



Serie 14 – 2021

Vol. 4 – n. 1

ISSN 1121-7820

BOLLETTINO DELLA SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA



COMITATO SCIENTIFICO

Franco Adamo, Università del Piemonte Orientale, Italia
Vittorio Amato, Università di Napoli Federico II, Italia
Gianfranco Battisti, Università degli Studi di Trieste, Italia
Giuliano Bellezza, Università di Roma La Sapienza, Italia
Edoardo Boria, Sapienza Università di Roma, Italia
Giuseppe Campione, Università di Messina, Italia
Laura Cassi, Università degli Studi di Firenze, Italia
Gabriele Ciampi, Università degli Studi di Firenze
Federico Cugurullo, Trinity College Dublin, Irlanda
Fiorella Dallari, Alma Mater Studiorum - Università di Bologna, Italia
Giuseppe Dematteis, Politecnico di Torino, Italia
Gino De Vecchis, Università di Roma La Sapienza, Italia
Francesco Dramis, Università degli Studi Roma Tre, Italia
Paolo Roberto Federici, Università di Pisa, Italia
Carmen García Martínez, Universidad de Castilla-La Mancha, Albacete, Spagna
Maria Gemma Grillotti, Università Campus Bio-Medico di Roma, Italia
Luc Gwiazdzinski, Université Grenoble Alpes, Grenoble, Francia
Piergiorgio Landini, Università G. D'Annunzio Chieti Pescara, Italia
Jean-Pierre Lozato-Giotart, Université Paris Sorbonne Nouvelle, Francia
Elio Manzi, Università degli Studi di Palermo, Italia
Maria Mautone, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italia
Jean Nogué, Universitat de Girona, Spagna
Elvidio Lupia Palmieri, Università di Roma La Sapienza, Italia
Bas Pedroli, Wageningen University & Research, Paesi Bassi
Mariagiovanna Riitano, Università degli Studi di Salerno, Italia
Michael Samers, University of Kentucky, USA
Paola Sereno, Università degli Studi di Torino, Italia
Claudio Smiraglia, Università degli Studi di Milano, Italia
Olivier Soubeyran, Institut Géographie Alpine, Grenoble, Francia
Marcello Tanca, Università degli Studi di Cagliari, Italia
Maria Tinacci Mossello, Università degli Studi di Firenze, Italia
Maria Chiara Zerbi, Università degli Studi di Milano, Italia

COMITATO EDITORIALE

Direttore scientifico

Margherita Azzari, Università degli Studi di Firenze

Vicedirettori

Marco Maggioli, Università Iulm, Milano

Marina Fuschi, Università degli Studi "G. D'Annunzio" Chieti e Pescara

Redazione

Paola Zamperlin, Caporedattore, Università di Pisa

Valentina E. Albanese, Università di Pisa

Arianna Antonielli, Redattore, Università degli Studi di Firenze

Camillo Berti, Redattore, Università degli Studi di Firenze

Pierluigi De Felice, Università degli Studi di Salerno

Pauline Deguy, Redattore, Università degli Studi di Firenze

Fabrizio Ferrari, Redattore, Università degli Studi "G. D'Annunzio" Chieti e Pescara

Luisa Spagnoli, Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea, Consiglio Nazionale delle Ricerche

Cecilia Maria Roberta Luschi e Laura Aiello, Progetto grafico di copertina, Università degli Studi di Firenze

BOLLETTINO DELLA SOCIETA' GEOGRAFICA ITALIANA

Fondato nel 1868



SERIE XIV - VOLUME 4

FASCICOLO 1

GIUGNO 2021

Pubblicato dalla

**SOCIETA' GEOGRAFICA ITALIANA
VILLA CELIMONTANA • ROMA^{ONLVS}**

SEMESTRALE

Bollettino della Società Geografica Italiana

Published by

Firenze University Press – University of Florence, Italy

Via Cittadella, 7 - 50144 Florence - Italy

<http://www.fupress.com/bsgi>

Direttore Responsabile: **Margherita Azzari**, University of Florence, Italy

Immagine di copertina: Anonimo, *Delle gheishe in un giardino di Yokohama*, 1868-1908, stampa all'albumina colorata a mano, inv. 2/1/307. L'immagine è stata scelta dal CONI e dai curatori del progetto allestitivo Casa Italia Mirabilia realizzato presso The Kihinkan - Takanawa Manor House, in occasione delle Olimpiadi di Tokyo 2020 (23 luglio - 8 agosto 2021).

Copyright © 2021 **Authors**. The authors retain all rights to the original work without any restrictions.

Open Access. This issue is distributed under the terms of the [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY-4.0\)](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided you give appropriate credit to the original author(s) and the source, provide a link to the Creative Commons license, and indicate if changes were made. The Creative Commons Public Domain Dedication (CC0 1.0) waiver applies to the data made available in this issue, unless otherwise stated.



Citation: P. De Felice, L. Spagnoli (2021). Acque e colture irrigue in Terra di Lavoro tra XVII e XVIII secolo. Una riflessione sul paesaggio dell'acqua tra economia e tutela. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 4(1): 3-17. doi: 10.36253/bsgi-1241

Copyright: © 2021 P. De Felice, L. Spagnoli. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

For Italian evaluation purposes: Luisa Spagnoli takes responsibility for sections 1, 5, 6 and Pierluigi De Felice for sections 2, 3, 4.

Acque e colture irrigue in Terra di Lavoro tra XVII e XVIII secolo. Una riflessione sul paesaggio dell'acqua tra economia e tutela

Water and crops irrigated in Terra di Lavoro between the seventeenth and eighteenth centuries. A reflection on the landscape of the water between economy and protection

PIERLUIGI DE FELICE¹, LUISA SPAGNOLI²

1 Dipartimento di Studi Umanistici, Università degli Studi di Salerno, Italia

2 Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea-Consiglio Nazionale delle Ricerche, Roma, Italia

E-mail: pdefelice@unisa.it, luisa.spagnoli@uniroma2.it

Abstract. In the archive of the Abbey of Montecassino there is a judicial affair between the monks of the Abbey and the Duke of Mignano stored. The *quaestio* of the dispute is for the sowing of rice by the Duke who, despite several orders of prohibitions (1661, 1665), persists in cultivating it, causing, according to the Benedictine monks, “great damage to the universities of St. Vittore, St. Pietro Infine, Mignano” because “it affects the wholesomeness of these lands”. An unpublished large-scaled cartography is attached to this judicial dispute, whose graphic signs clarify and define the places of the diatribe also providing further information: we are in the Terra di Lavoro bathed by the river Peccia which is used and partly diverted to irrigate the Duke's rice. The case study offers a lot of food for thought starting from the problematic relationship between the values of the environment and water resources, defended by the Benedictine monks, and the economic and productive needs of a local aristocracy with an entrepreneurial vocation. This contrast connects, recalling and confirming it, to the wider one that developed during the eighteenth and nineteenth centuries linked to the spread of rice where doctors, agronomists, politicians have widely debated the problems raised by the spread of rice fields in the Peninsula.

Keywords: cartography, water, reclamation, irrigated crops, environmental protection.

Riassunto. Nell'archivio dell'Abbazia di Montecassino è conservato un *affaire* giudiziario che vede contrapposti i monaci dell'Abbazia e il Duca di Mignano. La *quaestio* della contesa è la semina del riso da parte del Duca che, nonostante diverse ordinanze di divieti (1661, 1665), si ostina a coltivarlo procurando, secondo i monaci benedettini, “grande danno alle università di S. Vittore, S. Pietro Infine, Mignano” perché “pregiudica la salubrità di dette terre”. A questa contesa giudiziaria è annessa una inedita cartografia a grandissima scala, i cui segni grafici chiariscono e definiscono i luoghi della diatriba restituendoci anche ulteriori informazioni: ci troviamo in Terra di Lavoro bagnata dal fiume Peccia che viene utilizzato e in parte deviato per irrigare le risaie del Duca. Il caso di studio offre molteplici spunti di riflessione a partire dal problematico

rapporto tra i valori dell'ambiente e delle risorse idriche, difesi dai monaci benedettini, e le necessità economico-produttive di un'aristocrazia locale con una vocazione imprenditoriale. Questa contrapposizione si connette, richiamandola e confermandola, a quella di più ampio respiro che si è sviluppata nel corso del XVIII e XIX secolo, legata alla diffusione della risicoltura dove medici, agronomi, politici hanno ampiamente dibattuto sui problemi sollevati dall'estendersi delle risaie nella Penisola.

Parole chiave: cartografia, acque, bonifiche, colture irrigue, salvaguardia dell'ambiente.

1. Strumenti per il governo delle acque e la salvaguardia dell'ambiente: uno sguardo d'insieme

Il patrimonio di risorse territoriali è frutto di un lento processo di accumulazione e sedimentazione, alla cui determinazione ha senz'altro preso parte l'uomo che con la sua azione territorializzante ha modificato la natura. La diversità di azioni messe in campo e la diversità di modelli e approcci culturali hanno generato specifiche identità e valori territoriali che hanno contraddistinto differenzialmente i singoli luoghi. Il rapporto che gli uomini hanno costruito nel tempo con l'ambiente e le risorse naturali è, dunque, un lungo processo di adattamento e di stratificazioni storiche che ha marcato profondamente i saperi locali, gli atteggiamenti culturali, i comportamenti delle società, dando vita a regole e istituzioni specifiche. Si tratta di un legame di lunga durata – un rapporto co-evolutivo, per dirla con Magnaghi, tra natura e cultura – che ha impresso connotazioni profonde ai territori e alle comunità (Magnaghi 2010). Come rilevava Carlo Cattaneo, è nel legame sinergico tra uomini e ambiente che nascono quei modelli organizzativi non scritti, quelle pratiche quotidiane di lavoro e di vita che nessuna autorità può determinare e imporre. L'acqua con i suoi diversi utilizzi ha da sempre rappresentato una delle risorse più importanti per l'uomo: le società, secondo logiche e modi differenti di agire, sono riuscite nel corso dei secoli a modellare le forme naturali divenute parti costitutive di straordinari paesaggi rurali.

Le produzioni irrigue hanno innescato un rapporto più stretto, più attento e di sorveglianza nei confronti dell'ambiente, che si è esplicitato attraverso modalità di organizzazione e gestione delle acque riconducibili molto di frequente a importanti operazioni di bonifica che hanno caratterizzato l'intera penisola italiana.

È soprattutto in Italia settentrionale e in alcune realtà di quella centrale che si è manifestata un'attenzione alle acque riconducibile specialmente all'azione dei governi comunali e signorili, nonché all'iniziativa di

alcune comunità monastiche (Gambi 1989). Una eredità, questa, che si proietta nei dieci secoli successivi influenzando positivamente gli esiti della bonifica¹.

Se in questa parte della Penisola le opere di regimentazione delle acque hanno assunto forme imponenti sin dall'età moderna, nel Mezzogiorno i primi significativi risultati si hanno solo a partire dal XVIII secolo (Bevilacqua 1986). Diversità soprattutto di situazioni a livello politico, economico e sociale che hanno portato a una netta differenza nella riorganizzazione e gestione idraulica di interi territori.

Da una parte, la capacità di “manipolare” i corsi d'acqua acquisita nel tempo, che ha influito e condizionato anche la vita produttiva, le relazioni sociali e le vicende politiche a tal punto da sollecitare il costituirsi di una vera e propria “economia d'acqua”² (Cazzola 1987, 37-66); dall'altra parte, soluzioni più sporadiche e certamente non così strutturate e produttive.

È pur vero, comunque, che nell'ambito del dibattito settecentesco il pensiero illuminista che si diffuse nel Regno delle Due Sicilie portò con sé l'idea della centralità del territorio e dell'importanza delle sue risorse. Esisteva, quindi, da parte della spinta riformistica antif feudale un atteggiamento quasi “ecologico”, *ante litteram*, che considerava fondamentali nella società le problematiche di carattere ambientale, l'utilizzo delle risorse, le peculiarità del territorio, le attività produttive, alla luce “di una riforma complessiva della società” (Bevilacqua 1989a, 74; Manzi, 1987; Foscari 2009)³. Questo atteggiamento

¹ La risposta della pianura settentrionale alle problematiche idrografiche è soprattutto una risposta delle comunità al problema dello sviluppo dell'agricoltura e del miglioramento delle tecniche d'intervento per una più significativa produttività nel campo agricolo.

² È così che nell'Italia Padana, in ragione certamente dell'abbondante disponibilità di acque, si diffusero e sedimentarono nel corso del tempo consuetudini giuridiche, istituti, atteggiamenti, “visioni” per la difesa delle terre e per l'utilizzo collettivo delle acque (Bevilacqua 2000).

³ Molti in questo senso gli scrittori “illuminati” che auspicarono per il Mezzogiorno un risanamento dei territori e delle condizioni economico-produttive, tra cui Carlo Afan de Rivera alla direzione del Corpo di Ponti e Strade, Acque, Foreste e Caccia del Regno delle Due Sicilie, che andò caldeggiando una programmatica opera di bonifica per tutti i territori del Regno (Di Bisio 1991; Foscari 1992). In un passo della sua opera, Afan de Rivera si sofferma sui vantaggi che le acque “regolate” avrebbero comportato per la provincia di Terra di Lavoro, da S. Germano alla foce del Garigliano: un grande beneficio in termini di produttività dell'agricoltura e dell'industria. “Bonificate le pianure contigue al fiume, la cui fertilità si può aumentare per mezzo delle irrigazioni, [...] l'agricoltura, la pastorizia, l'industria ed il commercio potrebbero fare i più grandi progressi e favoreggiarsi a vicenda. Il grosso volume delle acque del Garigliano animando numerosi motori idraulici, irrigando una vasta superficie di fertilissime terre, ed apprestando una facile comunicazione per acqua, acquisterebbe un prodigioso valore” (Afan de Rivera 1833, 6). Al di là di problematiche specifiche relative al miglioramento di determinati quadri ambientali, le idee riformiste furono particolarmente sentite nel Regno delle Due Sicilie. Il movimento ispirato

mento, dunque, che implica una sollecitazione da parte di forze sociali più dinamiche indirizzate alla cura e al risanamento dell'ambiente, alla comprensione del nesso fra degrado ambientale e degrado economico, morale e culturale, è esistito ed è stato condiviso da una parte degli studiosi riformisti⁴.

Anzi, tali esigenze, come sottolinea Bevilacqua (1989a), non dovevano essere in contraddizione con lo sforzo "di risanamento del Regno e di sviluppo economico generale" che, dopo la Restaurazione, si è esplicato attraverso tentativi di bonifica qua e là disseminati, in maniera non uniforme, sul territorio del Mezzogiorno (Ciasca 1928; D'Elia 1994; Foscari 2009; Conti et al. 2010)⁵. Qui l'intervento dello Stato dovette essere più incisivo e intenso dovendo farsi carico di un notevole sforzo economico⁶, a dispetto di quanto avveniva in Italia settentrionale in cui furono principalmente i privati a investire nelle coltivazioni irrigue e, quindi, nelle opere di governo delle acque, creando e sperimentando

consorzi irrigui per la loro gestione⁷. Il governo del territorio esplicitato attraverso l'opera di bonifica dovette incarnare una volontà politica che non trovò spesso l'appoggio da parte della società civile, disattendendo lo spirito innovativo e lungimirante dello Stato e dei suoi tecnici (Bevilacqua 1986). Esemplari, a tale riguardo, le parole di Afan de Rivera: "Certamente non può esservi oggetto di maggior comune vantaggio come quello di liberare dall'infezione dell'are vaste contrade, ove a migliaia di uomini cadono vittime del bisogno di guadagnarsi la vita con le proprie fatiche che loro non riesce d'impiegare altrove" (Afan de Rivera 1833, 144-145).

Questa la cornice di riferimento per sollecitare una riflessione sul complesso rapporto che nel tempo si è costruito tra comunità e risorse idriche in una porzione della provincia di Terra di Lavoro. Si è trattato di leggere e interpretare una corposa documentazione testuale e un'inedita cartografia a grande scala; testimonianze conservate nell'archivio dell'Abbazia di Montecassino, concernenti una contesa giudiziaria relativa alla coltura irrigua del riso, tra l'Abbazia stessa e le università di S. Vittore, S. Pietro Infine (in Terra di Lavoro), da una parte, e, il Duca di Mignano, dall'altra. Montecassino estendeva il suo dominio nella "Terra di San Benedetto", che era ricompresa nell'antica provincia di Terra di Lavoro. Quest'ultima coincideva con le odierne province di Latina e Frosinone (nel Lazio), con le attuali province campane di Caserta, Benevento e parte di Napoli e con quella di Isernia (Venafro). Al 1860 "La provincia di Terra di Lavoro era costituita da 5 distretti (Capua, Gaeta, Nola, Piedimonte e Sora) e contava ben 234 comuni. Nelle province del Regno delle Due Sicilie non era contemplata quella di Benevento che, sino al 1860, era un'exclave dello Stato Pontificio all'interno del Regno" (Conti 2009, 324).

I suoi confini variarono nel corso dei secoli e, tra Otto e Novecento, la provincia fu interessata da un generale riassetto del territorio che ne decretò la scomparsa e definitiva soppressione con il regio decreto del 2 gennaio 1927, n. 1 (Conti, Di Biasio 2012; Franzese 2020). È in una parte di questo territorio, caratterizzata da zone di impaludamento utilizzate prevalentemente per la coltivazione del riso, che prende corpo la già menzionata vicenda giudiziaria. Come si leggerà nelle pagine successive, il ricorso a tale tipo di coltura provocò non pochi problemi nel Meridione, così come nell'Italia settentrionale, a causa dei miasmi che ne derivavano, a tal punto da indurre

all'Illuminismo cominciò a diffondersi nel Mezzogiorno d'Italia intorno alla prima metà del Settecento, soprattutto alla luce della conquista da parte di Carlo di Borbone del Meridione, decretando la fine del governo austriaco. Le riforme avviate da Carlo furono proseguite in parte sotto il figlio Ferdinando IV, in virtù dell'azione politica espressa dal ministro reggente Bernardo Tanucci. Non solo, a formare il pensiero illuminato del nuovo stato indipendente contribuì certamente il giurisdizionalismo di Pietro Contegna, Alessandro Ricciardi, Costantino Grimaldi, Pietro Giannone, così come le idee di Giuseppe Maria Galanti, Ferdinando Galiani e del già citato Carlo Afan de Rivera, interpreti di una visione incentrata sulla necessità dell'attuazione di una più analitica conoscenza territoriale, i cui "sogni geoterritoriali-cartografici" si concretizzarono nella seconda attività cartografica di Rizzi Zannoni (Manzi 1987, 349). Idee, sogni, ambizioni di una politica economica e sociale autonoma, indirizzata a riformare la compagine statale, si diffusero nel Napoletano, sfociando successivamente nel giacobinismo meridionale e nella rivoluzione del 1799.

⁴ Tale atteggiamento in Afan de Rivera si esplicita soprattutto come attenzione nei confronti del legame diretto fra mancanza di cura della montagna e dissesto idrogeologico.

⁵ Durante tutta la prima metà dell'Ottocento si registrò uno sforzo senza precedenti da parte dei tecnici e dell'amministrazione napoletana per corredare lo stato di una legislazione organica in materia di bonifica che portò alla creazione, l'11 maggio del 1855, dell'Amministrazione generale delle bonificazioni, la cui attività fu interrotta dall'Unità d'Italia. Nel 1864 l'Amministrazione generale, infatti, fu sciolta mettendo fine a un organismo che, sebbene perfezionabile, era comunque uno strumento moderno al servizio degli interessi pubblici. L'uniformità normativa del neo Stato unitario "liquidava il frutto di una sapienza tecnica e insieme di una giurisprudenza, che si erano sforzate di aderire ai caratteri originali dell'ambiente meridionale, alla sua particolare storia, e che tendevano a svolgere, per la prima volta, un ruolo di attivo governo sulle forze produttive operanti nel territorio" (Bevilacqua 1986, 357).

⁶ Ricorrere all'acqua per fini irrigui, utilizzandola su vasta scala e sistematizzandola in forme regolate, non sarebbe stato fattibile senza un riordino complessivo dell'intera rete idrografica meridionale. Un'impresa, questa, che non poteva che rinviare a un compito di ampie proporzioni di esclusivo appannaggio statale (Bevilacqua 1986, 339).

⁷ A differenziare ulteriormente il quadro va sottolineata la mancanza nel sud della Penisola di una rete produttiva che nelle città trovava la propria ragione d'essere: siamo spesso in presenza nei territori rurali di ampi possedimenti degradati sotto il profilo idraulico che avevano come unici punti di riferimento sul territorio insediamenti di limitate dimensioni e carenti dal punto di vista tecnico e culturale (Bevilacqua 2000).

le autorità locali a prendere provvedimenti per regolare l'uso delle risaie e il loro posizionamento che doveva rispettare una certa distanza dai centri abitati, che era comunque variabile a seconda dei contesti (*infra*).

Travalicando i confini della lite, la rappresentazione cartografica – con la sua innegabile dimensione euristica fondamentale per la ricostruzione dei quadri territoriali del passato – e l'annessa documentazione invitano a ripensare il "significato" di quei paesaggi irrigui che sono venuti delineandosi nel corso del tempo, connotando i territori dell'Italia meridionale solo tra Sette e Ottocento. La valorizzazione di tali testimonianze consente, dunque, di far emergere le stratificazioni profonde materiali e valoriali sedimentatesi nel territorio, con la finalità ultima di individuare e prefigurare strategie d'intervento su di esso.

2. La contesa giudiziaria tra il monastero di Montecassino e il Duca di Mignano: una riflessione geostorica sulla risicoltura nei secoli XVII-XVIII

Nel XVII secolo il monastero di Montecassino e i Comuni di San Pietro Infine, Cervaro e San Vittore adiscono legalmente contro il Duca di Mignano, Don Francesco di Capua, per la "semina de' risi" nella località le Starze, alle falde del Monte Lungo in Terra di Lavoro, dando vita ad una lunga e controversa contesa giudiziaria che si protrasse per ben 52 anni (1661-1713).

I documenti inediti⁸ ritrovati nell'Archivio dell'Abbazia di Montecassino (d'ora in poi AAM), insieme alla cartografia storica, commissionata per individuare il luogo della coltivazione del riso e la sua posizione rispetto ai centri vicini, permettono di ricostruire, da una parte, il paesaggio agrario storico della provincia di Terra di Lavoro confinante con i possedimenti della *Terra Sancti Benedicti*⁹ a cavallo fra il XVII e XVIII secolo, dall'altra

parte, restituiscono informazioni rispetto alla gestione del territorio rurale sia per quanto concerne l'organizzazione produttiva ed economica sia per la gestione delle risorse idriche che vengono utilizzate per la risicoltura.

Dalla dialettica giudiziale, arricchita dalle relazioni dei medici e di "esperti", chiamati dai giudici e dai contendenti a pronunciarsi sugli impatti territoriali della risicoltura, emerge, anche, una particolare attenzione verso i quadri ambientali e sociali, espressione di una sensibilità ecologica *ante litteram*.

I termini della contesa sono da rintracciarsi ufficialmente proprio negli effetti negativi derivanti dalla coltivazione del riso, che pregiudica la qualità dell'aria, le colture e la salute della popolazione locale. Si legge nei documenti che "il seminato de' Risi introdotto dal Sig. Duca di Mignano apportava gran danno oltre a frutti, alla salute et alle vite de Cittadini di dette terre per essere il Campo delli Risi in luogo aperto, in modo che non vi era riparo che impedisse il vento acciò non portasse la pestifera esalazione che sorgeva dall'acque che lentissimamente scorrevano per qualche tempo e poi nel tempo della ricolta totalm.te stagnavano e dalla putrefazione (*sic!*) di tante immundizie e di tanti animali sino alle menzionate terre i di cui abitanti per così pessima esalazione o vedeansi languire oppressi tutti da somigliante et uniforme morbo o si vedevano miseramente perire" (AAM, Capsula CXXXIV, fascicolo III, *Stromento per la semina de' Risi*, f. 2, recto).

In seguito alla denuncia presentata dal monastero di Montecassino e dai comuni confinanti con il territorio dove insisteva la risaia, il presidente della Regia Camera della Sommaria¹⁰, Carlo Calà, nel 1661 intima al Duca di Mignano, con una *Provisione*, di estirpare la risicoltura.

Questo provvedimento non ebbe alcun effetto tanto che nel 1665 sia il monastero che i comuni interessati, alla luce del fatto che il Duca di Mignano, imperterrito, continuasse a coltivare il riso, chiesero e ottennero un nuovo provvedimento, supportato anche dalle dichiarazioni di medici e testimoni¹¹ confermando che il riso: "ritrovandosi seminati subito fussero levati e stirpati dalli Padroni di detti seminati e non facendolo fusse

⁸ Nell'Archivio dell'Abbazia di Montecassino (AAM), per la ricostruzione della contesa giudiziaria sulla risaia di Mignano abbiamo consultato la capsula CXXXIV Fasc. II *Scripturae extractae a processibus causae orizarum inter Sacru(m) Monasteriu(m) Casinense et Ill.m Ducem Mignani* e la capsula CXXXIV Fasc. III *Scritture Spettanti alla lite tra il Sacro Monastero Cassinese e 'l Signor Duca di Mignano per la semina de'risi dal 1661 al 1713 in cui si venne a transazione*. Il riferimento alla capsula rimanda alla catalogazione dei secoli XVI e XVII quando i documenti dell'Archivio di Montecassino vennero trasferiti dai sacchi alle capsule o casseti. Questa sistemazione è durata fino agli inizi del sec. XIX. I faldoni si compongono di diversi documenti (relazioni, strumenti, corrispondenze) che abbiamo citato facendo riferimento all'intestazione del documento e al numero del folio se è segnato. Per la storia dell'Archivio di Montecassino e della sua consistenza si confronti Archivio dell'Abbazia di Montecassino (1986).

⁹ Per una ricostruzione dell'estensione della Terra di San Benedetto e dei suoi possedimenti si veda Fabiani (1968) che ne ricostruisce i confini a partire dalla donazione di Gisolfo II.

¹⁰ Istituita nel Regno di Napoli nel XII secolo e rimasta in vita fino al 1806, la Regia Camera della Sommaria fu un organo di revisione di tutti i conti dello Stato e delle università nonché tribunale per i contenziosi di tipo amministrativo.

¹¹ Alcune di queste dichiarazioni risultarono poi essere fallaci: "del Sig. Duca dal medesimo si diede il termine della ripulsa per poter far conoscere non meno la falsità dei detti testimonij esaminati per parte del monastero et Università ma anco per fare apparire che quelli erano sospetti ad esso Sig. Duca in guisa che non potevano meritare veruna fede e questa replica fu cagione che i P.P. non avessero parlato di questa causa per lo spazio d'anni vent'uno" (AAM, Capsula CXXXIV, *Stromento per la semina de' Risi*, fascicolo III, f. 12, recto).

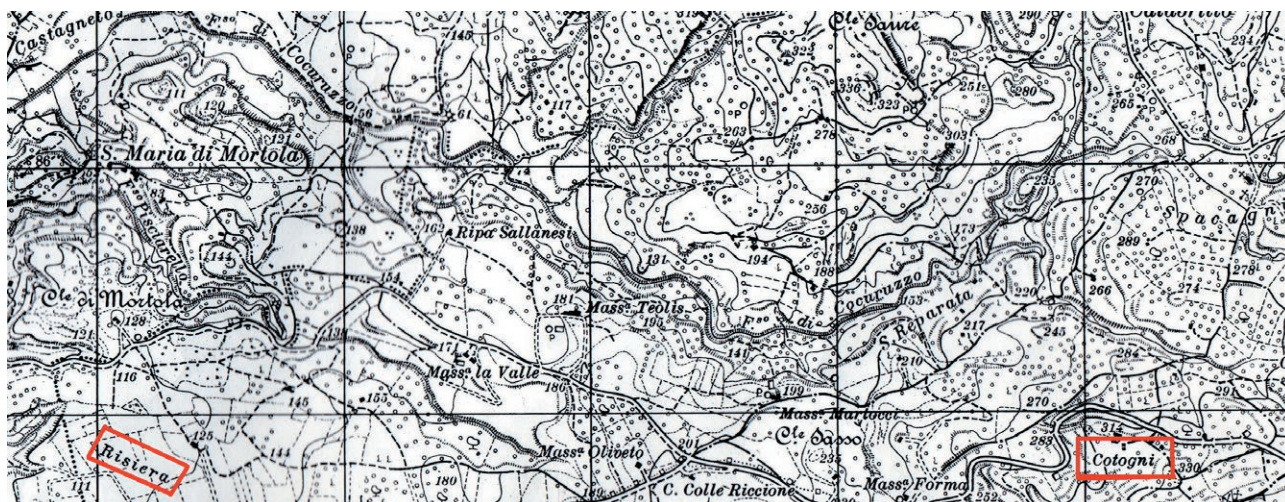


Figura 1. Stralcio della Tavoletta “S. Ambrogio sul Garigliano” (F. 160, II S.E., 1942) dove insistono i toponimi di Risiera e di Cotogni, testimonianza della risicoltura nel comune di Galluccio nei secoli XVII e XVIII. Fonte: Istituto Geografico Militare.

lecito alli Gover.ri e luogoten.ti di dette terre di levarli e stirparli a loro piacere e così si facesse osservare sotto gravissime pene” (AAM, Capsula CXXXIV, fascicolo III, *Stromento per la semina de’ Risi*, f. 2, recto).

Nel 1668 si ripropose la *vexata quaestio*. L’abate di Montecassino si rivolse direttamente al Vicerè, Don Pietro Antonio d’Aragona, affinché dirimesse la complessa questione dell’impatto ambientale e territoriale della risicoltura. In questa occasione il Governatore di Capua, avvalendosi della consulenza di medici ed ‘esperti’, tra cui un “misuratore” per la realizzazione di una pianta del luogo, raccolse ulteriori prove e testimonianze. Quest’ultime furono *in toto* contestate dal Duca di Mignano che continuò, irremovibile, la sua attività ampliando anche la superficie coltivata. Attraverso circostanziate relazioni¹² il Duca ridimensionò gli effetti negativi e depotenziò le motivazioni addotte dai monaci e le deposizioni dei testimoni, alcune delle quali ritenute false.

Dopo un silenzio durato circa 13 anni, i monaci ricorsero nuovamente nel 1681 contro il Duca. In questa occasione ulteriori ricognizioni, insieme alla stesura di relazioni e all’elaborazione di una cartografia, chiarirono maggiormente la complicata questione della gestione delle risaie di Mignano Montelungo.

La lite si concluse agli inizi del XVIII secolo con un

accordo tra le parti consistente in un risarcimento in denaro al Duca di Mignano da parte del monastero di Montecassino e dei Comuni coinvolti nella *querelle* giudiziaria affinché sospendesse la coltivazione del riso nei territori di Mignano. Azione che compromise definitivamente la pratica della risicoltura in quel territorio facendo scomparire ogni segno di questa attività agricola che oggi resiste, seppur in modo flebile, solo nella “coscienza territoriale” locale.

Questa pratica culturale, inoltre, era presente non solo a Mignano Montelungo ma anche in altri comuni vicini, grazie alla importante idrografia continentale locale (fiume Garigliano). Ne ritroviamo conferma nei documenti d’archivio che attestano la coltivazione del riso in altri comuni vicini come, ad esempio, quello di Galluccio il cui Barone aveva impiantato una risaia nei pressi della contrada di Cotogni, toponimo che ancora è presente nella cartografia IGM insieme a quello di “risiera” (Fig. 1). Ulteriori testimonianze delle attività risicole si registrarono nei secoli XVII e XVIII nei comuni di Vairano, Venafro, Mondragone.

L’avversità dei Benedettini verso la risaia di Mignano trova la sua giustificazione, oltre che nelle tanto ostentate azioni di tutela e salvaguardia del territorio e della popolazione locale, anche negli interessi economici privati, legati alla presenza di un vasto possedimento di proprietà dell’Abbazia di Montecassino, attiguo a quello del Duca di Mignano.

Questo terreno, denunciavano i religiosi, non veniva coltivato dai contadini “per lo manifesto pericolo di perdere la salute e per la scarsità degli abitatori delle terre vicine caggionata dalla semina de’ Risi” (AMM,

¹² In AAM, Capsula CXXXIV, fascicolo III è conservato un documento dal titolo: “Difesa della cultura del riso che si fa nel territorio di Mignano” commissionata dal Duca di Mignano ad undici medici che in quattro capitoli contestano le motivazioni sanitarie e ambientali addotte dai Monaci e dalle Università riguardo alla risicoltura. Il documento offre una testimonianza delle conoscenze possedute nel XVIII secolo in Italia meridionale riguardo agli effetti ambientali e sociale della risicoltura.

Capsula CXXXIV, fascicolo III, *Stromento per la semina de' Risi*, f. 8 recto). Il ripristino, secondo i monaci, delle precedenti colture quali l'orzo, il grano e il miglio avrebbe garantito non solo un cespite sicuro, ma, anche, una migliore qualità ambientale del luogo.

La documentazione commissionata dal Duca, al fine di rispondere in modo puntuale alle diverse accuse mosse dai monaci e dai Comuni vicini, ci informa, dettagliatamente, sull'organizzazione di questa risaia, sulla sua posizione geografica e sul suo funzionamento, restituendoci la narrazione di un'attività imprenditoriale agricola locale innovativa, rispetto al contesto, ed espressione di una vivacità economica che intimoriva i monaci, attenti a custodire gli interessi di quel ricco patrimonio, costituito dalla *Terra Sancti Benedicti*, da tutelare e valorizzare.

La contrapposizione tra il duca di Mignano e il monastero di Montecassino diventa un vero e proprio *topos* che contraddistinguerà i secoli successivi vedendo contrapporsi, da una parte, la risicoltura e, dall'altra, il rischio per l'ambiente e la salute dell'uomo.

3. La “seminazione delli Risi” a Mignano Montelungo

Il Duca aveva impiantato la risaia nella campagna di Mignano Montelungo, a nord della provincia di Caserta, tra il Monte Lungo (Fig. 2) e il Monte Moscuo, di natura calcarea, in quel lembo di pianura alluvionale dove scorre il fiume Peccia che, originatosi nel comune di Galluccio, diventa un affluente del Garigliano nei pressi del Comune di San Vittore (Fig. 5).

Proprio questo fiume, nel 1659, viene canalizzato in località Starze dal Duca di Mignano, per portare l'acqua a un campo destinato alla coltivazione del riso.

A tal proposito Giustiniani, pur attento osservatore, si limita ad annotare che Mignano “è situata su di un picciol fiume, che le cagiona niente buon'aria. Gli abitanti ascendono a circa 800 addetti alla semina, ed alla pastorizia” (Giustiniani 1803, 17).

In questo territorio, con una chiara vocazione agricola legata ai seminativi e all'allevamento, il Duca di Mignano introduce l'innovativa, per l'epoca e per il luogo, coltura del riso. I documenti d'archivio ci informano, dettagliatamente, anche sulla tecnica colturale della risicoltura restituendoci l'immagine di un'agricoltura che tenta di svilupparsi e innovarsi rispetto ad una tradizione agricola fortemente ancorata alla cerealicoltura e, in parte, ancora molto arretrata, considerati anche gli strumenti agricoli utilizzati (Di Biasio 1979).

Il terreno destinato alla risicoltura, prima di essere riempito d'acqua, veniva più volte arato affinché si rendesse soffice. Una volta trasformato in limo, si formava-



Figura 2. Il Fiume Peccia, in località Moscuo, all'ombra del Monte Lungo dove si trovava la risaia del Duca di Mignano. La memoria storica locale riconosce questo luogo come “Risiera”. Fonte: fotografia degli autori.

no dei solchi delimitati da ciglioni e inondati dalla risorsa idrica che veniva fatta entrare attraverso un apposito foro. In seguito, entravano i buoi che attraverso l'ausilio di un erpice – la fonte lo definisce volgarmente mangano¹³ – aravano il terreno. Dipoi, intervenivano gli uomini che rompevano le zolle di terra (nei documenti sono identificate come glebbe, ciotte, zeppe, cienche). Seguiva poi la semina del riso e, una volta seminato, sia i buoi sia i contadini li ricoprivano con la terra inondandoli di acqua, così da permetterne la germogliazione. Per favorire la mondata veniva chiusa momentaneamente la “boccarola” che era il canale da cui proveniva l'acqua per la risaia, così da consentire alle donne scalze di entrare nel campo “per nettare il riso alzando e ponendo sopra i ciglioni tutto ciò che si trova d'immondezze e d'erbe o inutili o dannose al Riso” (AMM, Capsula CXXXIV, fascicolo III, *Stromento per la semina de' Risi*, f. 6, recto).

¹³ Strumento di legno di forma rettangolare costituito da denti che viene tirato dai buoi per spianare e tritare la terra.

Per garantire la semina e il raccolto del cereale viene confermata l'importanza della fonte idrica che deve essere perennemente garantita: "l'acqua adunque è perpetuamente necessaria a tal coltivazione anzi fa bisogni che di continuo si tramandi nel campo de' Risi [...] che in detti tempi mancasse e mancasse per due o tre giorni la seminazione de' Risi sarebbe affatto perduta" (ibidem).

I monaci e le *universitates* si opposero a questa procedura, canonica rispetto alla tradizione risicola, perché: "cadono le frondi, le foglie e i fiori della stessa Biada le quali in essa (cioè l'acqua) si corrompono e si putrefanno e dentro dell'acqua anch'essa corrotta e putrefatta si genera ancora infinito stuolo di rane, rospi et anche serpi e quantità tavani o vero serrapichi et altri animalletti armati di pungiglioni i quali poi mandando l'acqua muoiono in gran parte; onde dal mischiamento di quei corpiccioli morti col limo, col fango e coll'altre immondezze che sono in quel campo ne sorgono pessime esalazioni e vapori si che l'aria d'intorno se ne rende di pessimo odore" (AMM, Capsula CXXXIV, fascicolo III, *Stromento per la semina de' Risi*, f. 7, recto).

Queste motivazioni presentate dalle parti avverse, corroborate da "esperti" e testimoni, ci informano anche sul livello di conoscenza che si aveva tra il XVII e XVIII secolo rispetto alle problematiche legate alle aree mefitiche. Le acque stagnanti, la putrefazione degli animali, le esalazioni "corrompono e infettano l'aria". Il vettore dell'infezione viene individuato erroneamente nell'aria e vengono ad essere colpevolizzati i venti che esalano le pestifere evaporazioni. Viene incriminato anche il periodo della concimazione e della lavorazione dei campi risicoli che corrisponde alla stagione estiva, dove a causa delle alte temperature si registra una "debolezza de' corpi, cagionata dal gran calore", per cui "l'humana salute soggiace più facilmente a morbi" (ibidem).

Si fa memoria nei documenti giudiziari anche degli effetti territoriali scaturiti dalla risicoltura: la Terra di Mastrati (centro in Terra di Lavoro), un tempo "popolattissima divenne spopolata affatto doppo che incominciò vicino ad essa a seminarsi il riso"; così come dei centri di Cotugni e Marotta nel Comune di Galluccio "non è restato altro che ruina" (AMM, Capsula CXXXIV, fascicolo III, *Stromento per la semina de' Risi*, f. 3, recto).

La distanza da questi luoghi diventa sicuramente un elemento di garanzia per le parti avverse dal rischio di infezioni e patologie. Quante miglia dalla risiera del Duca di Mignano avrebbero garantito la sicurezza? Come si presentava il territorio? Quali culture insistevano su quelle terre? Per rispondere a queste domande si rendeva necessario, *in primis*, calcolare lo spazio assoluto e, poi, attraverso un'attenta ricognizione sul luogo, rappresentare il paesaggio nei suoi elementi naturali e

antropici. Operazione, quest'ultima, che venne affidata nel 1668 al "tavolario" Domenico Sabbatini che "si conferisse sopra la faccia del luogo per poter formare la relazione e pianta delle risiere e delle terre convicine" (AMM, Capsula CXXXIV, fascicolo III, *Stromento per la semina de' Risi*, f. 10, recto) e nel 1685 a Luise Nauclerio che, insieme al reggente della Regia Camera della Sommaria, agli avvocati e ai medici si recò in quei luoghi dove "si fecero vari atti e varie sperienze e ricognizioni" (AMM, Capsula CXXXIV, fascicolo III, *Stromento per la semina de' Risi*, f. 12, recto).

4. "Per avere la notizia dei luoghi con la loro distanza si fece formare la pianta". Il potere della rappresentazione cartografica nella controversia giudiziaria

Nel fondo Piante e Carte dell'Archivio dell'Abbazia sono conservate due carte, catalogate come "Mignano Piantagione Riso M 8", segnatura recente che sostituisce quella antica che recita "n. V caps. 134 Pianta delli Risi di Mignano fatta nell'anno 1668" (Fig. 3) e "Mignano M 9" (Fig. 4), che subentra alla notazione seicentesca "Pianta delli terreni di Mignano dove si seminano li Risi n. V caps. 134".

Un tempo le carte erano annesse all'*affaire* giudiziario. Una successiva sistemazione dell'archivio ha separato i documenti dalla cartografia rendendo spesso muta la produzione cartografica. Nel nostro caso a partire dalle carte siamo risaliti alla documentazione archivistica che ci ha permesso di conoscere il fine della produzione di questa cartografia, i committenti, i cartografi che l'hanno prodotta e il periodo di esecuzione.

Lo studio delle diverse fonti d'archivio ha permesso di attribuire la produzione cartografica, elaborata come documento d'appoggio alle incresciose questioni giudiziarie legate alla risicoltura, ai "tavolari" Domenico Sabbatini e Luise Nauclerio.

Queste rappresentazioni contribuiscono a chiarire la questione della risicoltura, promossa dal duca di Mignano, e gli impatti ambientali, territoriali e sociali, scaturiti da questa pratica culturale.

Il Sabbatini si recò a Mignano Montelungo e "fe' la Relazione e la pianta ordinatali", rappresentando alcuni dei centri abitati coinvolti (S. Vittore e S. Pietro Infine); la rete stradale (strada Reale); l'idrografia fluviale, disegnando sia il fiume principale (Peccia) che i suoi affluenti (Rio di San Vittore, Rio Vernile, Ripa Rosse); l'orografia (Monte Sant'Angelo, Sambucolo, oggi denominato Sambucaro, Monte Rotundo, Monte Moscoso, oggi Moscuoso, Peschito, Cesamo, Monticello, Monte Longo, oggi Monte Lungo); la vegetazione e, infine, la risaia che



Figura 3. Domenico Sabbatini, *Pianta delli Risi di Mignano fatta nell'anno 1668*. Carta acquerellata (54 x 81 cm). Fonte: AMM, *Carte e piante*, M. 8.

domina lo spazio diventando un iconema del paesaggio rurale. Viene anche disegnato il terreno di proprietà del Monastero di Montecassino, contiguo alla risaia del Duca, confermando l'interesse economico dei monaci nel proteggere quegli ettari, garanti di cespiti.

La rappresentazione del terreno destinato alla risicoltura ("Riparo di fabbrica seu parata dell'acqua che va alle risiere", "canale di fabbrica" (*sic!*), "canale di legno", "prima risiera", "seconda risiera") ci restituisce, anche, la tradizione colturale e l'organizzazione strutturale della piantagione, confermando lo stretto rapporto risorsa idrica/coltivazione.

Nel 1685 fu la volta del "Tavolario" Luise Naclerio che insieme alla carta (Fig. 4) consegnò anche la relazione dando conto delle attività e dei sopralluoghi resi necessari per la realizzazione della cartografia, strumento strategico per dirimere la questione giudiziaria (AMM, Capsula CXXXIV, *Relat.ne del Tavolario per li risi di Mignano*). Si reca a Mignano e precisamente nei pressi del fiume della Peccia, riconoscendo in esso la fonte idrica che alimentava la risaia; segna la montagna

di Monte Lungo che si erge non lontano, distinguendo l'altezza "dei ripari de' Risi" e misurando la quantità "dell'acqua d'un quadro de' Risi".

Il suo compito era di elaborare, in origine, due piante "una del campo de' Risi a parte con distinzione di tutte le cose" e un'altra "di d.o Campo de' Risi con le montagne che lo circondano in particolare [...] delle montagne di Peschito e Monte Longo che si impongono fra il campo de' Risi e le dette terre di S. Vittore, S. Pietro Infine e Cervaro con misurare l'altezza de montagne e distinguere l'alberi e loro altezza, qualità dell'erbe che nascono in d.e montagne; delinearli anche il sito della Terra di Mignano, Cervaro e M.te Cas.no e misurare per linea retta la distanza di tutti detti luoghi" (AMM, Capsula CXXXIV, *Relat.ne del Tavolario per li risi di Mignano*). Questa progettualità venne, poi, ridimensionata e l'attento Naclerio si limitò a rappresentare lo *status quo* del territorio risicolo solo attraverso una elaborazione cartografica (Fig. 4).

La carta del Naclerio risponde pienamente alle istanze giudiziali e la sua lettura ci permette, da una



Figura 4. Luise Nauclerio, *Pianta delli terreni di Mignano dove si seminano li Risi*, 1685. Carta acquarellata (76 x 142 cm). Fonte: AMM, *Carte e piante*, M. 9.

parte, di fare ulteriormente chiarezza sulla questione della “disputa de’ Risi” e, dall’altra parte, ci restituisce un’immagine del paesaggio rurale collinare e della sua organizzazione insediativa e culturale.

Il disegno, di grandi dimensioni, raffigura gli attori di questa causa ovvero il monastero di Montecassino, le *universitates* – i cui insediamenti, di origine medioevale, si sviluppano all’ombra delle colline, che assicurano protezione e qualità ambientale – e la risaia del Duca di Mignano, oggetto della contesa.

La rappresentazione del paesaggio esprime la forte vocazione rurale, favorita dal ricco sistema idrico e dalla vegetazione che si staglia in questo lembo di terra. La risaia diventa “la pietra angolare” da dove si sono “principiate le misure per linea retta delle distanze della terra di S. Vittore, S. Pietro Infine, Cervaro, Monte Casino e Mignano”. Informazione, quest’ultima, strategica per conoscere e valutare la risaia in rapporto al territorio circostante e per rispondere in modo puntuale alla *vexata quaestio* della sicurezza tra il sito incriminato e i centri vicini.

La rappresentazione dettagliata degli elementi naturali e antropici, debitamente segnati nella legenda, ci restituisce l’immagine di un territorio, con una chiara marca identitaria, legata al paesaggio rurale collinare, dove le condizioni pedoclimatiche e l’importante idrografia superficiale garantivano prevalentemente semina-

tivi e coltivazioni legnose agrarie. La risaia rappresenta, pertanto, una rottura della tradizione culturale locale, vista con sospetto da chi quel territorio doveva coltivarlo e proteggerlo.

I segni cartografici e i documenti archivistici, che dovevano aiutare i decisori a dirimere la questione annosa del rapporto tra le risaie e il rischio ambientale, economico e sociale, testimoniano anche il livello di conoscenze e competenze che nel principio del XVIII secolo si aveva rispetto agli effetti di questa pratica che risultò tanto complessa e ambigua da far addivenire le parti avverse ad un accordo, non decretando, di fatto, né vincitori e né vinti.

Il Duca di Mignano venne risarcito dai ricorrenti per dismettere la pratica della risicoltura che scomparve dal paesaggio di Mignano Montelungo.

Una vera e propria *damnatio memoriae*, come viene confermato anche dalla cartografia ufficiale dell’Istituto Geografico Militare, che non riporta alcun riferimento toponomastico a questa esperienza culturale, che è potuta riemergere (Fig. 5) grazie ai segni cartografici storici, alla documentazione archivistica e a quella memoria locale, sempre più fièvre, tramandata di padre in figlio¹⁴, di una “risiera a Mignano”.

¹⁴ Ringraziamo la Prof.ssa Rosalia Lisi e il Sig. Grieco Sabatino per averci guidato alla riscoperta della risaia del Duca di Mignano, attra-

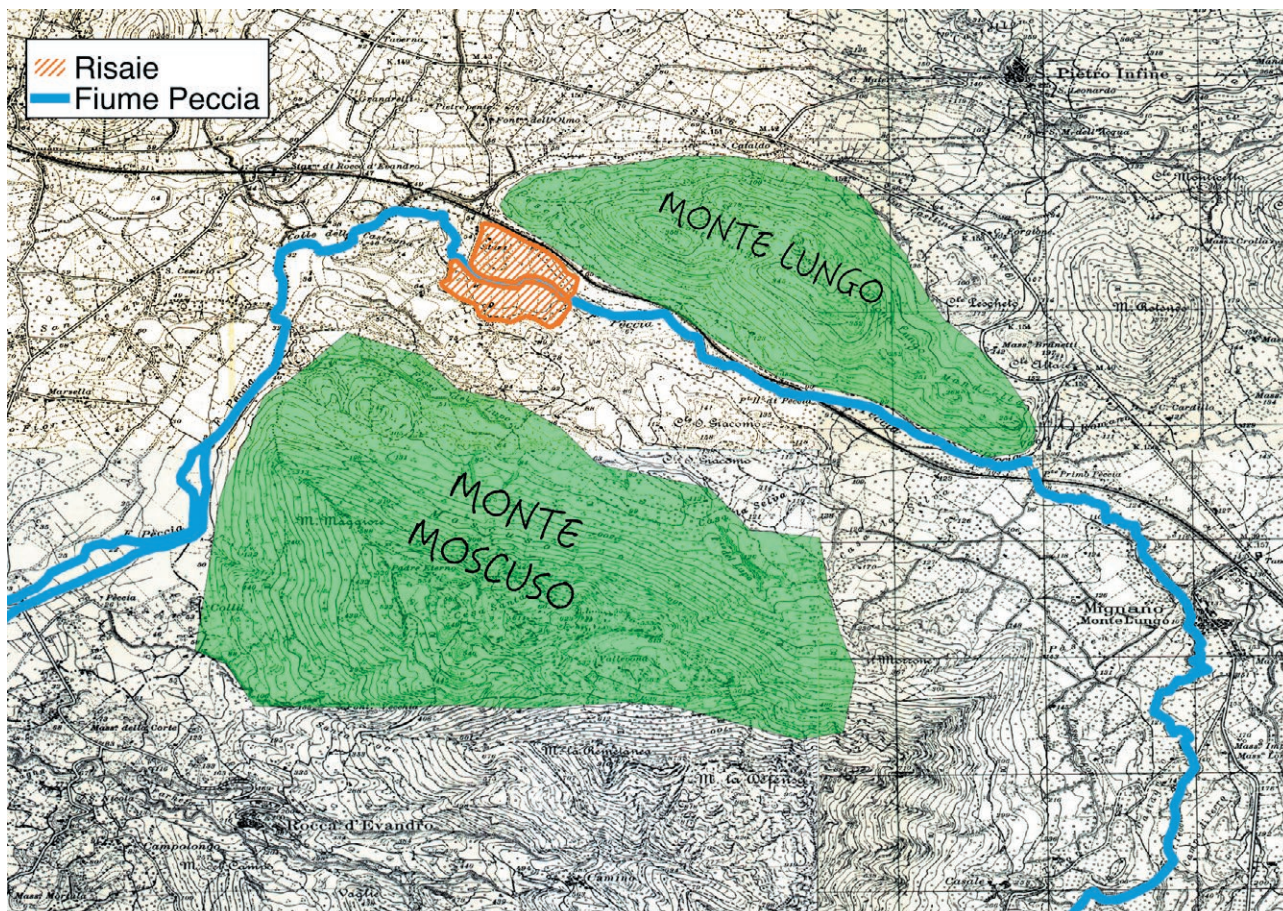


Figura 5. Gli iconemi nel paesaggio della risicoltura a Mignano Montelungo: il fiume Peccia che scorre tra Monte Lungo e Monte Moscuso e che alimentava nel XVII secolo le Risaie del Duca di Mignano, individuate grazie ai documenti d'archivio, alla cartografia storica e alla memoria locale. Fonte: elaborazione grafica a cura degli autori su base cartografica Istituto Geografico Militare (Tavolette F. 160 II N.E. [Cassino], 1942; F. 160 II S.E. [S. Ambrogio sul Garigliano], 1942; F. 161 III N.O. [Venafro], 1942; 161 III S. O. [Mignano Montelungo], 1942).

5. Coltivazioni irrigue: il riso, la risicoltura e la sua diffusione

Dal caso di studio è emersa, dunque, l'esistenza di coltivazioni irrigue anche nel Regno delle Due Sicilie, "laddove – scrive Bevilacqua (2000, 339) – le difficoltà tecniche ed economiche di utilizzazione della risorsa idrica non appaiono insormontabili, o laddove l'intervento pubblico ha creato le condizioni di economicità del suo uso [...]". A prescindere da alcuni "virtuosi" casi specifici è innegabile, tuttavia, che l'Italia meridionale sia stata caratterizzata da una minore diffusione di questo tipo di colture, in virtù di un uso delle acque meno razionale e con tecniche più obsolete (*infra*): il ricorso ad esse, infatti, non fu pari alle reali "potenzialità irrigue

verso la memoria storica locale che attribuisce a questo luogo il toponimo "risiera".

nel territorio". Il loro uso, da parte di singoli o di comunità, fu però molto più esteso di quanto non documentato dalla letteratura dei contemporanei. Un caso particolarmente esemplificativo può essere ravvisato proprio nell'opera di diversione del fiume Peccia effettuata dal Duca di Mignano a favore della coltivazione del riso, una delle colture che, come già evidenziato, ha comportato del resto squilibri ambientali e sollecitato aspre dia tribie in tutta la Penisola.

Si è trattato di una complessa *querelle* che – come già evidenziato – ha travalicato i confini locali per estendersi all'intero territorio nazionale: medici, politici, economisti, agronomi furono coinvolti, specialmente tra il Settecento e l'Ottocento, in un conflitto d'interessi senza precedenti che riguardò gli effetti della produzione risicola sulle popolazioni e sulle altre attività produttive: da una parte, i fautori dell'impianto di nuove risaie; dall'al-

tra, gli “abolizionisti” sostenitori della salute pubblica e della salvaguardia dell’ambiente naturale.

Le risaie si diffusero certamente a ritmo sostenuto in Italia settentrionale per la presenza di numerose terre sommerse, trovando soprattutto nelle aree umide del Po il proprio contesto d’elezione¹⁵. Tuttavia, esse, nonostante la ridotta portata dei regimi fluviali, non furono così sporadiche nel Mezzogiorno. Il vantaggio economico che tale attività produttiva forniva, infatti, era considerato molto elevato: altissime erano le rese, a fronte di un ciclo biologico molto corto (Bevilacqua 2000)¹⁶. “Anche qui il riso, nonostante le continue e ripetute proibizioni dell’autorità regia, in ragione dell’intensa endemia malarica che produceva o favoriva fra le popolazioni”, come nel caso esemplificativo della semina del riso a Mignano, incarnava una delle caratteristiche peculiari delle economie d’acqua (Bevilacqua 1996, 45). L’ostinazione del duca, di fatto, è la dimostrazione di quanto produttivo e redditizio fosse l’investimento nella coltivazione della pianta tanto osteggiata. Dietro la questione ambientale – particolarmente sentita negli ambienti riformisti del Regno – si celava, probabilmente, il timore dell’Abbazia di non stare al passo con le innovazioni necessarie per dinamizzare il settore agricolo, così come l’attenta lettura dei documenti ci suggerisce.

Dalla “Carta dei Prodotti Alimentari delle Provincie Continentali del Regno delle due Sicilie”, (1856) di Benedetto Marzolla¹⁷, di riso ne rimane molto poco; tuttavia, risulta presente in Abruzzo Ulteriore I nel Distretto di Lanciano, in Campania in provincia di Salerno e in Calabria Citeriore nei pressi di Bisignano. Dalla sta-

tistica di Raffaele Pareto, successiva di una decina di anni (1865), le risaie appaiono sempre molto contenute nei numeri, tuttavia sembrano distribuirsi in maniera più uniforme sul territorio del Regno: nelle province del centro “in riva all’Adriatico”, tra cui Teramo, Chieti, Campobasso, gli ettari dedicati alla risicoltura (con “acqua perenne e con acque avventizie”) sono 1105; nelle province “napoletane in riva al mare”, tra cui Bari, Lecce, Potenza, Cosenza, Catanzaro, Reggio, Salerno, Napoli, Benevento, gli ettari sono in totale 12.458, cui si aggiunge Avellino con 186 ettari, per un totale complessivo di 12.644 ettari¹⁸.

6. Conclusioni. La *vexata quaestio* delle risaie tra proibizione e sostegno

In Italia meridionale, in particolare lungo le aree costiere, dunque, “si configura la struttura della risaia ed il prodotto ottenuto entra di buon diritto nella produzione tipica di molti insediamenti” (Burri, Turchi 2010, 19). Non possiamo pensare, certamente, di essere di fronte alle ampie pianure risicole dell’Italia settentrionale, come più volte ribadito, ma si è comunque in presenza di una microeconomia d’acqua “opportunamente localizzata nel tempo e nello spazio” (Ibidem).

Le due grandi partizioni, quella del Nord e del Sud del Paese, sono accomunate dagli stessi problemi che le risaie comportano, in quanto considerate pregiudizievoli per la salute delle popolazioni, soprattutto se sviluppate nelle acque stagnanti.

Per tali ragioni si generò quel vivace e articolato dibattito – come già ampiamente descritto – che si diffuse tra il XVIII e il XIX secolo. Opinioni, idee, relazioni, perizie redatte a titolo diverso che o sostenevano la necessità della coltivazione per il vantaggio economico che ne derivava o si opponevano con tutti i mezzi affinché il coltivo venisse sospeso e la pianta estirpata del tutto. Come scrive Faccini, infatti, il dibattito sulle risaie era molto acceso a causa dell’importanza “economica e politica che la risicoltura assumeva agli occhi sia dei suoi fautori sia dei suoi avversari” (Faccini 1976, 42)¹⁹.

Questa importante diatriba ha prodotto un corposo carteggio e una significativa cartografia, i cui segni rap-

¹⁵ Non solo nelle paludi e nelle acque stagnanti il riso trovò le condizioni più favorevoli alla sua crescita, ma con il ricorso programmatico e razionale alle acque di scorrimento si determinò una più significativa diffusione della sua coltivazione e una maggiore condizione di salubrità.

¹⁶ Nonostante l’alto costo che l’impianto di una risaia comportava, variabile ovviamente a seconda di numerosi fattori – il luogo d’impianto, la disponibilità d’acqua, la prossimità o meno di un mercato ecc. – la sua coltivazione doveva rendere molto bene. Scrive Faccini: “Tutte le fonti del tempo testimoniano comunque che il saggio del profitto ottenibile con la risicoltura era di gran lunga superiore, spesso più del doppio, a quello ottenibile con le tradizionali pratiche colturali” (Faccini 1976, 20). F. Alfonso Spagna sottolineava il fatto che la permanenza del riso, a dispetto di altre colture irrigue, dipendeva dall’elevato guadagno – in Sicilia all’incirca pari a 400 lire per ettaro – che non poteva essere eguagliato da nessun’altra pianta industriale irrigua (Alfonso 1877, 487).

¹⁷ “Un capolavoro di sintesi cartografica”, la carta di Marzolla, come ha giustamente osservato Silvia Siniscalchi (2019), che rimanda a quell’illuminismo meridionale dotato di uno “sguardo” operativo e concreto legato alla restituzione cartografica dei territori da governare (Manzi 1977). La carta, che utilizza i dati statistici del Ministero dell’Annona, è la raffigurazione delle produzioni e delle loro distribuzioni nel Regno delle Due Sicilie, nella parte continentale, con particolare attenzione ai prodotti agricoli, manifatturieri, dell’allevamento (Conti 2005 e 2008; Valerio, Valenti 2008; Siniscalchi 2019).

¹⁸ La Sicilia, sebbene non estranea alla coltivazione del riso con un totale di 1338 ettari, in ragione del progresso dei bonificamenti e dei divieti delle autorità, cominciava a lasciare spazio ad altre colture come il cotone (Bevilacqua 2000, 66, nota 15).

¹⁹ Con Faccini, si può sostenere che nelle preoccupazioni degli scrittori settecenteschi c’era forse un atteggiamento paternalistico e umanitario che si attenuò con la Restaurazione. Da questo momento la paura che serpeggia ha una chiara connotazione sociale e politica (Faccini 1976, 44).

presentano una narrazione territoriale che ci restituisce la straordinarietà e il senso di molti di quei paesaggi che Ezio Burri ha voluto definire “effimeri”, in altre parole: paesaggi scomparsi di cui non si ha più traccia e memoria se non nella documentazione storica e, in alcuni casi (seppure sporadici), nella tradizione alimentare (Burri 2014)²⁰.

Con la legge del 12 giugno 1866, lo Stato unitario si pronunciò in merito alla coltivazione del riso lasciando di fatto la materia alla decisione dei singoli poteri locali, in relazione alle disposizioni di norme e di controllo. “La legge finiva col dare mano libera, nelle regioni risicole, ai grandi e medi proprietari insediati direttamente o largamente rappresentati nei Consigli provinciali”²¹ (Bevilacqua 2000, 57).

Fatto sta che dall'Italia meridionale la produzione del riso scomparve quasi completamente, se non del tutto. Quali le motivazioni di tale oblitterazione? Probabilmente a ragion veduta Burri e Turchi (2010, 10) sostengono che potrebbe essersi verificata una sorta di “globalizzazione ante litteram”: l'Unità nazionale e il dilatamento dei confini del governo sabaudo, con il conseguente annullamento delle dogane, hanno comportato il dilagare della concorrenza proveniente dai mercati del Nord della Penisola, certamente caratterizzato da una produzione maggiormente abbondante e da una più spiccata specializzazione a livello delle tecniche²².

²⁰ “Parlando del riso può sembrare strano che ci si riferisca allo Stato della Chiesa ed al Regno di Napoli che notoriamente non passano per essere dei grandi produttori di riso, ma se si controllano con attenzione alcuni piatti caratteristici dei due stati pre-unitari, ci si rende perfettamente conto che in realtà il riso entra nella dieta degli abitanti, anche se certamente in misura abbastanza marginale, ma sicuramente in modo tale da divenire ‘pietanza’ nazionale” (Conti 2005, 92).

²¹ È dall'età moderna che si susseguono varie ordinanze prodotte nei diversi stati italiani per limitare la coltivazione del riso. In generale, vigevano alcune misure che proibivano la risicoltura entro un determinato raggio di distanza dagli insediamenti. Tale misura poteva variare a seconda dei luoghi d'elezione: in linea di massima bisognava rispettare la distanza di due miglia dai centri abitati, misura comunque variabile in base alle disposizioni normative e ai contesti di riferimento. “La prammatica del 16 luglio 1763 – emanata nel Regno – prescriveva che la coltura del riso e le macerazioni si praticassero ad una distanza non inferiore a due miglia dai centri abitati. La legge, però, prevedeva delle eccezioni e l'articolo sesto si prestava alle più svariate interpretazioni e soprattutto ai cavilli, agli intrighi ed alle speculazioni. Tale articolo prescriveva che la coltura del riso potesse praticarsi ad una distanza inferiore alle due miglia qualora vi fosse stata «interposta» una montagna, o una vallata, o un largo fiume. Forti di quest'articolo, i coltivatori riuscivano ad evitare il provvedimento di «estirpazione», guadagnandosi la complicità degli architetti incaricati della perizia” (Gabrielli 1994, 13). Editti e regolamenti, dunque, che da nord a sud venivano evasi molto di frequente e che non facevano altro che generare contese giudiziarie, tra cui, non ultima, quella relativa al caso di studio in questione.

²² A tale evidenza si può anche aggiungere la considerazione che l'ordinanza emanata da Ferdinando II (decreto del 14 gennaio 1831), con la quale si vietava la coltivazione del cereale laddove praticata in aree paludose, può aver agevolato il processo che ha portato alla definitiva

Di fronte a un tale fenomeno diffuso spazialmente, ci si può interrogare anche sulle ragioni sottese allo scontro/dibattito che è rimasto vivo e inalterato per circa due secoli in relazione al divieto o meno di coltivare il riso per preservare la salute delle comunità e dell'ambiente.

Come confermatoci dalla specifica letteratura (De Bernardi 1976; Faccini 1976; Bevilacqua 1986; 1989a; 1989b; 2000), la controversia affonda le sue radici negli interessi economici sollevati dalla sua coltivazione. In altri termini, si può affermare che si è trattato di uno scontro sociale e politico: da una parte l'aristocrazia legata ai tradizionali rapporti di lavoro, dall'altra la borghesia agraria fautrice dell'innovazione, la quale “si fece portavoce, attraverso i suoi intellettuali, di una sorta di apologia delle risaie” (De Bernardi 1976, 189).

Le operazioni legate al ciclo di produzione del riso richiama una “vasta massa di manodopera avventizia”, che rappresentava “un numeroso proletariato agricolo” (Bevilacqua 2000, 42)²³. Si trasformavano così i rapporti di lavoro, le relazioni sociali. “Tramontavano [...], o si sgretolavano lentamente vecchie e collaudate economie, si allentavano o si dissolvevano definitivamente consolidati rapporti colonici” (Bevilacqua 2000, 43).

La difesa ambientalista, incentrata sulla lotta alle risaie che, nel nostro caso di studio fu sostenuta dai monaci di Montecassino e, a livello generale, dagli agrari conservatori, sembrerebbe celare, dunque, una più “larga preoccupazione” di ordine sociale ed economico contro l'espandersi della coltura del riso nella sua dimensione capitalistica. I conservatori, infatti, temevano che i progressi della risicoltura, disgregando il tessuto connettivo delle relazioni sociali in agricoltura, avrebbero potuto innescare rotture con il potere (De Bernardi 1976, 190). La discussione era causata con ogni evidenza, quali che fossero le argomentazioni dietro cui si trinceravano le parti, dalle trasformazioni di carattere economico che la risicoltura comportava all'interno della struttura agraria tradizionale e all'emergere, di conseguenza, all'interno dell'aristocrazia e della borghesia di gruppi con interessi economici contrastanti (Faccini 1976, 42).

Se tale dinamica ha caratterizzato specialmente la Lombardia, il Piemonte, l'Emilia, regioni in cui la produzione del cereale avveniva in aziende di grandi

cessazione della produzione di riso nel sud della Penisola (Conti 2008).

²³ La mietitura del riso dava origine al più importante fenomeno sociale connesso con la risicoltura. Essa rendeva necessaria, infatti, in un ristretto periodo di tempo, la presenza di una grandissima quantità di manodopera; “manodopera che non avrebbe potuto trovare una occupazione stabile nei paesi risati durante il resto dell'anno”: decine di migliaia di bracciati (Faccini 1976, 17).

dimensioni e di più antico radicamento, è comunque in parte da estendersi anche al Regno delle Due Sicilie, seppure con le dovute differenze soprattutto per quanto attiene alle modalità di gestione dei rapporti di produzione e nella dimensione del fenomeno. Secondo Incarnato, ci si trova anche in questo caso di fronte a uno scontro tra poteri: il potere regio a favore delle classi dirigenti (l'aristocrazia locale), che volevano assicurata la rendita signorile, da una parte, e l'individualismo agrario di piccoli contadini così come di ricchi possessori (principalmente borghesi) che non vedevano di buon occhio la richiesta del sovrano della cessione del quinto del prodotto coltivato, dall'altra (Incarnato 1981)²⁴.

Sottese, dunque, a preoccupazioni di carattere sanitario, erano le motivazioni d'ordine sociale politico ed economico che rappresentarono un problema non indifferente per un Paese che si avviava verso la grande impresa dell'Unificazione.

Laddove la risicoltura s'impianterà su scala spaziale medio-grande, cambieranno decisamente i rapporti di lavoro e di produzione, come già sostenuto, cui si aggiungerà la trasformazione anche di numerosi paesaggi che da avventizi diventeranno stabili, frutto di investimenti intensivi e impegnativi dal punto di vista tecnico-idraulico. Le risaie, man mano che si sono sviluppate e diffuse sul territorio, cambiando le loro caratteristiche originali e trasformandosi da "naturali" in "artificiali", hanno testimoniato una significativa opera di "addomesticamento" della natura (Papotti, Brusa 2008).

I paesaggi del disordine idraulico sono diventati paesaggi della razionalizzazione e sistematizzazione delle acque. Da paesaggi materiali e immateriali, al tempo stesso, a paesaggi dell'abbandono, come si è verificato in alcune regioni dell'Italia meridionale, la cui ricchezza straordinaria non si è persa del tutto, perché, inscritta nella biografia di ciascun territorio, è stata ampiamente documentata attraverso testimonianze cartografiche e testuali che ci hanno restituito un quadro delle criticità a livello territoriale e delle scelte adottate per la loro risoluzione.

In questo senso vanno lette e interpretate le relazioni, le perizie, i pareri degli esperti e la cartografia storica relativi alla controversia giudiziaria tra l'Abbazia di Montecassino in difesa dei suoi "sudditi" e il Duca di Mignano in difesa dei suoi interessi economici: una ricca documentazione, la cui analisi ci ha consentito di approfondire la conoscenza di interventi e soluzioni

adottati per risolvere problematiche di carattere sociale e ambientale in un territorio che, tuttavia, ancora agli albori dell'Ottocento mostrava i segni di una importante arretratezza nello sviluppo di tecniche irrigue più innovative.

Tale lettura ci ha offerto anche la possibilità di ricostruire i lineamenti principali di un paesaggio agrario che non solo ha lasciato tracce nei documenti testuali e nelle cartografie correlate (segni grafici, simboli, toponimi ecc.), ma anche nella memoria orale delle comunità locali. Si sono costruite così, nel tempo, solide basi affinché quei paesaggi "effimeri" non cadessero nella dimenticanza "storica", ma anzi restituissero immagini codificate tali da evocare un passato, una tradizione profondamente radicata nella coscienza individuale e collettiva.

Riferimenti bibliografici

Afan de Rivera, C. (1833). *Considerazioni sui mezzi da restituire il valore proprio ai doni che ha la natura largamente concesso al Regno delle Due Sicilie* voll. I-II. Napoli, Dalla stamperia e cartiera del Fibreno.

Archivio dell'Abbazia di Montecassino (1986). In *Guida Generale degli Archivi di Stato italiani*. Vol. III, N-R. Roma, Ministero per i beni culturali e ambientali-Ufficio centrale per i beni archivistici, 147-149.

Bevilacqua, P. (1982). Agricoltura e storia delle campagne nel Mezzogiorno d'Italia. *Studi Storici*, 23 (3), 671-682.

Bevilacqua, P. (1986). Acque e bonifiche nel Mezzogiorno nella prima metà dell'Ottocento. *Studi Storici*, 27 (2), 335-357.

Bevilacqua, P. (1989a). Acque e terre nel Regno di Napoli. In *L'ambiente nella storia d'Italia. Studi e immagini*. Venezia, Marsilio, 73-88.

Bevilacqua, P. (a cura di). (1989b). *Storia dell'agricoltura italiana in età contemporanea. Gli Spazi e paesaggi*. Venezia, Marsilio, 255-318.

Bevilacqua, P. (2000). *Tra Natura e Storia. Ambiente, economia, risorse in Italia*. Roma, Donzelli.

Bevilacqua, P., Corona, G. (a cura di). (2000). *Ambiente e risorse nel Mezzogiorno contemporaneo*. Corigliano Calabro, Meridiana.

Burri, E., Turchi, M. (2010). Spunti per un'analisi dei paesaggi effimeri dell'Abruzzo: la coltivazione del riso in periodo storico tra Campli, S. Omero e Bellante. *Notizie dalla Delfico*, 1-3, 18-26.

²⁴ La riflessione dell'autore, sebbene focalizzata sul Teramano, provincia meridionale in cui la produzione del riso era molto praticata, può essere considerata rappresentativa per il resto del Regno, dal momento che il tema viene affrontato a una scala macroregionale, nel tentativo di sondare questioni di carattere politico-finanziario a livello complessivo.

- Burri, E. (2014). Il paesaggio effimero: la coltivazione del riso nell'Abruzzo pedemontano e costiero. In Bonini, G., Visentin, C. (a cura di). *Paesaggi in trasformazione. Teorie e pratiche della ricerca a cinquant'anni dalla Storia del paesaggio agrario italiano di Emilio Sereni*. Bologna, Editrice Compositori, 495-497.
- Bustico, G. (1932). *La Legislazione del riso in Italia nelle varie regioni e attraverso i tempi*. Novara, tip. Cattaneo.
- Cazzola, F. (1987). Le bonifiche nella Valle Padana: un profilo. *Rivista di storia dell'agricoltura*, 27 (2), 37-66.
- Ciasca, R. (1928). *Storia delle bonifiche del Regno di Napoli*. Bari, Laterza.
- Conti, S. (2005). Alimentazione nell'Italia centromeridionale nel secolo XIX. In Palagiano, C., De Santis, G. (a cura di). *Geografia dell'alimentazione*. Perugia, Rux Editrice, 91-99.
- Conti, S. (2008). L'agroalimentare nel Regno delle Due Sicilie in una carta di Benedetto Marzolla. In Castiello, N. (a cura di). *Scritti in onore di Carmelo Formica*. Napoli, Università degli Studi di Napoli Federico II.
- Conti, S., Di Biasio, A. (a cura di). (2012). *La terra di Lavoro nella Storia. Dalla cartografia al vedutismo*. Caserta, Associazione "Roberto Almagià" – Associazione Italiana Collezionisti di Cartografia Antica.
- Conti, S., Pignatelli Spinazzola, G. (2010). Le Bonifiche del Regno di Napoli nelle documentazioni cartografiche e di archivio e nella realtà odierna. In *Atti della XIV Conferenza Nazionale ASITA* (Brescia 9-12 novembre 2010). Milano, ASITA.
- Conti, S. (2009). La toponomastica e centri abitati in Terra di Lavoro dal 1860 ad oggi. In Mascilli Migliorini, L. (a cura di). *Terra di lavoro. I luoghi della storia*. Avellino, Sellino, 323-334.
- Corti, C. (1986). La Malaria nel Mezzogiorno Tra Otto e Novecento. In *Annali della Storia d'Italia*, 7. Torino, Einaudi.
- D'Elia, C. (1994). *Bonifiche e Stato nel Mezzogiorno (1815-1860)*. Napoli, ESI.
- Dai Prà, E. (a cura di). (2003). *APSAT9. Cartografia storica e paesaggi in Trentino: approcci geostorici*. Mantova, SAP-Società archeologica.
- De Bernardi, A. (1976). Riscoltura e capitalismo. *Studi storici*, 17 (3), 185-193.
- Delfico, M., (1903). *Memoria sulla coltivazione del riso nella provincia di Teramo*, vol. III. Teramo, Fabbri ed. (1ª edizione 1783).
- Della Valle, C. (1956). La coltivazione del riso nell'Agro Romano. *Bollettino della Società geografica italiana*, serie 8, 9 (11-12), 547-52.
- Di Biasio, A. (1991). *Carlo Afan de Rivera e il Corpo dei Ponti e Strade*. Latina, Amministrazione Provinciale.
- Di Biasio, A. (1979). Gli "ordegni rustici" nell'agricoltura napoletana del primo Ottocento (una ricerca in corso). *Rivista di Storia dell'Agricoltura*, 19 (2), 73-142.
- Fabiani, L. (1968). *La Terra di S. Benedetto. Studio storico-giuridico sull'Abbazia di Montecassino dall'VIII al XIII sec.*, voll. I-II. Montecassino, Badia di Montecassino.
- Faccini, L. (1976). *Uomini e lavoro in risaia. Il dibattito sulla risicoltura nel '700 e nell'800*. Milano, FrancoAngeli.
- Fiengo, G. (1988). *I regi Lagni e la bonifica della "Campania felix" durante il vicereame spagnolo (Italiano)*. Firenze, Olschki.
- Foscari, G. (1992). Prassi amministrativa e attività pubblicistica a tutela del territorio: l'opera di Carlo Afan de Rivera nell'Ottocento borbonico. In Musi, A. (a cura di). *Economia, società e politica del territorio nel Mezzogiorno (secc. XV-XIX)*. Salerno, Università degli Studi di Salerno.
- Foscari, G. (2009). *Teodoro Monticelli: e l' "economia delle acque" nel Mezzogiorno moderno. Storiografia, scienze ambientali, ecologismo*. Salerno, Edisud.
- Franzese, P. (2020). Caserta e la sua provincia (1818-2018). Il problema delle fonti archivistiche. In Brevetti, G., Sodano, G., De Lorenzo, R., Franzese, P. (a cura di), *1818-2018. Caserta e la sua provincia*, Santa Maria Capua Vetere (CE), Dipartimento di Lettere e Beni culturali, Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli" ("Quaderni di Polygraphia", 1), 17-26.
- Gabrieli, G. (1994). Le risaie di Rocca D'Evandro. *Rassegna storica dei comuni*, 20 (72-73), 13-18.
- Gabrieli, G. (1995). Le risaie di Rocca D'Evandro. *Rassegna storica dei comuni*, 21 (76-77), 38-45.
- Gambi, L. (1989). Una patria artificiale nata governando le acque. In *L'ambiente nella storia d'Italia. Studi e immagini*. Venezia, Marsilio, 57-72.
- Giustiniani, L. (1803). *Dizionario geografico-ragionato del Regno di Napoli di Lorenzo Giustiniani a Sua Maestà Ferdinando IV Re delle due Sicilie*, tomo VI. Napoli, Stamperia di Giovanni de Bonis.
- Incarnato, G. (1981), Grano, Riso... e Riforme nel teramano nella seconda metà del secolo XVIII. In Massafra, A. (a cura di). *Problemi di storia nelle campagne meridionali nell'età moderna e contemporanea*. Bari, Dedalo, 353-371.

Manzi, E. (1987). Illuminismo lombardo, illuminismo napoletano. Cartografia e territorio. *Rivista Geografica Italiana*, 94, 337-359.

Marzolla, B. (1856). *Carta dei Prodotti Alimentari delle Provincie Continentali del Regno delle due Sicilie*, Napoli, Real Ministero di Stato per l'Interno.

Messedaglia, L. (1938). *Per la storia delle nostre piante alimentari: il riso*. Siena, tip. S. Bernardino.

Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, Direzione generale dell'agricoltura (1889). *Monografia statistica ed agraria sulla coltivazione del riso in Italia*, Roma, tip. Eredi Botta.

Novelli, N., Sampietro, G. (1925). La risicoltura in Italia. In Direzione generale della Sanità pubblica, *La risicoltura e la malaria nelle zone risicole d'Italia*. Roma, Provveditorato generale dello Stato.

Papotti, D., Brusa, C. (2008). Risaie in Italia. In Angelini, R., Ferrero, A., Ponti, I. (a cura di). *Il riso*. Milano, Bayer CropScience, 200-235.

Pareto, R. (1865). *Sulle bonificazioni, risaie, irrigazioni del Regno d'Italia*. Milano, Tipografia e Litografia degli Ingegneri.

Siniscalchi, S. (2019). La carta "alimentare" di Benedetto Marzolla (1856) fra prodotti tipici e risorse territoriali. *Bollettino della Associazione Italiana di Cartografia*, 167, 68-78.

Spagna, F. A. (1877). *Trattato d'idraulica*. Palermo, Tip. P. Montaina & Comp. già del Giornale di Sicilia.

Valerio, V., Valenti, P. (2008). *Benedetto Marzolla. Brindisino, Geografo e Cartografo dell'Ottocento europeo*. Manduria, Barbieri Selvaggi.

Fonti manoscritte

Archivio Abbazia di Montecassino (AAM), *Capsula CXXXIV*, fasc. II, III.

Archivio Abbazia di Montecassino, *Piante e Mappe*.



Citation: E. Guadagno, E. Manzi (2021). La prego di voler gradire una mia *Carta dei prodotti alimentari*.... *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 4(1): 19-37. doi: 10.36253/bsgi-1249

Copyright: © 2021 E. Guadagno, E. Manzi. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

For Italian Evaluation Purposes: Elio Manzi is Author of sections 1, 5, 6; Eleonora Guadagno is Author of sections 2, 3, 4.

La prego di voler gradire una mia *Carta dei prodotti alimentari*...

Dear Mr. Fiorelli, I would like you to accept as a gift my *Map of Nourishing Products of the Kingdom of Two Sicilies*...

ELEONORA GUADAGNO¹, ELIO MANZI²

¹ *Dipartimento di Scienze Umane e Sociali, Università degli Studi di Napoli "L'Orientale", Italia*

² *Già Università degli Studi di Palermo, Italia*

E-mail: eguadaagno@unior.it; elio.manzi.mw4t@alice.it

Abstract. The Authors examine some elements of the work of the great cartographer Benedetto Marzolla (1801-1858) who, together with Carlo Afàn de Rivera, represents the best among the intellectuals and technicians that the Kingdom of Two Sicilies yielded before the Italian unification. This contrasts with the commonplace outlined by the Savoyard-Risorgimental propaganda which describes Naples and the Kingdom as a country inhabited by incapables, depraved and lazy persons. The Authors resume the theme of the *Map of Nourishing Products*, an excellent work not only because it describes the terrestrial and marine nourishing productions, but also for the connection with many agrarian landscapes and relative trades. Moreover, the Authors present the *Map of Excise Duty* (1830) another work of Marzolla together with Valentino, never known or considered by cartography scholars. This map does not seem to be cited inside the catalogues or inventories about Marzolla's production, compiled by Valerio or by others authors in the frame of the analysis of the Royal Topographical Office of Naples (ROT), especially along the second half of the XIX century. The "modernity" of Marzolla manifests not only in consideration of anti-historical comparisons with actual excellent or "organic" food products, but for the analogies with the original proposals of Brunet, Ferras and other academics of the *Maison de la Géographie*. Unfortunately, Italian geographers have devoted little attention to this field of study.

Keywords: Benedetto Marzolla, History of cartography, Kingdom of Two Sicilies, nourishing typical products.

Riassunto. Disamina sul grande cartografo Benedetto Marzolla (1801-1858) il quale, assieme a Carlo Afàn de Rivera, rappresentò quanto di meglio a livello intellettuale e tecnico il Regno delle Due Sicilie produsse nell'ultimo periodo di vita, prima dell'Unità d'Italia. Questi importanti e concreti intellettuali smentiscono una parte della propaganda sabauda-risorgimentale su Napoli e il Mezzogiorno, abitato, secondo tali luoghi comuni offensivi, solo da ignoranti, incapaci, corrotti e infingardi. Si riprende il tema della *Carta dei Prodotti alimentari*, opera significativa per la ricostruzione non solo delle produzioni alimentari sia di terra che di mare, ma anche dei paesaggi agrari e dei commerci. Viene presentata la *Carta dei Dazi del Regno* (1830) altro lavoro precedente di Marzolla e di Valentino, sinora mai commentata o resa nota agli studiosi. La carta

non è citata nei pur accurati elenchi della produzione di Marzolla, redatti nell'ambito degli studi sul Reale Ufficio Topografico di Napoli (ROT), specie nell'Ottocento o all'inizio del Novecento. La "modernità" di Marzolla si evidenzia non tanto nei paragoni spesso antistorici con i prodotti attuali di eccellenza, quanto nelle analogie con le originali concezioni cartografiche di Brunet, Ferras e altri della *Maison de la Géographie*. Purtroppo la geografia italiana ha poco praticato questi filoni di studio.

Parole chiave: Benedetto Marzolla, storia della cartografia, Regno delle Due Sicilie, prodotti tipici alimentari.

1. Introduzione

Così Benedetto Marzolla scriveva il 27 gennaio 1857 a Giuseppe Fiorelli, il futuro famoso archeologo di Pompei. Il grande cartografo brindisino con la modestia e cortesia che gli erano congeniali, ricordava al Fiorelli, allora segretario del Conte di Siracusa, fratello del Re, di avergli inviato una copia del suo originale prodotto cartografico, una delle più gustose realizzazioni tematiche dell'Ottocento (Biblioteca Nazionale di Napoli [BNN], Ms. S.Mart.780.75).

Marzolla sarebbe scomparso poco dopo, nel 1858, colto da infarto, lasciando incomplete alcune opere cui attendeva. Così ci fa sapere il fratello Raffaele, alto magistrato, in un accurato necrologio che resta la migliore biografia sul valente cartografo (Marzolla R. 1858). Come per altri grandi, siano tecnici o scienziati, artisti figurativi, scrittori, ci chiediamo quali nuove importanti realizzazioni ci avrebbe potuto lasciare senza la fine prematura. Un rimpianto un po' ingenuo ma spontaneo.

Tuttavia la fine di Marzolla è quasi parallela a quella di Carlo Afàn de Rivera, un altro personaggio emblematico dell'alta qualità degli studi e delle opere a stampa fiorite nel Regno delle Due Sicilie e segnatamente a Napoli, luci vivide in un ambiente e un'epoca abitati anche da mediocri esecutori o da tecnici capaci, ma non geniali come i due appena ricordati. Ma non certo un ambiente esclusivamente popolato da incapaci, corrotti, ignoranti e infingardi, come una parte della propaganda risorgimentale e sabauda volle presentare.

La morte del direttore di Ponti e Strade e del proprietario e animatore del più originale laboratorio cartografico napoletano, appena prima della bufera unitaria seguita alla spedizione dei Mille, è simbolica della fine di un mondo criticabile ma indipendente, dove personalità scientifiche e operatori pratici nulla avevano da invidiare, in qualche caso, alle migliori espressioni europee. Lo stesso personaggio ricordato pocanzi, cui Marzolla indirizzava la lettera, fu l'ideatore del metodo con il

quale ancor oggi si ricavano i calchi dei morti – umani o animali – che l'eruzione vesuviana del 79 d.C. aveva disseminato nella famosa città sepolta, colando del gesso liquido nella cavità lasciata attorno al corpo, semi-dissolto dai lapilli e dalla cenere roventi. Fiorelli fu nominato direttore di Pompei poco dopo l'Unità, per l'abilità professionale ma anche per meriti di "salto della quaglia", per così dire, nel senso di aver fatto la fronda, seppur tardiva, verso il regime borbonico. Non sappiamo come si sarebbero comportati Marzolla e Afàn De Rivera se fossero ancora vissuti. Ma forse il destino risparmiò loro umiliazioni pratiche o morali.

L'attenzione recente di numerosi studiosi si è appuntata su due prodotti cartografici molto diversi tra loro e di epoche differenti: le cosiddette "carte aragonesi" e la *Carta dei Prodotti alimentari* di Benedetto Marzolla. Un'attenzione quasi mediatica, seppur ristretta al limitato settore degli specialisti, per entrambe. Più accentuata per la *Carta dei Prodotti* per motivi pratici, trattandosi di un'unica opera in scala al milionesimo, di semplice ed immediata lettura e facilmente usabile con forzature per paralleli e strumentalizzazioni di attualità, specie localistiche. Infatti nel sito *web* di alcune regioni e di qualche comune, la carta marzolliana viene citata. La vicenda della cartografia aragonese del Regno di Napoli è più complessa e quindi necessita di competenze abbastanza elevate, per cui se ne sono occupati quasi solo storici di professione o specialisti di alta caratura come Vladimiro Valerio o, in qualche caso, archivisti, cioè storici del documento: un improvviso risveglio dopo un lungo oblio nonostante che la strada fosse stata tracciata a cavallo tra Ottocento e Novecento da Aldo Blessich. Ma non è questa la sede per riprendere il tema "carte aragonesi", vicenda che chi scrive ha recentemente sintetizzato su *L'Universo*, la rivista dell'Istituto Geografico Militare (Manzi 2018).

La curiosa ma interessante *Carta dei Prodotti*, scrivevamo nel lontano 1975 in occasione della Mostra cartografica del XXII Congresso Geografico Italiano da lui curata, è una

"gustosa 'curiosità' cartografica, un po' esulante dal tema della mostra, tuttavia meritevole di interesse. La tavola geo-pittorica illustra le principali, tipiche produzioni agricole delle varie regioni meridionali, dalle più celebri (come per la Campania Felice) a quelle meno note (come per la Basilicata). Produzioni perdurate sino a pochi anni addietro, sino, cioè, alla sistematica, recente distruzione dell'agricoltura meridionale" (Manzi 1977, 198).

Nel 1987, quando chi scrive, convinto dall'amico e collega Mario Cataudella, uno dei massimi esperti di cartografia in Italia, a collaborare ad un *Atlante Regionale della Basilicata* da lui diretto, su incarico di quella

Giunta Regionale, accettò di curare la sezione di geografia storica nella quale, Tav. III, fu inserita la *Carta dei Prodotti*, con un “esplosivo” ingrandito sulla Basilicata e un commento, che in parte più avanti viene ripreso in questo articolo. Dopo questi due contributi “pionieri”, per così dire, più di recente il tema è stato trattato con una completa ricostruzione bibliografica da Silvia Siniscalchi dell’Università di Salerno (Siniscalchi 2019), mentre la precedente disamina di Simonetta Conti del 2008, comparsa nel volume in onore di Carmelo Formica, reca una bibliografia sintetica.

Più o meno in contemporanea con Manzi, la *Carta dei Prodotti* venne ricordata in uno scritto poco noto di Domenico Novembre, geografo salentino del secolo scorso (Novembre 1972). Ora, dev’essere chiaro che nessuno ha effettuato mirabolanti “scoperte” col porre attenzione su quest’opera del grande cartografo, la quale, in più copie, dalla sua morte in poi è rimasta nei fondi che via via, dalla Reale Biblioteca Borbonica e il suo Fondo Palatino e altri, hanno formato l’attuale Biblioteca Nazionale di Napoli. La carta si trova anche in altre istituzioni storiche e bibliotecarie di Napoli e altrove. Le “scoperte” di documenti esistenti nelle biblioteche o cartoteche, schedati, le lasciamo a geniali scopritori dell’acqua calda.

Comunque, antesignano nella citazione della *Carta dei Prodotti* fu Angelo De Fabrizio nel 1925, in un articolo pubblicato sull’Annuario 1923-1924 del R. Ginnasio “Benedetto Marzolla” di Brindisi, lo stesso Istituto che molti anni dopo ha promosso, assieme all’amministrazione comunale brindisina, la mostra in onore del cartografo, da cui Valerio ha tratto il bel volume del 2008. Invece Gustavo Mazzairelli, altro studioso del Marzolla tra le due guerre, in un articolo del 1930 tratta solo degli atlanti, non della carta tematica alimentare.

De Fabrizio e Mazzairelli pongono l’accento su aspetti di modernità, buona informazione e spunti “nazionalistici” *ante litteram*, ad esempio sull’Istria italiana, secondo il costume del tempo, specie Mazzairelli, che scrive in pieno fascismo. Il nazionalismo proclamato sia durante il fascismo sia, rivisitato come “sovranoismo” ai nostri giorni, conduce sempre a risultati opposti a quelli in teoria auspicati, come fu dimostrato dalla perdita dei territori orientali italiani acquisiti con la prima guerra mondiale, dopo la disastrosa partecipazione alla seconda guerra.

Di recente, invece, Marzolla, e in particolare la *Carta dei Prodotti*, viene adoperato per considerazioni in parte antistoriche, forzando e attualizzando il significato dell’opera, che è importante piuttosto come documento sulla relativamente florida economia agricola e d’allevamento in epoca preunitaria, quando la fame profonda e la tragedia dell’emigrazione dal Mezzogiorno erano ancora sconosciute. Una tragedia svoltasi tra gli ultimi

decenni dell’Ottocento e l’inizio del Novecento, cui non fu estranea la politica di ignoranza ambientale dei governi sabaudi, con la distruzione di vaste aree forestali (in Basilicata e Calabria) e di acquisizione delle terre da parte di voraci ex-dipendenti delle casate aristocratiche, e la fine del diritto di legnatico, spigolatura e piccola coltivazione temporanea che dava sollievo alle frange più povere delle popolazioni. L’attualizzazione forzata ricorda un po’ le regie teatrali “d’avanguardia” laddove le opere liriche sono ambientate a forza ai nostri giorni, secoli dopo il periodo immaginato dagli autori.

La carta attira l’occhio perché di lettura immediata, di semplice costruzione, stampata in nitida litografia, arte in cui Marzolla era maestro, e non reca dati statistici che appesantirebbero l’immediatezza visiva, quei dati che hanno reso la geografia scolasticamente odiosa in un paese a-geografico come l’Italia. Invece la storia di Napoli e del Mezzogiorno è lunga e complessa, non racchiudibile in nozioni scolastiche di impronta risorgimentale. Come nemmeno nelle iperboli neoborboniche, posizioni che riteniamo entrambe dannose e anticulturali.

La storia d’Italia non comincia nel 1861 (17 marzo, proclamazione del Regno d’Italia) perché esistevano stati, istituzioni, operatori tecnici e culturali di valore anche prima, e tuttavia la propaganda scolastica sia nei primi decenni post-unitari sia dopo la caduta del fascismo, condusse a convinzioni di fatto anti-meridionali, con lo sminuire l’eccellenza della cartografia napoletana e meridionale.

Tre esempi. Vladimiro Valerio, ottimo studioso di storia della cartografia del Mezzogiorno (e non solo), autore di opere esaustive e di vasta portata interdisciplinare, a giudizio di chi scrive talora tende a esagerare le condanne della dinastia borbonica che, pur tra remore ed errori, ebbe il merito di avviare la grande stagione della cartografia napoletana settecentesca e poi di tollerare in posti di rilievo personaggi di valore scientifico e tecnico, se non apertamente e ripetutamente compromessi. Forse questa tendenza di Valerio si deve alla sua ammirazione per Ferdinando Visconti, studioso e cartografo di livello internazionale, prosecutore di Rizzi Zannoni nel progetto a lungo termine della copertura cartografica del Regno.

Attilio Mori, direttore della biblioteca e cartoteca dell’Istituto Geografico Militare tra le due guerre, pubblica nel cinquantenario dell’Istituto un’ampia rassegna sulla cartografia ufficiale, nella quale dà notevole spazio alle vicende di Napoli pre-unitaria (e come avrebbe potuto non farlo?) ma senza evidenziare la superiorità tecnica e artistica. Eravamo in pieno periodo sabauda.

Aldo Blessich, apripista fondamentale sia per le “carte aragonesi” sia per ogni ulteriore analisi sulla storia della

cartografia napoletana, rimase quasi ignorato negli studi successivi, o solo a fatica ricordato nella bibliografia.

Marzolla ha sempre esercitato un certo fascino sugli studiosi, per la bellezza delle esecuzioni, per la chiarezza di lettura, per la funzione di “supplenza” della cartografia ufficiale del Mezzogiorno, dovuta a vicende politiche soprattutto. Una limitata valorizzazione di due personaggi dalle notevoli capacità tecniche e comunicative, come Carlo Afàn de Rivera e appunto Benedetto Marzolla, è stata effettuata di recente. Entrambi muoiono prima dell’Unità, e, come tanto altro del patrimonio culturale del Mezzogiorno, obliati, trascurati, sminuiti per motivi di propaganda e per il principio antico di “guai ai vinti”. Infatti, il Regno delle Due Sicilie fu l’unica entità statale che fece la guerra prima e la guerriglia poi al nascente stato italiano unitario. Le radici storiche dell’anti-meridionalismo, mai morte, si risvegliano prepotentemente a partire dagli anni Novanta del Novecento. Non è questa la sede per spendere le lodi di Carlo Afàn de Rivera, per il quale si rimanda a vecchi e recenti studi (Manzi 1977; 2007b) e pure a un piccolo prezioso articolo di Lucio Gambi (1954) e a lavori di Di Blasio (1993; 2004). Marzolla, invece, conosce di recente una “popolarità” nuova, certo meritata, alla quale vogliamo aggiungere questo modesto contributo di approfondimento.

2. Il “valore” della *Carta dei Prodotti* e i suoi dettagli

Il valore innovativo della *Carta dei Prodotti Alimentari* viene riconosciuto dallo stesso Marzolla il quale, come accennato nell’introduzione, la rende oggetto di omaggio a Giuseppe Fiorelli. Nel periodo in cui l’archeologo faceva parte a pieno titolo dell’*entourage* del Conte di Siracusa, mecenate di molti ritrovamenti in Campania, Marzolla gli si rivolge per fare da tramite nel “raccomandare” proprio al fratello del Re un “giovane di ingegno non comune”, Concetto Caravella. In calce alla lettera, datata 27 gennaio 1857, si legge “La prego di voler gradire una copia della carta dei prodotti alimentari da me eseguita per incarico del Ministro dell’interno a cui fece legarne copia per uso di S.A.R.” [sottolineatura originale].

Questa lettera testimonia il valore della produzione di Marzolla anche tra i coevi e, in effetti, Marzolla inviava in regalo a vari personaggi i propri lavori cartografici, ovviamente al sovrano e a esponenti politici di spicco, ma anche a varie altre persone interessate per motivi scientifici, artistici, amministrativi o semplicemente come ricordo visivo, certamente più efficace di un semplice scritto. La valenza simbolica della carta che mostra



Figura 1. Napoli. Uno scorcio del palazzetto dell’Archivio di Stato, Sezione Militare a Pizzofalcone, ingresso all’Archivio. Fu sede del Reale Ufficio Topografico di Napoli (ROT), dove Marzolla lavorò per lunghi anni (Foto E. Guadagno).

le specificità della produzione agroalimentare del Mezzogiorno nel 1856, esclusa la Sicilia (a parte l’isola di Lipari), può essere osservata da diverse angolature, già messe in evidenza in più occasioni (Manzi 2007a).

La carta, secondo quanto riportato da Siniscalchi (2019, 70), inoltre, è “vivacizzata” da un cartiglio i cui dettagli sono già riportati in Manzi (2007a). Il minuto cartiglio è frutto di un’antica tradizione di decorazione cartografica allegorica, in cui vengono inserite le informazioni che identificano il documento: titolo, autore, incisore, luogo, data di edizione, scala e didascalie. Proprio come il manufatto cartografico, anche il suo aspetto estetico è molto presente nei tempi moderni: è il “luogo” dove l’incisore esprime il suo talento¹.

¹ Tra i primi studi sui cartigli (*cartouches* in francese e in inglese, *cartuchos* in spagnolo), già presenti nelle figurazioni egizie su papiro e talora in affreschi e bassorilievi, si ricordano quelli messi a punto da François de Dainville il quale fa fare alla storia della cartografia un “salto epistemologico” mentre sposta l’attenzione su nuovi oggetti di studio, tutti analizzati nel suo *Cartes anciennes de l’Eglise de France*,

Il cartiglio della *Carta dei Prodotti alimentari* raffigura un banchetto al quale stanno partecipando quattro persone, due donne e due uomini: di questi ultimi, uno è in piedi mentre degusta un calice di vino, un altro è seduto con una bottiglia di vino in mano. Il vino che sorseggiano i commensali, forse dal colore paglierino, potrebbe dirsi Asprinio², una varietà a bacca bianca, tipico dell'area, selezionato originariamente da Louis Pierrefeu, il cantiniere della corte di Roberto d'Angiò³.

La scena – all'aperto – si svolge su una delle fertili colline dell'area flegrea (ad occidente di Napoli) e il banchetto è allestito rusticamente su un tavolo di legno intorno al quale ci sono sedie in legno stile “Vienna Thonet”, tipiche del tempo: alle spalle, nell'entroterra, un'area urbana, dal quale svetta una cupola. Il terreno vulcanico che calpestano sembra costellato di lapilli. Fanno poi, da cornice, sullo sfondo, il Vesuvio fumante (secondo il catalogo storico dell'INGV, l'ultima eruzione effusiva c'era stata nel 1855 e il Re aveva visitato il sito e l'osservatorio) e una vite sulla destra, con abbondanti grappoli nonché, in basso, due cornucopie – simbolo d'abbondanza – stracolme di frutta, ortaggi e grano, che si intrecciano.

Ad ogni modo, il recupero delle tradizioni locali associate alla “riscoperta” di prodotti tipici (si pensi al recente *Atlante dei prodotti tipici locali dei Parchi Italiani*) quali segni distintivi del *made in Italy* legati alla preoccupazione tutta post-moderna della ricerca del cibo genuino e della *Lebensfürsorge*, termine tedesco indicante la “cura della vita” che pare addirittura aver soppiantato quello anglofono di *wellness*, non deve essere confuso con la ricostruzione della tipicità offerta dalla Carta. I marchi di qualità sono dei brevetti che assicurano un modo di contraddistinguere il prodotto o

come, appunto, la storia delle tecniche cartografiche (incisione, miniatura, stampa), la distribuzione dei documenti e il loro *status*, gli attori politici e sociali nella cartografia, i “margini” dei documenti (ornamenti e, dunque, cartigli) (Palsky 2018, 89).

² Il vino Asprinio di Aversa ha ottenuto il riconoscimento della Denominazione di Origine Controllata con Decreto Presidente della Repubblica del 31/07/1993, modificato con successivo Decreto Ministeriale del 09/02/1994.

³ I vitigni che crescono su terreno tufaceo, noto proprio come tufo giallo, originato dal distretto vulcanico dei Campi Flegrei e connessi all'eruzione della cosiddetta Ignimbrite Campana e piantati a ridosso di alberi di pioppo (più raramente olmo) garantiscono una produzione “in altezza” (anche 15-20 m) di tale varietà; le viti, per questo motivo vengono chiamate “maritate” e il paesaggio che ne deriva “alberata aversana” (Assessorato all'Agricoltura, Regione Campania, 2006). Le prime attestazioni “letterarie” del vino si ritrovano in Lancerio (1500-1550), bottigliere del Papa Paolo III Farnese, “Il vino asprino viene da un luogo vicino a Napoli. Li migliori sono quelli di Aversa, città unica e buona. Bianchi e rossi, questi sono meglio. Tali vini sono molto crudi, sono vini da podagrosi. L'estate è sana bevanda” (secondo quanto riportato da Ferraro nel 1879, in Celentano 2004).



Figura 2. Cartiglio della *Carta dei prodotti alimentari*.

il servizio e rappresenta la tutela giuridica di un segno (logo) che lo distingue. Proprio l'Italia detiene il primato per numero di denominazioni protette, legato a produzioni agro-alimentari e gastronomiche “tipiche”, ma la *ratio* alla base di questo riconoscimento è diametralmente opposto – almeno nelle origini – da quanto propone il cartografo brindisino.

Recentemente, la normativa per l'individuazione e per il riconoscimento delle denominazioni, nonché le caratteristiche dei disciplinari, ha posto un'evidente attenzione alla tutela dei territori, dei lavoratori e dei consumatori, ma la filosofia della certificazione di qualità affonda le proprie radici nella competitività, nel marketing territoriale e nella proprietà intellettuale, legata alle procedure produttive⁴.

⁴ I primi regolamenti sono il Reg. CEE 2081/1992 (Protezione delle indicazioni geografiche e delle denominazioni di origine) e il Reg. Cee 2082/92 (sulle Specialità Tradizionali Garantite), sostituiti nel 2006

Spiegazione		
 Vaccine	 Nocelle	 Tartufi
 Montoni	 Grano	 Pasta lavorata
 Majali	 Legumi	 Biscotti
 Cinghiali	 Castagne	 Olive
 Caprii	 Granone	 Burro
 Conigli	 Patate	 Mele
 Lepri	 Olio	 Confetti
 Polli	 Olio fino	 Frutti confittati
 Polli d'India	 Vino	 Acquavite
 Anitre	 Vino fino	 Liquori
 Uccellame	 Riso	 Pischi secchi
 Pesci di fiume	 Frutta	 Frutti secchi
 Pesci di mare	 Agrumi	 Salami
 Ragoste	 Mandorle	 Cacio
 Frutti di mare	 Melloni	 Cacio Cavallo
 Salmi	 Cipolle	 Sale marino
 Capperi	 Tonnaja	 Sale montano

Figura 3. Legenda della Carta dei prodotti alimentari.

Quello che è certo è che delle località legate a dei prodotti alimentari sono divenuti celebri toponimi proprio perché veicolati dalla commercializzazione (e più tardi dalla automazione del processo produttivo) di determinati alimenti. Il binomio luogo-prodotto (si pensi alla pasta di Gragnano, tra tutti) dimostra tutto il potente portato multifunzionale della rappresentazione cartografica di Marzolla che funge da lontano e simbolico raccordo tra valorizzazione, pubblicizzazione e tutela del patrimonio locale (volta all'esaltazione del Regno) e analisi territoriale statistico-scientifica.

rispettivamente dal Reg. CE 510/2006 e dal Reg. CE 509/2006. Tali aspetti normativi sono stati formalizzati nel "Libro Verde sulla qualità dei prodotti agricoli: norma di prodotto, requisiti di produzione e sistemi di qualità" (Com (2008) 641) che ha originato il "Pacchetto Qualità" al quale è seguito il Reg. UE 1151/2012, divenuto il nuovo testo di riferimento disciplinare. Per ciò che riguarda i vini e le bevande spiritose, è stato emanato il Reg. CE 479/2008: dal 1° agosto dell'anno successivo, infatti, i vini DOP e i vini DOCG sono stati inclusi tra le DOP, mentre i vini IGT nell'elenco delle IGP.



Figura 4. Stralcio della Carta dei prodotti alimentari (Salento- Terra d'Otranto).

3. Gli studi "preliminari"

La carta, litografata a quattro colori e che misura 30x40 cm (scala intorno al milionesimo), consta di una legenda di 51 simboli, illustra nel dettaglio la produzione in alcune delle aree del Mezzogiorno, quale parziale ripresa delle descrizioni che si trovano nelle legende delle carte che compongono la raccolta che Marzolla esegue tra il 1828 e il 1833. Queste ultime sembrano quasi lo studio "preparatorio" alla carta del '56 (le pur dettagliate aree della Sicilia, come detto, non saranno menzionate, mentre nella raccolta si considerano anche le *enclave* di Pontecorvo⁵

⁵ Nel *Cenno Storico-Statistico* della Città di Pontecorvo, relativa alla carta edita da Marzolla nel 1833, si legge "Nel 1806, allorché il Regno divenne occupato dalle armi francesi, Pontecorvo fu dato in Principato al Maresciallo Bernadotte ora Re di Svezia. Allorché felicemente i Reali Domini al di qua del faro ritornarono sotto il paterno e legittimo reggimento dei Borboni, nel 1815, tanto il Principato di Pontecorvo, che quello di Benevento furono resi al dominio della Santa Sede ed ora godono dell'amoroso e saggio Governo di Gregorio XVI felicemente regnante". Ponte-

e Benevento⁶ appartenenti allo Stato Pontificio⁷ escluse poi dalla *Carta dei Prodotti*). Nella raccolta in effetti, non vengono menzionate soltanto le produzioni agroalimentari, ma si fa riferimento anche a quelle trasformate che – a seconda della carta – vengono definite “prodotti manifatturieri” o “prodotti naturali, industria, fabbriche, manifatture e commercio” e ordinate secondo la catalogazione ufficiale⁸.

Ecco alcuni stralci dalle notizie contenute nei citati Atlanti del Marzolla, “propedeutiche” per l’esecuzione della *Carta*.

Provincia di Napoli (1829):

“*Napoli* [...] fabbriche di cappelli di pelo e di paglia, di coralli, di guanti, di fiori all’uso di Francia, di acciaio, di terraglia, di lava del Vesuvio, di oro, di argento, biscuitterie, di lastre, fogli di stagno per gli specchi, di cotone all’uso inglese e di Lucca. Tessuti di ferro per usi diversi. Castori all’uso di Francia. Bottiglie nere, porcellane benissimo dipinte, di spielle, caratteri per tipografie, carrozze, di seta, di galloni, di bottoni, di cardì, di profumi, d’armi. Nastri, merletti, filo, vetro, ec. ec. [...]. *Castellamare* (Stabium). Vi è fabbrica di pelli all’uso forestiere. Cantiere per la costruzione de’ vascelli. I maccheroni, le paste minute e le acque minerali formano la sua ricchezza. *Lettere e Gragnano*. Vini leggeri e poco durevoli, ma squisiti. *Sorrento*. Seta per calze, butirro ed ottime carni. *Torre Annunziata*. R^e fabbrica d’armi e Polveriera, Valchiera, Camiere, si lavorano paste d’ogni sorte, di cui si fa esattamente spaccio. In *Pozzuoli* fabbrica di saponi all’uso di Marsiglia, vini [...]. *Procida e Monte*. Ottimi vini, abbondante di quaglie, fabbrica di bottoni di fili per biancheria. *Ischia*. Erbe, frutta, pesci, latte, vini perfettissimi e squisiti. Bagni ed acque minerali. *Capri* produce legumi, olio, vino, eccellenti frutta e vitelli ricercatissimi. Erba rubbia per le tinte. In maggio abbondanza di quaglie.”

Provincia di Principato Ultra (1828):

“Il grano, il granone, il vino sebbene non di ottima qualità, i legumi, la frutta, gli ortaggi, il lino, il canape, sono i suoi prodotti, e particolarmente le castagne e le nocelle di cui con molto profitto abbondano, in specialità Avellino e Monteforte. Nel territorio di Ariano si contano anche delle acque minerali e delle cave di gesso”.

Provincia di Bari (1829):

“Le sue produzioni sono egualmente estese in grani, olj, e vini. Vi si raccolgono mandorle in quantità considerevoli da farne vendita all’Estero. Le saporose cipolle e le carrubbe sono due articoli di grande commercio attivo colle Provincie limitrofe. Le sue pastorizie sono anche ragguardevoli e il formaggio soprattutto presso Gravina, ove sono eziandio buonissime razze di cavalli al pari che in Altamura e Conversano. In Andria si raccoglie del buon mele. La bambagia è coltivata nella maggior parte de’ paesi. Barletta esporta principalmente grani, sei miglia lungi verso l’Ofanto sono le Grandi Saline di regio conto. Trani [...] vi si fabbrica un moscato gustosissimo [...]. Molfetta è commerciantissima, ha molte fabbriche di funi. Bari ha fabbriche di rosolj [...]. Fabbrica di nitro, sapone, tintorie, concerie, telaj di felpa, tele e fazzoletti ec. ec.”.

Provincia di Capitanata (1830):

“Il grano, le biade, i legumi, il vino sono i principali prodotti di questa Provincia. L’olio abbonda a Lucera, in S. Severo, e per il paese del Gargano, ove si coltivano gli agrumi, e le carrubbe, e si raccoglie mele, pece e manna. Non mancano le varie frutta, ed il litorale gode di una mediocre pescagione”.

Delegazione di Benevento (1833):

“Il suolo del Ducato Beneventano è assai fertile, produce ogni sorta di cereali, bovini, vini, olio, e tutte spezie di frutta. Gli ulivi si coltivano con maestria, e si fa grande spaccio di vegetali di ogni genere con le comuni convicine del Regno. La coltura del tabacco forma la principale industria. I torrioni di Benevento sono rinomati ovunque, massimo consumo se ne fa nel SS Natale per Roma ed altre Città. I formaggi ritratti dai bestiami dei suoi territorj sono squisiti, si fa in Benevento gran commercio di bestiame, conta varie fabbriche di cappelli e l’accreditata fabbrica di corde armoniche: è orgogliosa nella perfezione in tutte le arti, e solo può essere dalla Capitale superata”.

Delegazione di Pontecorvo (1833):

“Vi è della caccia di lepri, capri, ed anche di cinghiali, sebbene non vi sono boschi [...] e similmente più specie di pennuti, secondo le stagioni. Il detto fiume [Liri] dà della pesca a quegli abitanti e comodo ancora per lo trasporto di più sorte di vettovaglie. [...] Oltre all’agricoltura, e la pastorizia, essi hanno l’industria ancora di nutrire i bachi da seta, che vi fa un buon capo di guadagno. Vi si fabbricano ancora delle funi, e de vasellami di creta, ma ordinarj”.

Provincia di Calabria Ultra II (1831):

“Sono produzioni principali della Provincia il grano, il vino, l’olio, il riso, il lino, il canape, il cotone, lo zafferano, la manna, il sale, il mele, la seta, la pastorizia moderatamente trattata, ma non meno rinomati che forti e belli sono i cavalli che nascono in questi luoghi, i quali soprattutto portano il vanto sopra tutti quelli del Regno”.

corvo si proclamò parte del Regno di Italia il 2 settembre 1860, subì poi il ritorno delle autorità pontificie, supportate dalle truppe borboniche, per essere infine definitivamente riconquistata dai soldati di Re Vittorio Emanuele II, il 7 dicembre dello stesso anno.

⁶ Nella legenda della carta edita da Marzolla nel 1833 si legge “la quale [Benevento] nelle passate vicissitudini d’Europa fu feudo imperiale dal 1807 al 1814 a favore del Principe di Talleyrand. Il Congresso di Vienna del 1815 la rese alla Santa Sede”. Il 2 ottobre 1860 sorge un governo provvisorio e il 25 ottobre Benevento diventa una provincia del Regno di Vittorio Emanuele II.

⁷ Stato della Chiesa fino al 1815.

⁸ Biblioteca Nazionale di Napoli, sez. Lucchesi-Palli I.18.III.8.

Provincia di Calabria Citra (1831):

“[...] produce ora grano, olio, vino, lino, canape, riso, zafferano, mele, cotone, seta, manna, sale, legumi, ed ogni sorta di frutti e di prodotti ortalizj. Esporta principalmente abbondanti olj e vini ricercati. Contiene miniere di vario genere, di ferro, di zolfo, e molte cave di alabastro e cristalli di monte. Nutre varie mandrie, e non è quindi scarsa di latticinj. Produce bellissimi cavalli e forti, non che muli ed asini. Vi si fa grande industria di neri ed ottimi salami che in abbondanza si esportano da per tutto. Vi ha pesca e caccia. Si manifatturano con lode le pelli all'uso di forestiere. Non mancano infine le buone fabbriche di cappelli, non che telaj di flanelle, castorini, e tessuti di cotone d'uso comune ec. In Corigliano particolarmente sono mantenute fabbriche di liquorizia, ed un ragguardevole traffico di legname da costruzione per uno della R. Marina.”

Uno degli elementi di questa disamina che più colpisce è l'idea che i vini dell'avellinese siano abbondanti “sebbene non di ottima qualità”. Come sappiamo, infatti l'Irpinia è considerata ai nostri giorni la culla delle produzioni vinicole di pregio come il Taurasi, a base di Aglianico, il Fiano di Avellino, ottenuto dall'omonimo vitigno e il Greco di Tufo. Nella stessa area si produce: tra i rossi, oltre all'Aglianico, anche lo Sciascinoso e il Piediroso; tra i bianchi, oltre al Greco e al Fiano, anche il Coda di volpe e la Falanghina. Neanche nella *Carta dei Prodotti* sono menzionate queste qualità: l'area di Solopaca e tutta la zona occidentale del Sannio e dell'Irpinia non vengono collegate alle produzioni vitivinicole. Ma sappiamo anche che in passato i vini migliori della Campania erano soltanto quelli derivati da vigneti posti in zone con suoli vulcanici, incluso la Piana Campana coperta dai tufi flegrei.

Per ciò che riguarda la filiera dei prodotti caseari in Campania, a parte quelli generalmente attribuiti all'area della Penisola Sorrentina, appaiono grandi assenti quella di San Giuseppe Vesuviano nonché quella di Capaccio, le quali (caratterizzate dalla profonda evoluzione innovativa), sembrano essere successive alla realizzazione o ai sopralluoghi volti alla compilazione della carta. La produzione del provolone del Monaco (D.O.P. attualmente) ad Agerola e Gragnano ha avuto inizio nel 1850, seguita poi dalla filiera vesuviana dell'Auricchio (oggi il Provolone Valpadana D.O.P. di Cremona) il cui primo caseificio vide la luce nel 1877, mentre le aziende dell'area di Paestum nasceranno soltanto nel primo decennio del XX secolo (Cundari 2018, 72 e ssg.).

Alcuni degli elementi che presenta Marzolla vengono dunque confermati e dettagliati nella *Carta* che considera queste produzioni tra le “tipiche” scegliendo tra quelle che paiono più significative nell'ambito della trat-

tazione e che per comodità e facile comprensione del lettore accorpriamo alle partizioni amministrative contemporanee (Tab. 1).

4. Il sistema commerciale e doganale del Regno

Per comprendere al meglio il sistema commerciale della produzione del Regno delle Due Sicilie, non si può non far riferimento al sistema doganale del tempo.

Secondo quanto riportato da Landi (1977) l'Amministrazione dei Dazi Indiretti del Regno fu istituita inizialmente nel 1806⁹. Era divisa in quattro sezioni: i dazi nelle dogane di terra e mare; i tributi gravanti sui beni commestibili all'interno del Regno; i proventi dalla vendita del sale; i “diritti riuniti” (come, ad esempio, la lotteria o le bevande alcoliche); inoltre, l'Amministrazione aveva introdotto una contribuzione fondiaria a somma fissa che risparmiava solo le attività agricole di interesse strategico¹⁰. Dal 1814, poi, l'Amministrazione fu ripartita in due rami distinti (dogane e gabelle di consumo; e per i diritti riservati). In seguito, tramite regi decreti del 5 settembre 1815 e del 5 marzo 1816, venne riorganizzato il servizio e furono istituiti diversi trattati di commercio con Spagna, Francia e Inghilterra, in concomitanza all'emanazione della legge di navigazione, varata il 30 luglio 1818¹¹.

⁹ “Quanto a' dazi denominati indiretti, ho già esposto nella sezione I di questo capitolo, come il governo nel richiamare alla finanza la riscossione di tutt'i dazi di tal natura, o sotto la denominazione di arredamenti, o sotto quella di passi, piazze e dogane baronali, o di uffici venduti o donati, avesse provveduto alla soddisfazione di tutt'i creditori che o parte di quei dazi possedevano, o avevano assegnamenti sulla rendita loro. Medesimamente a' diciassette giugno e a' sedici agosto 1806 venne istituita una generale amministrazione detta de' dazi indiretti nella quale furono compresi i diritti conosciuti sotto il nome di doganali, gli arredamenti secondo che' gli ho descritti nel capitolo III del precedente libro, la carta bollata, la lotteria, la crociata, il protomedicato, e quanto altro sotto il generico nome d'indiretti tributi potesse appartenere allo stato” (Bianchini 1839, 515). Inoltre, per corroborare tale normativa viene varata la legge del 24 febbraio 1809, con si organizza “un sistema d'amministrazione generale e di percezione de' dazi indiretti per le dogane, sali, dazi di consumo e diritti riuniti” (Archivio di Stato di Napoli [ASN], *Leggi e decreti*, a. 1809, I s., n. 290, 225-291; in Rescigno 2007, 5).

¹⁰ All'interno della gestione “francese”, inoltre vi era: il Tesoro reale, la Corte dei Conti, il Banco delle Due Sicilie, la Cassa di Ammortizzazione, la Cassa delle Rendite, la Direzione del Gran Libro, la Direzione delle Contribuzioni dirette, la Direzione dei Dazi di consumo, la Direzione della Gran Dogana di Napoli, la Direzione di Terra di Lavoro e dei Due Principati, l'Amministrazione generale dei Dazi riservati, la Direzione dei Diritti riservati di Napoli, la Regia Zecca delle monete, l'Amministrazione dei Reali Lotti, l'Amministrazione della Registratura e dei Demani, l'Amministrazione generale delle Poste ed, infine, l'Amministrazione generale di Acque e Foreste secondo quanto riportato in *Stato degli Impiegati del Ministero Finanze del 1813* (ASN, *Ministero Finanze*, reg. 522 bis, in Rescigno 2007, 18).

¹¹ Nonostante il 9 giugno 1815 il Congresso di Vienna avesse sancito il ritorno dei Borbone nel Regno delle Due Sicilie (nato dalla riunificazio-

Tabella 1. Alcuni dei prodotti e delle località menzionate da Marzolla e le produzioni contemporanee “tipiche”

Regione	Elenco attuale delle produzioni tipiche
Campania	
<i>Vino</i>: Ischia, Capri, Aversa, Beneventano e Irpinia (zona N), Roccamonfina, Cilento. <i>Vino fino</i>: Campi Flegrei, Vesuvio. <i>Paste lavorate</i>: Penisola Sorrentina (Gragnano), Torre Annunziata. <i>Biscotti</i>: Castellammare di Stabia. <i>Olio</i>: Alto Cilento. <i>Olio fino</i>: Sorrento, Cilento. <i>Olive</i>: Gaeta, Itri. <i>Granturco</i>: Un po' ovunque, nelle vallate aperte. <i>Nocelle</i>: Avellino, Avella. <i>Riso</i>: Castellammare^a. <i>Tonnaja</i>: Castellabate. <i>Burro</i>: Vico.	<i>Formaggi</i> (D.O.P.): Caciocavallo Silano, Provolone del Monaco, Mozzarella di Bufala Campana. <i>Altri prodotti di origine animale</i> (D.O.P.): Ricotta di Bufala Campana. <i>Oli e grassi</i> (D.O.P.): Cilento, Colline Salernitane, Colline dell'Ufita, penisola Sorrentina, Terre Aurunche. <i>Ortofrutticoli e cereali</i> (D.O.P.): Cipollotto Nocerino, Fico Bianco del Cilento, Pomodorino del Piennolo del Vesuvio, Pomodoro S. Marzano dell'Agro Sarnese Nocerino, Oliva di Gaeta. <i>Ortofrutticoli e cereali</i> (I.G.P.): Rucola della Piana del Sele, Nocciola di Giffoni, Melannurca Campania, Marrone di Serino/Castagna di Serino, Marrone di Roccadaspide, Limone di Sorrento, Limone Costa d'Amalfi, Castagna di Paestum, Castagna di Montella. <i>Pasta alimentare</i> (I.G.P.): Pasta di Gragnano. Pesci, molluschi, crostacei freschi (D.O.P.) Colatura di alici di Cetara.
Calabria	
<i>Formaggio (cacio specie caciocavallo)</i>: in parecchie contrade specie Cosentino, Sila, Serre. <i>Cipolle</i>: Tropea. <i>Tonnaja</i>: Tropea, Pizzo (forse Palmi). <i>Olio</i>: Molto, ma non fino. <i>Vino fino</i>: Reggio, molto altrove comune. <i>Salumi</i>: specie Reggio e Serre, ma anche altrove. <i>Riso</i>: Valle Crati. <i>Castagne</i>: Molte, data l'estensione dei oschi. <i>Api, miele</i>: Pregiato per la selvatichezza montana e collinare, molti fiori. <i>Cacciagione</i>: Cinghiali, cervi, lepri per la selvatichezza montana. <i>Fichi secchi</i>. Cosenza. <i>Frutta candita</i>: Reggio (ancor oggi a Bagnara esiste una ditta che produce canditi, torroncini e simili di altissimo pregio, premi internazionali).	<i>Altri prodotti dell'allegato I del trattato (spezie, ecc.) e Prodotti di panetteria, pasticceria, confetteria o biscotteria</i> (D.O.P.): Liquirizia di Calabria. <i>Formaggi</i> (D.O.P.): Pecorino Crotonese, Pecorino del Monte Poro, Caciocavallo Silano. <i>Oli e grassi</i> (D.O.P.): Alto Crotonese, Bruzio, Lametia. <i>Oli e grassi</i> (I.G.P.): Olio di Calabria. <i>Oli essenziali</i> (D.O.P.): Bergamotto di Reggio Calabria - Olio essenziale. <i>Ortofrutticoli e cereali</i> (D.O.P.): Fichi di Cosenza. <i>Ortofrutticoli e cereali</i> (I.G.P.): Patata della Sila, Limone di Rocca Imperiale, Clementine di Calabria, Cipolla Rossa di Tropea Calabria. <i>Prodotti a base di carne</i> (D.O.P.): Capocollo di Calabria, Pancetta di Calabria, Salsiccia di Calabria, Soppresata di Calabria. <i>Prodotti di panetteria, pasticceria</i> (I.G.P.): Torrone di Bagnara.
Basilicata	
<i>Vino e Uva</i>: Vulture e Spinosa. <i>Grano</i>: Alto Materano. <i>Granone</i>: Vietri di Potenza. <i>Suini</i>: Pollino, Avigliano e Matera. <i>Formaggio e cacio</i>: Pollino, Avigliano, Matera e Valle del Bradano. <i>Prosciutti</i>: Pollino, Avigliano e Matera. <i>Tacchino</i>: Muro Lucano. <i>Ovicoltura</i>: Ferrandina. <i>Castagne</i>: Montemurro. <i>Legumi</i>: Pescapagano e Stigliano. <i>Patate</i>: Viggiano. <i>Uccellame e lepri</i>: Sant'Arcangelo, Pisticci e Buvo. <i>Cinghiali</i>: Matera. <i>Bovini</i>: Melfi e Chiaromonte. <i>Capre</i>: Pomarico.	<i>Formaggi</i> (D.O.P.): Caciocavallo Silano, Pecorino di Filiano. <i>Formaggi</i> (I.G.P.): Canestrato di Moliterno. <i>Ortofrutticoli e cereali</i> (I.G.P.): Lenticchia di Altamura, Fagiolo di Sarconi, Peperoni di Senise. <i>Ortofrutticoli e cereali</i> (D.O.P.): Fagioli Bianchi di Rotonda, Melanzana Rossa di Rotonda. <i>Prodotti a base di carne</i> (I.G.P.): Lucanica di Picerno. <i>Oli e grassi</i> (D.O.P.): Vulture. <i>Oli e grassi</i> (I.G.P.): Olio Lucano. <i>Prodotti di panetteria, pasticceria</i> (I.G.P.): Pane di Matera.

Regione	Elenco attuale delle produzioni tipiche
Abruzzo	
<i>Riso</i>: Valle Sangro. <i>Confetti</i>. Sulmona (ancor oggi rinomati). <i>Animali selvatici, cacciagione</i>: abbondanti per motivi analoghi alla Calabria. Si pensi che Pescara, oggi maggiore città, era un piccolo borgo di pescatori. <i>Liquori</i>: di vecchia tradizione, rinomati quelli da essenze di erbe selvatiche e frutta <i>idem</i> (D'Annunzio, poi, a pagamento, inventò il nome Aurum e la forma della bottiglia). <i>Vino</i>: Di vario pregio e diffusione. <i>Grano</i>: Teramo (che ospita ancora oggi un distretto di pastifici), Celano (dove attualmente si possono reperire "pastifici artigianali"), Antrodoco vicino Amatrice (che attualmente ospita un pastificio) e Palena.	<i>Altri prodotti dell'allegato I del trattato (spezie, ecc.) e Prodotti di panetteria, pasticceria, confetteria o biscotteria</i> (D.O.P.): Zafferano dell'Aquila. <i>Carni fresche (e frattaglie)</i> (I.G.P.): Agnello del Centro Italia. <i>Oli e grassi</i> (D.O.P.): Aprutino Pescara, Colline Teatine, Pretuziano delle Colline Teramane. <i>Ortofrutticoli e cereali</i> (I.G.P.): Carota dell'Altopiano del Fucino, Patata del Fucino. <i>Prodotti a base di carne</i> (D.O.P.): Salamini italiani alla cacciatora.
Molise	
<i>Grano</i>: nell'area al confine con l'Abruzzo e a Campobasso dove anche oggi si concentrano pastifici (es. La Molisana), olio, legumi (anche oggi) salumi, formaggi.	<i>Formaggi</i> (D.O.P.): Caciocavallo Silano, Mozzarella di Bufala Campana. <i>Altri prodotti di origine animale</i> (D.O.P.): Ricotta di Bufala Campana. <i>Oli e grassi</i> (D.O.P.): Olio varietà Molise.
Puglia	
<i>Vaccine, montoni, conigli, polli e polli d'India e suini</i>: Spinazzola, Manduria, Avetrana, Maglie, Poggiardo. <i>Legumi</i>: Nardò. <i>Frutti confettati</i>: Lecce. <i>Frutti di mare</i>: Brindisi, Grottaglie. <i>Pesci di mare</i>: Paola, Cariati, Barletta, Gallipoli, Taranto, Leuca. <i>Grano</i>: Lucera, Troja, Minervino. <i>Olio</i>: Gioja, Galatone, S. Vito, Ostuni, Viesti. <i>Olive</i>: Andria. <i>Olio fino</i>: Terlizzi, Mesagne, Corato. <i>Vino e vino fino</i>: Nocera, Poggiardo, Corato, Bari. <i>Cacio e caciocavallo</i>: Cerignola, Martano, Grottaglie, Foggia.	<i>Formaggi</i> (D.O.P.): Caciocavallo Silano, Canestrato Pugliese, Mozzarella di Bufala Campana. <i>Formaggi</i> (I.G.P.): Burrata d'Andria. <i>Altri prodotti di origine animale</i> (D.O.P.): Ricotta di Bufala Campana. <i>Oli e grassi</i> (D.O.P.): Collina di Brindisi, Dauno, Terra d'Otranto, Terra di Bari, Terre Tarentine <i>Oli e grassi</i> (I.G.P.): Olio di Puglia. <i>Ortofrutticoli e cereali</i> (D.O.P.): Patata novella di Galatina, La Bella della Daunia. <i>Ortofrutticoli e cereali</i> (I.G.P.): Arancia del Gargano, Carciofo Brindisino, Clementine del Golfo di Taranto, Limone Femminello del Gargano, Uva di Puglia, Lenticchia di Altamura.

^a La coltura del riso, ripresa nel dettaglio nella *Carta Catastale di Castellamare* (Manzi, 2007a) è, secondo Carrabetta, "un'altra conferma della diffusione residua (all'epoca) della coltura nel Sud. Oltre un terzo del suolo rappresentato in questa mappa è solcato da fossi a coltura risicola: si tratta dell'area più bassa dove si può agevolmente derivare l'acqua dal fiume, con cui i fossati sono in comunicazione" (2003, p. 337).

L'anno successivo venne stipulata una Convenzione doganale, firmata il 7 dicembre, secondo la quale le due *enclaves* (i ducati di Benevento e Pontecorvo) venivano "assimilati sotto questo rapporto a tutti gli altri Comuni di domini del governo di Sua Maestà e come tali dovranno in seguito essere considerati"¹² facendo sì che il Regno divenisse nei fatti un'unione doganale che aveva un solo confine terrestre con lo Stato Pontificio¹³.

ne degli antichi regni di Napoli e di Sicilia) l'ordinamento amministrativo del Decennio francese fu sostanzialmente preservato.

¹² *Collezione delle leggi e de' decreti reali del Regno delle Due Sicilie*, Napoli, Dalla Real Tipografia del Ministero di Stato della Cancelleria Generale, anno 1820. Semestre I, 65.

¹³ In effetti, nella legenda della carta raffigurante la Delegazione di Benevento del 1833 si legge "La Dogana di Benevento messa a livello con quelle del Regno può considerarsi di 2ª classe".

Il sistema dei Dazi nel Regno ebbe poi una svolta a partire dal 1823, in seguito all'applicazione della strategia dell'allora ministro dell'economia, Luigi De' Medici (Ciccolella 2012). La programmazione economica era sostanzialmente volta alla promozione dell'industria interna per creare sbocchi per i produttori agricoli:

"Le nostre derrate deggiono consumarsi. Quando gli stati vicini credono, che non convenga ai loro interessi di acquistare i nostri cereali, le nostre lane, i nostri olii, ed i nostri cotonei, e le altre derrate, ci obbligano a doverle impiegare in fabbriche di panni, in saponi, in lavori di cotone ed impedire siffatte di loro provenienze"¹⁴.

¹⁴ ASN, Archivio Borbone, fs. 669, *Memoria su le convenzioni che hanno*

In seguito, con Real decreto del 20 novembre 1824 furono approvate tariffe sui diritti di importazione ed esportazione che, secondo quanto individuato da Lepre (1969, 563), appaiono avere un carattere “difensivo”; il 13 aprile 1826 fu fissata l'organizzazione della Direzione generale de' Reali Domini al di qua del Faro¹⁵, mentre con la legge delle Dogane emanata il 19 giugno 1826 e il Reale Decreto del 9 gennaio 1827 fu organizzata anche la regolamentazione dei dazi e la risoluzione dei loro contenziosi (Mastriani 1842, VII).

Queste ultime normative diedero un ulteriore stretta al contrabbando che affliggeva il territorio, soprattutto per i prodotti quali sale, tabacchi e caffè (proveniente da Trieste), i prodotti finiti di origine inglese e francese ed in particolare i tessili; inoltre, sancirono l'abolizione del sistema dei dazi cosiddetti *ad valorem*¹⁶ portando all'abrogazione della precedente pratica delle tare (Nicali 1997); infine contribuirono a riconfigurare l'ordinamento dell'Amministrazione dandole il compito di sovrintendere alle dogane, ai commerci, ai dazi erariali per i beni di consumo e quelli sottoposti a monopolio o privativa (sale, tabacchi, carte da gioco, polveri da sparo, neve). Le politiche di De' Medici diedero vita a una stagione di relazioni commerciali tra il regno e la Spagna, la Francia e l'Inghilterra¹⁷.

abolito il privilegio delle bandiere franche, e sui decreti di Sua Maestà / Dio Guardi/ per favorire la Marina mercantile, e le interne produzioni, s.d. ma settembre-ottobre 1823. La memoria è anonima ma fu redatta dal capo ripartimento del ministero delle Finanze su ordine e secondo precise istruzioni del ministro de' Medici (cfr. ASN, Ministero delle Finanze, fs. 4712, f.lo 8963, Memoria da farsi su gli ultimi decreti doganali in forma didascalica, 14 settembre 1823; in Ciccolella 2012, 407).

¹⁵ Il “faro” a cui si fa riferimento è quello della città di Messina. Con la legge dell'8 agosto 1806 n. 132 venne riformata la divisione ed amministrazione delle provincie del Regno, secondo il modello francese. In seguito al decreto del 4 maggio 1811 il Regno fu decisa “una nuova circoscrizione delle quattordici provincie del Regno di Napoli”. Ai Domini “al di qua del Faro” appartenevano: la Provincia di Napoli, Terra di Lavoro, il Principato Citeriore, il Principato Ulteriore o Ultra, la Basilicata, Capitanata, Terra di Bari, Terra d'Otranto, la Calabria Citeriore, la Calabria Ulteriore II, la Calabria Ulteriore I, il Contado di Molise, Abruzzo Citeriore, Abruzzo Ulteriore II, Abruzzo Ulteriore I. I Domini “al di là del Faro”, seppur investiti da diverse riforme amministrative sino al 1837, erano: la Provincia di Palermo, la Provincia di Messina, la Provincia di Grigenti, la Provincia di Siracusa, la Provincia di Trapani, la Provincia di Caltanissetta; secondo quanto riportato nell'*Almanacco* (Mariani 1859, 275), il Regno delle Due Sicilie nel 1856 contava una popolazione di circa 9 milioni di individui che abitavano le 22 succitate Provincie, con 77 Distretti, 720 Circondari e 2.210 comuni.

¹⁶ Cioè quelli il cui importo è stabilito in proporzione al prezzo della merce.

¹⁷ Lo storico Graziani (1960) ha pubblicato una cospicua documentazione statistica sul commercio estero (importazioni e esportazioni) delle Due Sicilie dal 1832 al 1855 in considerazione di vari “gruppi merceologici”. Tale analisi testimonia un basso tasso di esportazioni dello Stato se confrontato agli altri Paesi europei coevi (e solamente per beni specifici, come l'olio di oliva dalla Terra di Bari o lo zolfo dalle zone di

Ed è dunque proprio in considerazione di tali analisi storiografiche ed economiche che appare cruciale la *Carta indicante il servizio dell'Amministrazione Generale de' dazj indiretti de' Reali Domini al di qua del Faro* (litografata a tenui colori e di 55x43 cm a scala di circa 1:2.000.000), editata dal cartografo brindisino e compilata dal coevo campano Gaetano Valentino, il 30 settembre 1830 presso la Reale Litografia Militare¹⁸, ventisei anni prima dell'edizione della *Carta dei Prodotti alimentari* nonché anno dell'ascesa al trono di Ferdinando II.

La carta che – come si legge in legenda – indica il servizio dell'Amministrazione con una “Ricapitolazione numerica”¹⁹ delle officine di dazi indiretti, di consumi, dogane, fondaci, ispezioni, finanze, posti di guardia e servizio di mare, presenta un cartiglio in cui si indicano le distanze da Napoli²⁰ (città del “Muro finanziere”²¹) e un francobollo con una specifica riguardante “Pe' Dazj di consumo”²². Nella legenda, innanzitutto, viene riportata la classificazione delle 135 dogane: se ne contano 21 di 1ª classe (di cui 14 marittime incluso il porto franco di Messina, 7 di frontiera), 54 di 2ª classe (31 marittime e 23 di frontiera²³) e 60 di 3ª classe (50 semplici dogane di mare, 9 dogane e fondaci, 1 di sola visita e transito²⁴).

Enna e Caltanissetta); la rassegna dimostra inoltre che l'economia del Regno fosse basata essenzialmente sull'agricoltura e che l'industria fosse solo embrionale. Inoltre, la polarizzazione creata dalla capitale andava a discapito dell'entroterra del Mezzogiorno continentale.

¹⁸ BNN, sez. Lucchesi-Palli I.18.III.8 (2).

¹⁹ Cosa che, tra l'altro, testimonia il *côté* statistico-quantitativo di Marzolla.

²⁰ Per la gestione della Dogana del porto di Napoli, dapprima venne istituita una “scala franca” (ovvero un'area esente dai dazi), abolita nel 1824 e sostituita da un vero e proprio deposito, con termini e dazi particolari; le dogane atte alla riscossione dei dazi erano sette: Napoli, Lecce, Bari, Reggio, Chieti, Foggia, Catanzaro e Cosenza. La Gran Dogana di Napoli, il cui edificio fu realizzato da Stefano Gasse nel 1828, gestiva addirittura il 75% del gettito dei diritti di entrata del Regno (Graziani 1960).

²¹ Il “muro finanziere”, progettato da Gasse e lungo circa 20 km, dalla Maddalena a Posillipo, e voluto da Ferdinando I nel 1824, fu una imponente struttura doganale, edificata con precisi scopi politici e finanziari: ne facevano parte le barriere del ponte della Maddalena, di Poggioreale, di Capodichino e il “cavone” di Miano (Pignatelli 2006). Questo riprende, fondamentalmente, l'antica linea doganale formata dalle sbarre dei tempi aragonesi passante per il Ponte della Maddalena e Capodichino (Reccia 2013, 39) come è ben visibile nella cartografia di Buccaro (1828).

²² A gestire il gettito generato dai dazi di consumo era lo Stato: parte di questo era destinato al fabbisogno finanziario della capitale. Sul tema si veda Ostuni (1992).

²³ “Compreso Montesicuro ch'è dogana di terra e di mare. Si nota che le dogane di Portello, Martinsicuro e Castelluccio sebbene siano di 1ª classe nulladimeno per le operazioni rispettive che fanno per le dogane di Giulia, Fondi ed Isola vengono a considerarsi di 2ª classe”.

²⁴ “Le controscritte dogane unite a fondaci de' generi di privativa sono le seguenti: Ponza, Ventotene, Ischia, Agropoli, Capitello, Scalea, Melito, Cirò, e Bianco”.

Si presentano poi i fondaci, in numero di 85²⁵. Inoltre, all'interno della macrocategoria dei fondaci si distinguono: 1 Deposito, 14 Depositi e Fondaci, 61 Fondaci, 9 Fondaci uniti alle Dogane²⁶. Vi sono poi menzionate 54 Officine de' Dazj di consumo: 4 di 1^a classe, 4 di 2^a, 14 di 3^a, 11 di 4^a, 21 di 5^a²⁷.

Si enumera poi il Gran Fondaco de' Tabacchi di Napoli e il Fondaco della Neve di Napoli. Ci sono poi 8 Ispezioni²⁸, 53 Controlli²⁹, 35 Controlli sedentari³⁰, 220 Tenezie³¹, 452 Posti³², 4 Divisioni di mare, ossia Comandanti di Golette³³, 4 Scorridoje, 64 Castaudelle, 15 Gozzi³⁴.

²⁵ "I suddetti fondaci sono provveduti nel modo seguente: Dalle Saline di Trapani: Napoli, Salerno, Gaeta, Reggio, Castellamare, Roccella, Melito, Bianco, Pisciotta, Agropoli, Capitello, Bagnara. Da Napoli provveduto da Trapani: Ischia, Ponza, Ventotene, Caserta, Capua, Nola, Sessa, Arpino, S. Germano, Piedimonte, Avellino, Montesarchio, Paduli, Campobasso, Isernia, Casteldisangro. Da Salerno prov.to da Trapani: S. Angelo de' Lombardi, Valva, Auletta, Sala, Potenza. Da Barletta per la via di mare sino ad Ortona, e da Altamura a Foggia per la via di terra: Barletta, Bari, Mola, Molfetta, Monopoli, Brindisi, Gallipoli, Lecce, Otranto, Taranto, Montalbano, Rodi, Termoli, Manfredonia, Giulia, Vasto, Pescara, Ortona, Altamura, Venosa, Avigliano, Foggia. Da Pescara prov.to da Barletta: Lucera, Ariano, Chieti, Penne, Solmona, Aquila, Antrodoto, Avezzano. Da Fondaci prov.ti da Barletta: Larino, Riccia, Manduria, Teramo, Lanciano. Dalla Salina di Altomonte: Torre, Cerchiara, Belvedere, Moliterno, Cosenza, Scalea, Lungro, Rossano, Castrovillari. Da Belvedere prov.to da Altomonte: Amantea, Nicastro, Pizzo, Tropea. Da Torre Cerchiara prov.to da Altomonte: Ciro, Cotrone, Catanzaro, Soverato, S. Severina, il quale si provvede da Cotrone".

²⁶ "Sono quelli di sopra descritti", e cioè Ponza, Ventotene, Ischia, Agropoli, Capitello, Scalea, Melito, Ciro e Bianco.

²⁷ "Questa classificazione riguardante i dazj di consumo è a norma del Decreto del 13 aprile 1826, e di altre ministeriali disposizioni ma la medesima è variabile, a misura che il muro finanziario va a compiersi".

²⁸ "Per la vigilanza del servizio lungo le linee di frontiera di terra e di mare. Esse sono 1^a Ispezione: da Canneto a Capo Campanella. 2^a: da Campanella a Castrocuaro. 3^a: da Castrocuaro a fiume Mesino. 4^a: da Mesino a Crucoli. 5^a: da Crucoli a Leuca. 6^a: da Leuca a Fortore. 7^a: da Fortore a Pescara. 8^a: da Pescara a Fondi per la frontiera di terra. Si avverte che gli Ispettori sono 13, Decreto de' 13 Aprile 1826. Gli altri cinque sono destinati in Napoli, a norma dell'art. 80 del citato Decreto".

²⁹ "I Controlori nominati sono 64. Si avverte che sebbene i Controlli sono 53 corrispondenti al numero de' Distretti R.^{li} Dominii al di qua del faro, gli altri 11 Controlori servono nella Gran Dogana, ne' Consumi, ec".

³⁰ "Quest' impiegati servono appunto ne' luoghi designati agli art. 97, 99, 100 e 102 del Decreto de' 13 Aprile 1826".

³¹ "I Tenenti nominati sono 153 nulladimeno le rimanenti 67 tenenze e sono occupate da forieri della forza attiva che fanno lo stesso servizio dei tenenti".

³² "Oltre i posti delle polveriere che sono in diverse province del Regno ed i qualisone guardati giusta gli ordini Sovrani, ed esclusi quelli della Dipendenza de' dazj di Consumo, i quali a misura che il muro finanziario va compendosi, il num.^o de suoi posti sarà adattato secondo le circostanze locali e come meglio converrà agli interessi del Real Tesoro".

³³ "La 1^a Divisione comprende da Canneto a Licosa. La 2^a Licosa al Faro di Messina, la 3^a dal Faro al promontorio di Leuca compreso il posto di Corsaro. E la 4^a fino al Tronto".

³⁴ "I gozzi sono divisi, cioè 9 al servizio della Gran Dogana, ed i rimanenti ne' luoghi ove si trova il segno di convenzione", un'ancora semplice a metà.



Figura 5. *Carta dei Dazi* di Marzolla e Valentino, Napoli, 1830. Biblioteca Nazionale di Napoli. Su concessione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo. © Biblioteca Nazionale di Napoli. Autorizzazione del 2 marzo 2021- 337-P.

Tale tassonomia trova eco nelle legende della raccolta delle carte del cartografo brindisino già menzionate, alla voce "Dogane della Provincia, giusta la legge organica del 19 giugno 1926".

Per la Provincia di Napoli (1829):

"Napoli e Castellamare dogane di 1^a classe, cioè d'importazione, esportazione e cabotaggio. Pozzuoli dogana di 2^o classe, cioè di esportazione e cabotaggio. Ventotene, Ischia, Forio, Lacco, Procida, Granatello, Torre del Greco, Torre dell'Annunziata, Vico, Piano di Sorrento, Massa e Capri dogane di 3^o classe, cioè di semplice cabotaggio ossia di commercio interno".

Per la Provincia di Bari (1829):

"Bari e Molfetta dogane di 1^a classe. Monopoli, Mola, Bisceglie, Trani, Barletta, dogane di 2^a classe. S. Vito di Polignano e Giovinazzo, dogane di 3^a classe".

Per la Provincia di Capitanata (1830):

"Manfredonia dogana di 1^a classe. Rodi di 2^a classe. Viesti, Peschici, Fortore dogane di 2^a classe".

Per quella di Calabria Ultra II (1831):

“Dogane di 1ª classe sono Cotrone e Pizzo; di 2ª classe sono Catanzaro, Soverato, Tropea, Nicastro, di 3ª classe sono Melissa, Squillace, Badolato, Nocera”.

La produzione del Marzolla è in genere abbastanza nota agli specialisti, come dimostra ancora una volta l'estesa bibliografia di questo lavoro. Della “popolarità” recente acquisita dalla *Carta dei Prodotti alimentari* si dice in queste note, e comunque l'uso perdurato anche dopo l'Unità italiana degli atlanti delle province meridionali sia continentali che insulari, attesta la funzione di “supplenza” che la cartografia marzolliana, peraltro di buona qualità, ricoprì in passato, in attesa di rappresentazioni topografiche ufficiali che coprissero l'intero territorio. Queste, comunque, furono a scala topografica e generali, mentre le province di Marzolla, con il tipico, ricco contorno di note, dati e commenti, assumono in qualche modo pure una funzione tematica.

La carta tematica dei *Dazi* pare sinora sfuggita all'attenzione dei ricercatori del ramo storico-cartografico e qui se ne abbozza un primo commento, anche perché in qualche modo è un'opera propedeutica alla più matura *Carta dei Prodotti alimentari*.

Probabilmente è stata ignorata dai commentatori, anche per la puntigliosità utilissima degli elenchi della produzione marzolliana, perché essa si trova sì presso la Biblioteca Nazionale di Napoli, ma non nelle sezioni in cui ci si aspetterebbe, ad esempio Provinciale, Palatina, Napoletana, Consultazione, ma nella collezione Lucchesi Palli in gran parte dedicata al teatro allo spettacolo e ad arti analoghe. Una delle curiosità di questa collezione, la cui vicenda si può conoscere dal documentato saggio dell'antica direttrice della Nazionale, Guerriera Guerrieri, è quella delle schede di consultazione scritte da Salvatore Di Giacomo che la diresse nella prima parte del Novecento. Comunque, questa carta daziaria, opera “di servizio” redatta quando già Marzolla era un apprezzato membro del ROT, aggiunge soltanto un ulteriore tassello al ricco mosaico della produzione marzolliana, tra le più importanti in Italia verso la metà del secolo XIX.

Secondo quanto riportato dallo storico Antonio Farinelli (2020), l'argomento delle dogane e dei dazi non può essere avulso dal contesto degli ordinamenti politici, amministrativi ed economici del Regno. In effetti, dopo la Restaurazione, i Borbone scelsero di adottare i principi mercantilistici agevolando le esportazioni, riducendo i dazi sulle materie prime necessarie alle industrie del Regno, almeno fino al 1845 quando invece la politica economica si orienterà verso un più spiccato liberismo (De Matteo 1982, 12). Testimonianza di tale contesto

economico è la costruzione sotto il regno di Francesco I del ponte detto “de' Gigli della Dogana” che scavalca l'alveo di Pollena alla foce, realizzato dall'architetto Colella³⁵, e di quello che fu definito il “Palazzo delle Finanze” che oggi è il Municipio, quadrilatero che

“occupa duecentoquindicimila palmi quadrati, ha ottocento stanze e quaranta corridoi. Il vestibolo è decorato delle statue marmoree di Ruggiero I il Normanno, di Federico II di Svevia, di Ferdinando I di Borbone e di Francesco I di Napoli. In quel palazzo fu impiantata la Borsa de' cambii in una vasta sala; nella quale si ammira la statua marmorea di Flavio Gioja di Amalfi, inventore della Bussola nautica, e gloria di queste belle contrade italiane” (Buttà 1877, cap. I).

Come è noto, attraverso la politica finanziaria di Ferdinando II, si vollero andare ad appianare i deficit che si erano formati nel terzo decennio dell'800 che si colmeranno a partire dal '45 (Scirocco 1986): sarà proprio con decreto dell'11 gennaio 1831 che il Re rivedrà i bilanci delle forze armate e dei diversi dicasteri. Inoltre, ridurrà di circa la metà il dazio sul macino che era stato precedentemente imposto nel 1826³⁶

“sgravando il popolo di circa settecentomila ducati annui ed abolì quello della carne, del vino e delle privative del tabacco in Sicilia. Abolì eziandio le reali cacce di Persano, di Venafrò, di Mondragone, Calvi e Vallo; fece altre economie sopra i siti reali di Capodimonte e di Licola; e restituì ai proprietari, per coltivarle, le terre tenute in affitto per uso di caccia reale” (Buttà 1877, cap. III).

In seguito alla diminuzione dei prezzi sul mercato internazionale, attraverso i decreti del '42, '45 e '46, il Re andò ad incidere inoltre sulle tariffe dei dazi di importazione e – come detto – stipulò trattati commerciali con la Francia e l'Inghilterra. Dal '48 poi, il dazio sul macinato sarà completamente abolito sul continente (mentre per la Sicilia la tassazione restava di 300.000 ducati), insieme alla riduzione di un terzo di quello sul sale. Tale politica venne corroborata dall'affermazione delle Camere di Commercio: Ferdinando, non abrogando il sistema francese, si limitò ad assumere le normative riformate nel corpo delle leggi borboniche. La Camera di Napoli, infatti, venne formalmente istituita con regio decreto del

³⁵ Nel 1828 Gasse realizzò a ridosso di questo ponte due barriere doganali: l'Officina della Gabella e l'Officina del Mercato Vaccino. La presenza di gigli di mare nella zona e la presenza della dogana ne hanno creato il nome. Tale ponte oggi non esiste più, bensì il toponimo rimane presso via Marina dei Gigli nel quartiere di San Giovanni a Teduccio.

³⁶ Francesco I, con decreto del 28 maggio 1826, aveva imposto nei domini continentali il dazio sulla macinazione dei grani. Per la Sicilia, invece il regime fiscale era diverso ed era presente sin dal 1824.

1817 sotto il nome di “Camera consultiva di commercio”: si occupava dell’organizzazione di una Borsa, vigilava dall’esecuzione delle leggi contro il contrabbando. Vennero istituite, poi, altre Camere a Messina³⁷, a Palermo³⁸, a Foggia³⁹, a Bari⁴⁰ e a Catania⁴¹ (Bidischini, Musci 1996, XXV-XXVI).

Come detto, la Guardia dei Dazi Indiretti non subisce trasformazioni con la Restaurazione e rimane l’organismo di controllo fiscale sulle imposte; l’organizzazione, dunque, avviene su base provinciale con Direttori che dipendono dalle due diverse Direzioni Generali dei dazi diretti ed indiretti. Le Guardie dei Dazi Indiretti (composte da controllori/capitani, tenenti, brigadieri, forieri, guardie, marinai e piloti), oltre ad essere nominate dal Direttore Generale, assumono funzioni di polizia giudiziaria proprio per reprimere il contrabbando e ogni violazione, secondo quanto stabilito dal decreto del 27 gennaio 1818⁴²; negli anni tra il 1827 ed il 1832, vennero edificate nuove linee di vigilanza doganale, controllate dalle Guardie dei Dazi Indiretti⁴³ (Pignatelli 2006, 51-59). Dal 1835, poi, specifici corpi vennero assegnati per la tutela del settore della privativa dei tabacchi⁴⁴ (Oliva 1986, 323-326). Tale sistema, che vede fondamentalmente la propria genesi nel decennio francese, ha permesso la definizione di un percorso finalizzato all’accentramento fiscale e di controllo che fa del capillare organismo dei dazi e delle dogane un tipico esempio di *state-building*.

Questa *Carta dei Dazi* si aggiunge all’imponente produzione cartografica napoletana dalla fine del Settecento all’Unità, come vari studi recenti hanno messo in evidenza. Qui ricordiamo solo che il Deposito Topografico, una delle prime istituzioni cartografiche di stato in Europa, fu inizialmente fondato nel 1781 nei pressi della piazzetta Rosario di Palazzo (nei Quartieri Spagnoli alle spalle del teatro “Augusteo”) sotto la direzione del cartografo Giovanni Antonio Rizzi Zannoni, autore del famoso Atlante Geografico del Regno di Napoli, in 32 fogli, completato nel 1812. Il Deposito, con la Restaurazione, fu poi trasferito a via Pizzofalcone con il nome di Reale Ufficio Topografico (ROT) con decreto del 21 dicembre 1815 quando compare per la prima volta l’istituzione di “una pubblica biblioteca militare per uso degli

ufficiali dell’armata” (art. 7); inoltre, con decreto del 22 gennaio 1817 Ferdinando I modificò l’organizzazione del Deposito, scindendolo in due aree: l’Ufficio Topografico e il Deposito della Guerra. Richiamato Visconti, per la seconda volta a capo dell’istituzione dal 1835, si diede un grande impulso ai lavori geodetici e all’edizione della carta generale del Regno, inizialmente proposta nel 1814, ma poi accantonata in quanto

“l’interesse per lo sviluppo economico dell’intero Regno [...] e l’attenzione nei confronti dei problemi nei quali si dibattevano le amministrazioni centrali e periferiche a causa della mancanza di cartografie, erano pressoché nulli nel sovrano” (Valerio 1993, 279).

Marzolla operò a lungo in tale istituzione, proprio nella sede di Pizzofalcone. Nel 1855 il ROT era costituito da una biblioteca, un gabinetto di macchine e strumenti ed osservatorio, lavori interni (disegni e incisioni); tipografia, calcografia, litografia e modelli di fortezze su grande scala; sezione topografica di Palermo ed infine da lavori geodetici e topografici. Il governo del Regno d’Italia provvide ad emanare uno specifico decreto (del 4 agosto 1861) con cui dispose la sopravvivenza temporanea dell’Ufficio topografico napoletano, come Sezione separata dell’Ufficio Superiore dello Stato Maggiore (Guarducci 2006, 45) fino alla sua chiusura, decretata il 1° novembre 1879 (Cantile 2007, 39; Manzi 2018).

5. La Guida Gastronomica TCI e due Atlanti tematici

Nel 1931 il Touring Club Italiano pubblicò una *Guida gastronomica d’Italia* in cui si enumerano e commentano, secondo una divisione regionale e provinciale, le specialità della tradizione alimentare italiana e i prodotti relativi, vini inclusi. Dalla carta di Marzolla sono passati poco più di settant’anni e la società degli anni Trenta del Novecento era cronologicamente circa a metà strada tra l’Ottocento marzolliano e oggi. Ma gli usi sono rapidamente evoluti nei decenni recenti e alcuni prodotti da generi di largo consumo sono divenuti di nicchia, quali specialità ancora esistenti, ma di alto prezzo e di ristretta produzione. Non tutto, certo. Comunque, la forte identità locale di una serie di prodotti resiste e un parallelo tra la Guida del TCI e la carta è possibile e accettabile, forse più che la forzata attualizzazione dei prodotti meridionali ottocenteschi secondo criteri di protezione e promozione DOC, IGP, DOCG e simili. Anche l’unificazione politica dell’Italia ebbe un peso consistente, perché i traffici si intensificarono, le aree settentrionali godettero di varie protezioni daziarie, di incentivi pubblici per

³⁷ R.D. 20 ottobre 1818.

³⁸ R.D. 27 marzo 1849.

³⁹ R.D. 12 aprile 1820.

⁴⁰ R.D. 27 marzo 1849.

⁴¹ R.D. 26 ottobre 1852.

⁴² Decreto 27 gennaio 1818, n. 1087, per “L’appalto de’ generi di privativa in varie provincie de “dominj di qua del Faro”.

⁴³ Con il decreto 9 gennaio 1827, n. 1219.

⁴⁴ Circolare 18 giugno 1836 sulle “Formalità da eseguirsi nelle visite domiciliari pe’l ramo de’dazi indiretti”.

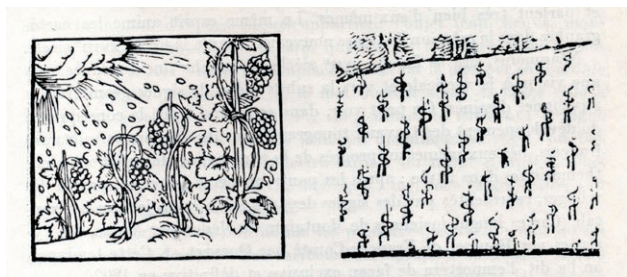


Figura 6. Simboli cartografici per la rappresentazione del vigneto (De Dainville 1964, 327).

stimolare l'industrializzazione delle regioni più prossime al confine terrestre e quindi alla concorrenza europea. Nella Guida del TCI comunque, si nota una certa ammirazione per alcune cucine regionali del Sud, soprattutto quella della Campania (che in gran misura viene identificata con Napoli), della Puglia e della Sicilia. Guarda caso, le tre regioni "forti" dell'agricoltura dell'antico Regno, secondo gli studiosi pre-unitari.

In Campania, nella Guida TCI primeggiano la pasta, il burro pregiato sorrentino (non si scandalizzino i cultori di luoghi comuni sul Mezzogiorno, ancor oggi in Campania perdura la tradizione di latticini e derivati del latte eccellenti, sia latte vaccino che bufalino), le carni bovine del Beneventano, le verdure, la frutta. Per i vini, la Guida non si discosta molto da Marzolla: Capri, Aversa, e le terre vulcaniche di Ischia, Vesuvio e Campi Flegrei.

Un elenco pedissequo delle analogie tra la Guida TCI e la carta di Marzolla per tutte le regioni confermerebbe soltanto che il cartografo era stato ben informato nel suo lavoro, ma annoierebbe il lettore, che rimandiamo all'interessante volumetto, peraltro ristampato dal TCI in anastatica pochi anni fa. Anche una scorsa alle Tavole 68, 69, 71 e 73 dell'*Atlante Tematico d'Italia TCI-CNR* è istruttiva per comprendere come la carta alimentare del 1856 fosse ben più ricca di notizie e foriera di ragionamenti geostorici e geoeconomici di quanto la sua linearità espressiva faccia credere. I prodotti cartografici di qualità devono comunicare immediatamente il messaggio informativo, altrimenti non sono cartografia, ma dati statistici confusamente sparsi su un piano ampio, anziché elencati in tabelle o grafici.

Andando ancora indietro nel tempo, si potrebbe consigliare uno sguardo esteso ad alcune tavole dell'*Atlante fisico-economico d'Italia* diretto da Giotto Dainelli e pubblicato nel 1940 dal Touring Club Italiano, in effetti un antesignano dell'*Atlante Tematico* apparso mezzo secolo dopo. Sia il fisico-economico che il tematico, furono concepiti come importanti opere semi-ufficiali,

nel senso di supplire all'assenza in Italia di un atlante "nazionale", presente invece in molti paesi del mondo.

La Sicilia non rientra in questa disamina, perché Marzolla non estese la sua carta tematica all'isola. In questo seguì in qualche modo la tendenza di tutta la produzione cartografica ufficiale o semi-ufficiale napoletana, dove l'intenzione di far seguire la Sicilia al Continente raramente si concretizzava. La Sicilia scontava come una "condanna", per essere stata raffigurata in una carta famosa redatta con criteri abbastanza all'avanguardia per i tempi, prima della parte continentale del Regno: la carta di Samuele di Schmettau (Manzi 2009a).

Un altro motivo probabilmente risiede nell'uso dei dati del Ministero dell'Interno, forse non abbastanza attendibili per la Sicilia, dove, nonostante la sostanziale unificazione amministrativa con l'accorpamento nel Regno delle Due Sicilie dopo il Congresso di Vienna, perdurava una sorta di autonomia locale. Ci ripromettiamo di approfondire questo ramo d'indagine in un vicino futuro.

Tuttavia Marzolla aveva raffigurato le 7 province isolane nei suoi atlanti, con i medesimi criteri di quelle continentali, e quindi avrebbe potuto utilizzare gli elementi indicativi dei prodotti delle legende. Invece si limitò a disegnare nel 1842 una carta dell'isola a corredo della *Guida della Sicilia* di Giovanna Power, in cui evidenziava le produzioni vinicole siciliane e in particolare quelle di Marsala, dove operavano alcuni stabilimenti di proprietà britannica. Certo Marzolla non avrebbe immaginato che proprio la presenza delle industrie britanniche a Marsala avrebbe favorito lo sbarco di Garibaldi solo un paio d'anni dopo la sua morte. Infatti in quel fatidico 1860 le ditte britanniche e la banchina del porto godevano di una specie di extra-territorialità, e durante lo sbarco, al largo del litorale lilibeo una squadra di navi di linea della Royal Navy, al comando del contrammiraglio sir Rodney Mundy, era pronta ad intervenire per proteggere gli interessi britannici. In realtà per proteggere lo sbarco stesso sicché le navi napoletane inviate a contrastarlo esplosero solo poche cannonate, non potendo fare la guerra alla più potente marina militare del mondo.

Con l'Unità d'Italia ebbe fine la grande stagione della cartografia napoletana, almeno ufficialmente. In realtà i valenti tecnici del Reale Ufficio Topografico trasfusi nel nuovo organismo, Istituto Topografico Militare, poi IGM, contribuirono non poco a importanti realizzazioni come la prima carta topografica unitaria 1:50.000, che partì proprio dalla Sicilia.

Benedetto Marzolla e le sue carte, tuttavia, seguirono ad essere conosciute, perché per alcuni anni dopo il 1861 restarono le uniche rappresentazioni attendibili,

anzi le migliori, in attesa delle nuove carte. La fama del brindisino non si spense mai nella sua città di nascita, come importante gloria locale. Ancora nel 1909 il canonico Pasquale Camassa, erudito di storia brindisina, in un suo studio sui *Brindisini illustri* ricordava che Benedetto Marzolla fu “apprezzato da uomini sommi e remunerato da sovrani, tra cui Niccolò e Alessandro II di Russia” (Camassa 1909, 64).

Possiamo essere d'accordo perché Marzolla resta uno dei personaggi culturali di maggior spessore del Mezzogiorno preunitario, non solo per le produzioni cartografiche. Al Settimo Congresso degli Scienziati Italiani (1845), perorava una toponomastica all'avanguardia, e in scritti propositivi, di cui abbiamo dato conto in passato (Manzi 2007a) assieme ad altri ricercatori, evidenziava una concezione della geografia notevolmente avanzata, ricca di contenuti culturali come di pratica utilità.

6. Conclusioni. “Marzolla Benedetto di Brindisi, geografo ed ufficiale del R. Ufficio topografico”

Il termine “geografo” veniva spesso usato, tra Settecento e Ottocento, per qualificare il cartografo rilevatore, l'autore completo di carte, ma non il semplice esecutore. Giovanni Antonio Rizzi Zannoni, di fatto fondatore dell'ente cartografico napoletano, godeva della qualifica ufficiale di “regio geografo”. Tuttavia nel caso del Marzolla la qualifica di geografo è meritata in senso più ampio, perché il personaggio è noto ai più appunto come autore di cartografia, e molto meno come geografo a tutto tondo, con ampie vedute mentali e tecniche parecchio avanti ai suoi tempi. Non un'eccezione negli ultimi decenni di vita dell'antico Regno, allorché diversi primati produttivi e tecnici mostravano una realtà diversa (almeno in una *élite*) da quella talora propagandata, piena di ignoranza, cattiva indole razziale, indolenza congenita, incapacità di sfruttare i “doni di natura” abbondanti in un mitico Sud baciato dalla fortuna ma incompreso dai suoi abitanti. Più o meno, fatte le debite proporzioni e considerando la maggiore rozzezza di linguaggio, le medesime accuse rivolte ai meridionali in varie occasioni e in tempi diversi. La “geografia” di Marzolla è universale, aperta al confronto, spaziosa nei suoi orizzonti concettuali e pluriregionali (Marzolla 1852).

Forse i geografi italiani attuali potrebbero trarne spunti beneauguranti per ricerche foriere di un'auspicata rinascita per un settore scientifico in crisi identitaria irrisolta.

Un'ulteriore dimostrazione di questo assunto può derivare da una scorsa alle teorie e applicazioni cartografiche d'avanguardia dei geografi e territorialisti

francesi raccolti attorno alla rivista *Mappe-monde* e al gruppo scientifico Reclus capeggiato da Brunet e Ferras. L'avanguardia di alta classe geo-cartografica era ampiamente presente già un trentennio addietro, sicché le tesi mostrate e la maestria grafica adoperata sono valide ancor oggi, basta applicare la digitalizzazione senza confondere il mezzo con il fine, come invece specie in Italia si fa. D'altronde la validità degli esperimenti di Reclus viene riaffermata da un semplice paragone di spessore scientifico: nell'ambito della geografia italiana, salve alcune eccezioni, *Mappe-monde*, Reclus e parecchio altro prodotto in Francia viene quasi ignorato sia a livello didattico sia a livello di pubblicazioni scientifiche. Tra le eccezioni si possono ricordare Mario Cataudella e anche Margherita Azzari, specie per l'*Atlante Geo-ambientale della Toscana* (2006), due tra i maggiori esperti di cartografia tematica, in questa veste poco noti a buona parte dei geografi italiani, talora intenti a discutere su che cosa è o non è la geografia e se è abbastanza di sinistra (o di destra). Va ricordato anche Roberto Melis, direttore del Servizio cartografico del Touring Club Italiano, finché questo eccellente ramo del TCI è esistito. Melis, oltre che tecnico di alto livello, è stato anche un geografo *tout court*, nonché professore incaricato di corsi geo-cartografici in Università italiane, tra cui Pavia. Poiché la cartografia geografica poco si presta alle eterne diatribe inconcludenti, essa viene sempre più emarginata, nonostante l'impegno di alcuni settori di ricerca, come ad esempio l'AIC e il suo periodico e, per il ramo geostorico, il Centro Italiano di Studi Storico-Geografici (CISGE).

La carte, mode d'emploi è un manuale redatto nel 1987 da Roger Brunet per Fayard/Reclus, la lettura del quale fa capire perché la pianificazione territoriale in Francia è tanto diffusa, mentre in Italia è di fatto ignorata oppure applicata in maniera confusa, saltuaria e contraddittoria. Spinta solo da mode e contro-mode politiche di corto respiro. Cartografia bieco strumento del potere, buona per la guerra, mappe catastali e cabrei sette-ottocenteschi scambiati per produzioni “del popolo” perché spesso furono redatte a mano da agrimenso-ri, studi notarili e cartografi locali, dimenticando che “il popolo” del tempo era in gran misura analfabeta e che quindi quei tecnici facevano comunque parte di un'*élite*, poca considerazione per i tesori del passato, come le opere di Benedetto Marzolla.

Anche l'attenzione recente per la *Carta dei Prodotti alimentari* si deve in gran parte all'equivoco di attualizzare realtà territoriali e produttive del passato pur continuando a seguire linee concettuali storico-scolastiche e legate all'idea del “progresso” tecnico. Marzolla viene comunque dal profondo Sud, quindi *deve* rappresentare

un'eccezione in un mondo culturalmente "discutibile". Non si dice apertamente, eppure recenti e meno recenti lavori geografici o storico-geografici italiani pur di ampio respiro si arrestano, come ampiezza territoriale, all'Italia centrale, con qualche raro spunto su Napoli, ad esempio, Quaini (2009) e Gambi (1972), pur in ambiti scientifici di alta qualità.

La *Carta alimentare* di Marzolla pare, ad una prima occhiata, poco più che una divertente immagine di "disegnini" carini sparsi su una carta dell'Italia del Sud. Ma un esame più accurato, tenendo a mente i parametri di giudizio della cartografia di qualità (immediatezza, accuratezza, dati racchiusi in simboli chiari e comunicazione di concetti complessi in modo semplice) fa comprendere quanto avanzate fossero le concezioni del grande cartografo e geografo brindisino e non certo perché precorrerebbe Petrini, lo slow food a km zero o i marchi DOC. In pratica è quasi un precursore di Brunet e Ferras, cioè di quanto più originale e avanzato ci sia nella cartografia geografica degli ultimi 40 anni. La sola carta non basta: di nuovo si consiglia la lettura del *Dizionario* marzolliano e quella della breve biografia vergata dal fratello Raffaele, tra le righe velate dall'affetto fraterno. Forse soprattutto Silvia Siniscalchi, oltre ovviamente a Vladimiro Valerio, pare aver colto più a fondo la grandezza tecnico-scientifica del personaggio. Con una lontana premessa, breve ma significativa, quella del vecchio articolo locale di Domenico Novembre (1972). Articolo infatti ignorato dai geografi italiani per tanti anni, ma pure da altri notevoli esperti del ramo, sia importanti studiosi che collezionisti.

Riferimenti bibliografici

- André, A. (1980). *L'expression graphique : cartes et diagrammes*. Parigi, Masson.
- Assessorato all'Agricoltura, Regione Campania (2006), *Asprinio di Aversa*. www.agricoltura.regione.campania.it/Tipici/depliantvini/ASPRINIO.pdf.
- Atti della Settima Adunanza degli scienziati italiani tenuta in Napoli* (1845). Napoli, Fibreno, 616-617.
- Azzari, M. (2006). *Atlante geoambientale della Toscana*. Firenze, Regione Toscana. Novara, Istituto Geografico De Agostini.
- Bianchini, L. (1839). *Della storia delle finanze del Regno di Napoli*. Napoli, Stamperia di F. Lao.
- Bidischini, E., Musci, L. (1996). *Guida agli archivi storici delle Camere di commercio italiane*. Roma, Ministero per i Beni Culturali e Ambientali Ufficio Centrale per i beni archivistici (Strumenti, CXXVII).
- Brancaccio, G. (1991). *Geografia, cartografia e storia del Mezzogiorno*. Napoli, Guida.
- Brunet, R. (1987). *La carte, mode d'emploi*. Parigi, Fayard/Reclus.
- Brunet, R. (1997). *Champs et contrechamps. Raisons de géographie*. Parigi, Belin.
- Buccaro, A. (1828). *Pianta della città di Napoli e de' suoi contorni*. Napoli, ROT.
- Buttà, G. (1877). *I Borboni di Napoli al cospetto di due secoli*. Napoli, Tipografia del Giornale "La Discussione", Vol I., Vol. I, 21-51, Vol. III, 71-82.
- Camassa, P. (1909). *Brindisini illustri*. Brindisi. Tipografia del Commercio.
- Cantile, A. (2007). Sulla nascita della cartografia ufficiale italiana: gesuiti, scolopi, laici e militari, tra le esigenze della polemologia, le occorrenze dell'amministrazione e le necessità della scienza. In Cantile, A. (a cura di). *La cartografia in Italia: nuovi metodi e strumenti dal Settecento ad oggi*. Firenze, Istituto Geografico Militare, 31-57.
- Carrabetta, A. (2003). Il saggio catastale di Marzolla e il paesaggio agrario e culturale di Castellammare di Stabia tra Ottocento e Novecento. *Rivista Geografica Italiana*, 110, 329-346.
- Celentano, A. (2004). *I vini d'Italia. Giudicati da papa Paolo III (Farnese) e dal suo bottigliere Sante Lancerio*. Capri, La Conchiglia.
- Ciasca, R. (1957). Le trasformazioni agrarie in Calabria dopo l'Unità. *Atti del 1° Congresso Storico Calabrese* (Cosenza, 1954). Roma, Coll. Meridionale, 357-354.
- Ciccolella, D. (2012). Hommes de guerre, hommes d'affaires. Filangieri, Nunziante e la politica doganale nel Regno delle Due Sicilie dopo il 1824. *Storia economica*, 15 (2), 403-436.
- Collezione delle leggi e de' decreti reali del Regno delle Due Sicilie* (1820). Napoli. Dalla Real Tipografia del Ministero di Stato della Cancelleria Generale. Anno 1820, Semestre I.
- Conti, S. (2005). Alimentazione nell'Italia centro-meridionale nel secolo XIX. *Geografia dell'alimentazione. Atti Ottavo Seminario internazionale di geografia medica*, a cura di Palagiano C. e De Santis G. Perugia. Rux, 91-99.
- Conti, S. (2008). L'agroalimentare nel Regno delle Due Sicilie in una carta di Benedetto Marzolla. In *Scritti in onore di Carmelo Formica*, a cura di Castiello N., Napoli, Sezione Scienze Geografiche, Dipartimento ELPT, Università degli Studi di Napoli "Federico II", 249-258.

- Conti, S. (2014). La cartografia dell'Ufficio Topografico del Regno per lo studio e la salvaguardia di alcune aree della Provincia di Terra di Lavoro. *Geostorie*, 22 (1), 55-70.
- Cundari, G. (2018). *Il mondo: una bella prigionia*. Napoli, Scientifica.
- De Dainville, F. (1964). *Le langage des géographes*. Parigi, Picard.
- De Fabrizio, A. (1925). Benedetto Marzolla geografo e cartografo brindisino (1801-1858). *Annuario 1923-24 R. Ginnasio "B. Marzolla"*. Brindisi.
- De Matteo, L. (1982). *Politica doganale e industrializzazione nel Mezzogiorno (1845-1849)*. Napoli, Pironti.
- Farinelli, A. (2020). *Le Dogane di Confine tra Stato Pontificio e Regno delle Due Sicilie*. Kirke, Avezzano.
- Gambi, L. (1954). Carlo Afan de Rivera e l'Ufficio Topografico di Palermo. *Archivio Storico Messinese*, serie II, 5, 29-38.
- Gambi, L. (1970). Cartografia storica. *La storiografia italiana negli ultimi 20 anni. Atti I Congresso Nazionale Scienze Storiche*. Milano, Marzorati, 1361-1383.
- Gambi, L. (1972). I valori storici dei quadri ambientali. *Storia d'Italia*. Vol. I. *I caratteri originali*. Torino, Einaudi, 3-60.
- Granata, L. (1830). *Economia rustica per lo Regno di Napoli*. Vol. I, Napoli, Tip. N. Pasca.
- Graziani, A. (1960). Il commercio estero del Regno delle due Sicilie dal 1832 al 1858. *Archivio economico dell'unificazione italiana*, serie I, 10, 89.
- Guarducci, A. (2006). *Mappe e poteri. Pubbliche istituzioni e cartografia nella Toscana moderna e contemporanea (secoli XVI-XIX)*. Firenze, All'Insegna del Giglio.
- Guarducci, A., Rossi, M. (2018) (a cura di). Storia della cartografia e cartografia storica. *Geotema*, 58 [numero monografico].
- Guerrieri, G. (1975). *La Biblioteca Nazionale "Vittorio Emanuele III" di Napoli*. Napoli, Ricciardi.
- Landi, G. (1977). *Istituzioni di diritto pubblico del Regno delle Due Sicilie (1815-1861)*. Napoli, Giuffrè, tomo I, 330-339.
- Lentini, R. (2004). Sviluppo della viticoltura ed enologia nell'area del trapanese nel XVIII e nel XIX secolo. *Studi garibaldini*, 4 (3), 27-34.
- Lepre, A. (1969). Sui rapporti tra Mezzogiorno ed Europa nel Risorgimento. *Studi storici*, 10 (3), 279-291.
- Manzi, E. (1977). L'urbanizzazione del paesaggio agrario nel Mezzogiorno attraverso la cartografia e Catalogo dei documenti cartografici esposti. *Atti del XXII Congresso Geografico Italiano* (Salerno 18-22 aprile 1975), Vol. I, 167-226.
- Manzi, E. (1987). Tavola II (Provincia di Basilicata di B. Marzolla, 1831); Tavola III (Carta dei prodotti alimentari delle Provincie Continentali del Regno delle Due Sicilie di B. Marzolla, 1856). In *Il territorio per immagini. Atlante della Basilicata* (a cura di Cataudella M.). Potenza, Regione Basilicata, Giunta Regionale. Napoli, Istituto Grafico Italiano.
- Manzi, E. (2006). LUCC paesaggio e Mediterraneo. Quello che le carte e il paesaggio dicono e nascondono. In Manzi, E. (a cura di). *LUCC paesaggio e Mediterraneo*. Roma, Società Geografica Italiana (Memorie della Società Geografica Italiana, LXXXI), 5-60.
- Manzi, E. (2007a). Benedetto Marzolla (1801-1858), la Commissione di Statistica generale del Ministero dell'Interno delle Due Sicilie e il Catasto. *L'Universo*, 87 (1), 116-135.
- Manzi, E. (2007b). Carlo Afan de Rivera (1779-1852). La cartografia come strumento di pianificazione e sviluppo del Mezzogiorno. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie XII, 12, 299-313.
- Manzi, E. (2009a). Cartografia e uso del suolo in Sicilia tra Settecento e Novecento. In *Terra di Sicilia*. Roma, Società Geografica Italiana, 109-150.
- Manzi, E. (2009b). *Giardini parchi paesaggi mediterranei*. Roma, Società Geografica Italiana (Memorie della Società Geografica Italiana, LXXXVI), 7-122.
- Manzi, E. (2018). Tra Roma antica e Napoli: l'enigma irrisolto della cartografia aragonese. *L'Universo*, 98 (1), 114-147.
- Mappe-Monde*, Trimestrale internazionale di cartografia edito dal Groupement d'Interet Publique RECLUS. Varie annate dal 1990.
- Mariani, G. (1859). *Almanacco etrusco Cronologico, Statistico, Mercantile*. Firenze, Tipografia di F. Mariani.
- Marzolla, B. (1852). *Grande dizionario geografico storico del Regno delle Due Sicilie corredato di carte di moderna e antica geografia, corografia, topografia e di geologia e idrografia; non che di piante e disegni di vario genere di architettura, archeologia, paesaggi costumi ec. Che fa parte, ed a maggior chiarimento, dell'Atlante Statistico Universale*. Napoli, Reale Tipografia Militare.
- Marzolla, R. (1858). *Biografia del Cavaliere Benedetto Marzolla scritta da suo fratello Raffaele*. Napoli, Stabilimento Tipografico del R. Ministero dell'Interno.

- Mastriani, R. (1842)., *Esposizione della legge del 19 giugno 1826, sulle dogane del Regno delle Due Sicilie*. Napoli, Dalla Tipografia Flautina.
- Mazzarelli, G. (1930). *Gli atlanti geografici di Benedetto Marzolla geografo napoletano della metà del secolo XIX*. Messina, Tipografia Saitta e Caminiti.
- Mazzetti, E. (2020). *Pesci cantati e pesci pittati*. Napoli, Libreria Dante e Descartes, 49-67.
- Mori, A. (1922). *La cartografia ufficiale in Italia e l'Istituto Geografico Militare*. Roma, Stabilimento Tipografico per l'Amministrazione della Guerra.
- Nicali, A. (1997), *Storia delle Dogane. Profili Storici della Politica Doganale Italiana*. Suppl. A: Notiziario Fiscale, A. 97, N. 3. Ed. curata ed aggiornata da Giuseppe Favale. Presentazione di Gianni Marongiu. Roma, Ministero Delle Finanze, Dipartimento Delle Dogane E Delle Imposte Indirette.
- Novembre, D. (1972). L'opera cartografica di Benedetto Marzolla. *Brundisii Res*, 4, 25-33.
- Oliva, G. (1986). *I corpi di finanza del Regno delle Due Sicilie*. Roma, Centro tipografico Fiamme gialle del Comando generale della Guardia di Finanza.
- Ostuni, N. (1992), *Finanza ed economia nel regno delle due Sicilie*. Napoli, Liguori.
- Palsky, G. (2004). Francois de Dainville et l'histoire de la cartographie: orientations traditionnelles et thématiques nouvelles. In Bousquet-Bressolier, C., *Francois de Dainville: Pionnier de l'histoire de la cartographie et de l'éducation*. Parigi, Publications de l'Ecole Nationale des cartes, 81-99.
- Pignatelli, G. (2006). *Napoli: tra il disfar delle mura e l'innalzamento del muro finanziere*. Firenze, Alinea.
- Quaini, M. (a cura di) (2009). *I paesaggi italiani. Fra nostalgia e trasformazione*. Rapporto annuale 2009. Roma, Società Geografica Italiana.
- Reccia, G. (2013). *Il controllo economico finanziario in Napoli e Casali. I finanzieri atellani*. Sant'Arpino, Istituto di Studi Atellani.
- Rescigno, M.R. (2007). *All'origine di una burocrazia moderna. Il personale del Ministero delle Finanze nel Mezzogiorno di primo Ottocento*. Napoli, ClioPress.
- Scirocco, A. (1986). Dalla seconda restaurazione alla fine del Regno. In Galasso, G., Romeo, R. (a cura di), *Storia del Mezzogiorno*, vol. IV. Roma, Edizioni del Sole.
- Siniscalchi, S. (2019). La carta "alimentare" di Benedetto Marzolla (1856) fra prodotti tipici e risorse territoriali. *Bollettino della Associazione Italiana di cartografia*, 167, 68-78.
- Topa, M. (1990). *Così finirono i Borbone di Napoli. Splendori e decadenza di un'antica dinastia*. Napoli, Flli Fiorentino.
- Touring Club Italiano (1931). *Guida gastronomica d'Italia*. Milano.
- Touring Club Italiano (1940). *Atlante fisico-economico d'Italia*, diretto da Dainelli G.
- Touring Club Italiano, Consiglio Nazionale delle Ricerche. (1992). *Atlante Tematico d'Italia*. Milano. Tavole 68, 69, 71, 73.
- Valerio, V. (1980). *Atlanti napoletani del diciannovesimo secolo (1806-1860)*. Napoli, Luigi Regina.
- Valerio, V. (1985). *L'Italia nei manoscritti dell'Officina Topografica*. Napoli, Istituto Italiano per gli Studi Filosofici.
- Valerio, V. (1993). *Società uomini e istituzioni cartografiche nel Mezzogiorno d'Italia*. Firenze, Istituto Geografico Militare. 1-752.
- Valerio, V. (1998). Benedetto Marzolla nell'Ufficio Topografico di Napoli. *Benedetto Marzolla disegnatore e cartografo brindisino. Atti del Convegno "Settimana della cartografia"*. Brindisi, Liceo classico Benedetto Marzolla, 21-32.
- Valerio, V. (2002). *Costruttori di immagini. Disegnatori, incisori e litografi nell'Ufficio Topografico di Napoli*. Napoli, Paparo.
- Valerio, V. (2008). *Benedetto Marzolla. Brindisino, Geografo e Cartografo dell'800 Europeo*. Manduria, Barbieri Selvaggi.



Citation: G. Scaglione (2021). Una rappresentazione diplomatica e di parte: il ritratto (geo)letterario della Tunisi di Guglielmo Collotti (1876). *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 4(1): 39-52. doi: 10.36253/bsgi-1242

Copyright: © 2021 G. Scaglione. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

Una rappresentazione diplomatica e di parte: il ritratto (geo)letterario della Tunisi di Guglielmo Collotti (1876)

A Diplomatic and Partisan Representation: the (Geo)-Literary Portrait of Tunis by Guglielmo Collotti (1876)

GIANNANTONIO SCAGLIONE

Dipartimento di Lettere e Filosofia, Università degli Studi di Trento, Italia
E-mail: g.scaglione@unitn.it

Abstract. The paper aims to retrace the (geo)-literary portrait of the city of Tunis by analysing the work *Tunisi e il suo popolo. Studi impressioni e ricordi* (Tunis and its people. Studies, impressions and memories), written by Guglielmo Collotti and published in Catania in 1876. This work is a travel report of a journey planned by Collotti with the excuse of presenting a “philanthropic” award to the sovereign of the Regency of Tunis. In fact, it gave the Sicilian nobleman the opportunity to visit the places inhabited by a large Italian community. The epistemological approach being adopted in the study, which is a geographical one, takes into consideration the historical and cultural context in which the author’s political beliefs developed: his interpretation of the landscape and the places he describes mirrors his choice of sometimes favouring colonial propaganda “Occidental” over the narration of events.

Keywords: Tunis, Guglielmo Collotti, Italian colony in Tunisia, Medina, European headquarter, Italian College.

Riassunto. L’obiettivo del presente lavoro è quello di ricostruire il ritratto (geo)letterario della città di Tunisi, attraverso l’analisi dell’opera di Guglielmo Collotti intitolata *Tunisi e il suo popolo. Studi impressioni e ricordi* e pubblicata a Catania nel 1876. Si tratta del resoconto di un viaggio pianificato col pretesto di consegnare un premio “filantropico” al sovrano della Reggenza tunisina ma che, in realtà, ha permesso al nobile siciliano di visitare i luoghi e gli spazi in cui risiedeva la folta comunità di italiani. L’approccio epistemologico, in chiave geografica, utilizzato per questa indagine tiene in considerazione il contesto storico-culturale dell’epoca in cui si inserisce il pensiero politico dell’autore: l’interpretazione del paesaggio o dei luoghi della narrazione diventa specchio riflesso di una volontà che, in alcuni casi, attenua il racconto dei fatti per privilegiare una propaganda riconducibile all’ideologia coloniale “Occidentale”.

Parole chiave: Tunisi, Guglielmo Collotti, colonia italiana in Tunisia, Medina, quartiere europeo, Collegio italiano.

1. Introduzione

Nell'estate del 1873, il catanese Guglielmo Collotti de' Baroni di San Pietro intraprendeva un viaggio "diplomatico" con lo scopo di consegnare un'onorificenza a Muhammad III as-Sadiq Bey di Tunisi. Il riconoscimento destinato al sovrano tunisino, consistente in una medaglia d'oro, veniva attribuito dalla *Lega Giovanile Nazionale*, istituzione filantropica istituita nel 1870 dallo stesso Collotti, che annualmente assegnava dei premi. La missione, durata solo poche settimane, divenne l'oggetto di un dettagliato resoconto di viaggio intitolato *Tunisi e il suo popolo. Studi impressioni e ricordi*, che il siciliano pubblicò nel 1876.

Quest'opera, sul piano testuale, costituisce un proficuo dialogo tra discorso letterario e rappresentazione geografica. I contenuti da un lato offrono un ampio affresco delle caratteristiche storiche, geografiche e sociali della Reggenza tunisina, dall'altro si distinguono per il richiamo a un certo patriottismo coloniale che guardava all'Africa come a una terra "primitiva", le cui popolazioni necessitavano di essere liberate dalle restrizioni imposte dalle società vigenti. Il processo narrativo imbastito da Collotti è strutturato attorno a una dicotomia in cui viene riconosciuto sia il lodevole impegno dell'attuale "sovrano della Tunisia, [che] coi suoi nobili sforzi, ha contribuito a migliorare la sorte di quei popoli barbari" (Collotti, 1876, p. VI) – probabilmente riferendosi alle riforme sulle libertà religiose, le uguaglianze civili e la carta costituzionale intraprese in quegli anni –, sia l'indispensabile "supporto" delle culture europee, per cui l'autore auspicava "che l'Italia abbia quindi la gloria di essere maestra di civiltà a quella fertile regione [...], tesoro sepolto nell'inerzia e nell'ignoranza" (Collotti 1883, 10-11).

All'interno di questa prospettiva, l'interpretazione del paesaggio diventa specchio riflesso di una visione che in alcuni casi attenua il racconto dei fatti per privilegiare una certa propaganda riconducibile all'ideologia coloniale (Brioni, Shimelis 2018); premesso ciò, le descrizioni della città ricavate dall'opera di Collotti nel complesso appaiono come un insieme di testimonianze che permettono di leggere e di definire, attraverso un'adeguata analisi delle culture urbane, le pratiche, le mutazioni, le evoluzioni degli spazi e delle identità (Borghi, Camuffo, 2010). In questo contesto "il testo letterario assume [...] un ruolo centrale nella ricerca geografica, non solo come fonte di informazioni o come espressione simbolica di esperienze territoriali, bensì anche come documento geografico a sé stante, oggetto centrale di ricerche volte a riflettere sul valore soggettivo della relazione tra individui e luoghi" (Gavinelli 2009). Ad oggi, la

valenza delle opere letterarie come fonti per la conoscenza geografica è ampiamente riconosciuta (Persi, Dai Prà 2001; Lando 2005; Gavinelli 2007; Papotti 2011; Lucchesi 2012; Marengo 2016); tra queste, particolare attenzione è anche dedicata alla narrativa e alla produzione odeporica in cui si privilegia la prospettiva geografica dove il criterio spaziale è assunto come forma primaria d'indagine (Corna et al. 1987; Papotti 2003; Dai Prà 2019; Gabellieri 2019).

Le caratteristiche argomentative contenute in questo resoconto di viaggio sembrano corrispondere a quelle che Dino Gavinelli ha recentemente definito le "insidie" della produzione letteraria odeporica: circostanze capaci di produrre uno scollamento tra gli interessi del geografo e l'espressione dello scrittore, portando a percepire e a indagare in maniera differente il medesimo paesaggio o contesto ambientale. Si tratta di fonti narrative che, se utilizzate come strumenti di ricerca, necessitano dell'uso di una certa cautela nel decodificare descrizioni, simboli ed elementi carichi di valenze territoriali (2019).

Sulla base di queste considerazioni metodologiche, si cercherà di effettuare una ricostruzione geostorica degli spazi urbani e delle influenze ideologiche culturali che, in chiave socio-territoriale, hanno "condizionato" la trama dell'opera, attribuendo al linguaggio letterario l'abilità e la capacità di fissare nei luoghi e nei paesaggi i significati pensati (Dai Prà 2003; Maggioli, Morri 2010, 58; Guarducci, Rombai 2017; Nicosia 2020).

2. Breve quadro biografico

Guglielmo Collotti de' Baroni di San Pietro nacque a Catania il 7 febbraio 1851 (Tumino 2013) (Fig. 1). Da giovanissimo diresse *L'Archimede*, una rivista di pedagogia, didattica e questioni scolastico-giuridiche edita in Catania dal 1868 al 1872 (Collotti 1871). Nel 1871 era già laureato nelle lettere¹.

Collotti, nell'ottica di un concreto e attivo impegno sul territorio, si fece promotore di un'associazione denominata *Lega Giovanile Nazionale di mutuo soccorso e di incoraggiamento* che egli stesso aveva istituito nella città etnea il 1° settembre 1870. Nel dicembre dello stesso anno, l'istituzione raccoglieva già sessanta soci di "prima classe" e tra questi vi erano numerosi esponenti ari-

¹ L'informazione viene riportata sul frontespizio del volumetto scritto dallo stesso Guglielmo Collotti, *Religione e Progresso. Lettera - Risposta all'amico Cavaliere Enrico Rodolfo de Angelis*, del 1871. Si è cercato un riscontro della notizia presso l'Archivio Storico dell'Università degli Studi di Catania ma a causa di una significativa lacuna documentaria che riguarda proprio la Facoltà di Lettere negli anni fra il 1861 e il 1887, l'indagine non ha portato ad alcun esito.

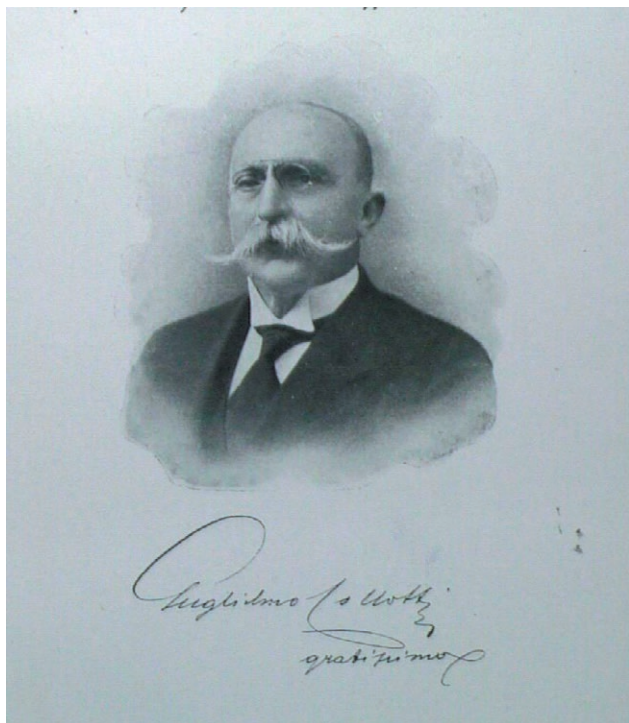


Figura 1. Guglielmo Collotti. Fonte: Collotti 1917.

stocratici locali, professori universitari e nomi noti della Catania dell'epoca (Collotti 1872, 5). Il sodalizio si prefiggeva di incoraggiare i giovani allo studio e di aiutare economicamente, attraverso appositi sussidi, gli studenti che “per essere privi di mezzi, siano impossibilitati a continuare il corso dei loro studi” (Collotti 1872, 24). “L'Archimede” fu quindi integrato come organo ufficiale della nuova istituzione e nel 1873 sia la rivista che la *Lega* furono assorbite da *L'Educatore siciliano*, periodico allora diretto dal professore catanese Sante Giuffrida.

Nel 1871 il Collotti, aveva già accumulato una lunga sfilza di riconoscimenti e una significativa quantità di affiliazioni a società e accademie italiane e straniere. Come altri uomini del suo tempo, assunse l'impegno civile come una vocazione in cui l'iniziativa morale si traduceva in uno strumento con cui alimentare il dibattito culturale. Nel suo *Discorso programma* pronunciato nel 1871, in maniera apertamente provocatoria, affermava che “Quando l'alfabeto si sostituirà alla polvere [da sparare], quando i milioni non più si semineranno negli arsenali né nelle caserme, ma si spenderanno nelle scuole che unicamente creano la civilizzazione dei popoli, mentre la guerra invece la uccide, allora questo popolo saprà rendersi meritevole della libertà più di noi, i quali non abbiamo né potevamo seguirla senza molti errori, per la semplice ragione di non esservi educati” (Collotti 1872, 51).

Nel 1873, nel ruolo di Presidente della *Lega*, intraprese un viaggio in Tunisia, allora al centro delle mire colonizzatrici dell'Italia, fermandosi ad annotare le geografie dei luoghi, gli usi e i costumi del popolo nordafricano, che tre anni dopo confluirono nel volume *Tunisi e il suo popolo. Studi, impressioni e ricordi*. Un'opera premiata e in diversi contesti anche molto apprezzata² che, attraverso le pagine di alcuni quotidiani nazionali come quelle de *Il Torino*, proiettò le idee di Collotti al centro del dibattito in cui si criticava apertamente l'immobilismo diplomatico dei governi di Agostino Depretis e Benedetto Cairoli (Collotti 1883). Questa attività pubblicistica lo portò ad intraprendere uno scambio epistolare anche con Giuseppe Garibaldi, con il quale condivideva idee, preoccupazioni e speranze patriottiche (Ximenes 1885, 256).

Dal 1877, già fervente patriota e ufficiale superiore dell'esercito, si dedicò all'insegnamento nelle scuole tecniche. Nel febbraio dello stesso anno iniziò la sua attività professionale presso la Regia Scuola Nautica di Pizzo Calabro come professore di Storia, geografia e diritto. Durante questa prima esperienza didattica maturarono le condizioni per la stesura dell'opera intitolata *Sulle scuole primarie di Pizzo Calabro*, edita a Catania nel 1877. L'incarico fu tenuto fino a quando rientrò a Catania dove, il 1° maggio 1880, fu nominato direttore della prima Scuola tecnica Agatino Sammartino (Tumino 2013), che era stata aperta nella città etnea nel 1861 (Fusto 2012). Contestualmente al ruolo dirigenziale, in questi anni presso la stessa Scuola tecnica fu professore incaricato di “Storia e geografia, diritti e doveri”. Nel 1902 Collotti diede inizio alle stampe di una serie biografica dedicata ai *Cavalieri del lavoro*, attraverso la quale illustrava ai più giovani il valore educativo del lavoro e le virtù del sapere che insieme conducevano al miglioramento economico e morale³. Concetti da sempre espres-

² Nel 1878 il volume venne anche premiato con medaglia d'argento dall'accademia francese *Confucius* di Bordeaux (Collotti 1883, 17).

³ Si tratta di una collana composta da otto serie editate tra il 1902 e il 1904 a Catania presso l'editore Nicolò Giannotta. Le biografie furono raccolte in agili volumetti con destinazione educativa e sono stati firmati con lo pseudonimo *Cigo*, corrispondente appunto a Collotti Guglielmo (Collotti, G. [Cigo] (1902), *I cavalieri del lavoro. Serie I* (F. Dorigo, P. Franci, N. Giannotta, E. Mele, A. Oldrini, A. Ravera, M. Sangiorgi, G. Spinelli fu Bruno, A. Tosi, A. Zago); id. (1902), *Serie II* (G. Appiani, L. Bonavita, C. Cacace, P. Camerini, F. Cavessago, F. De Blasio, G. Grigolon, C. Grimaldi, G. Gussoni, P. Milesi, P. Pontecorvo, F. Prina); id. (1903), *Serie III* (B. Camona, L. Carrera, R. Caruso, A. Centurini, C.B. Crespi, P. Di Bella, E. Faina, E. Mari, F.P. Materi, B. Mazza, P. Miliani, E. Ponti, E. Rizza, E. Strada); id. (1903), *Serie IV* (G. Ainis, P. Antoniotti, G. Becaro, S. Biondo, V. Boero, A. Castellani, C. Gerli, E. Maraini, G. Penotti, G.B. Porazzi, d. Raffaelli, E. Rizzi, A. Rostain, G. Tempioni, L. Zotti); id. (1903), *Serie V-VI* (G.B. Buitoni, C. Castagna, E. Cravero, G. Di Rovasenda, V. Feo, F. Lombardi, A. Lucchini, A. Martini, E. Moriondo, G. Novi,

si se si pensa che già nel luglio 1871, in occasione della distribuzione dei premi della *Lega* agli alunni nella sala comunale del municipio di Catania, agli studenti presenti rammentava che “Questo premio segna l’era del vostro morale risorgimento-questo premio vi addimosta, come la penna non è il privilegio dei pochi; poiché le incalite mani dell’operajo, possono anche usarla, e forse con maggior coscienza d’ogni altro. Il ferro del vostro mestiere vi procurerà il vitto quotidiano; ma la penna vi alimenterà il cuore ai nobili principj che formano l’onesto cittadino, vi squarcerà il fitto velame della superstizione, in cui il governo dei despoti e l’arbitrio dei preti, vi avevano avvolto” (Collotti 1872, 37).

Negli ultimi anni della sua carriera professionale, conclusasi intorno al 1917 (Collotti 1917), partecipò attivamente ai lavori nazionali riguardanti la riforma della scuola, contribuendo al dibattito sullo svecchiamento dei ruoli e al miglioramento delle condizioni economiche/professionali degli insegnanti. Collotti morì a Catania il 18 marzo 1923.

3. *Tunisi e il suo popolo: motivazioni e contesto storico*

Il volume *Tunisi e il suo popolo. Studi, impressioni e ricordi* fu pubblicato nel 1876 a Catania presso la Coco Editori. L’opera si articola in più sezioni; una lunga nota dedicata “al lettore” precede una narrazione dei principali accadimenti storici e delle diverse dominazioni che hanno interessato la regione tunisina; segue una dettagliata descrizione della città di Tunisi e delle aree circostanti; nelle parti successive l’attenzione dell’autore si concentra sul racconto degli “usi, costumi e credenze” del popolo, sul governo e sui diversi aspetti dell’apparato amministrativo locale e, infine, sui “prodotti, industria e commercio” delle zone visitate. Si tratta di un sapere in molti casi filtrato dall’uso di atlanti, di opere storico-geografiche dedicate alla Tunisia e di una più ampia letteratura di viaggio coeva; quest’ultima permette ai lettori di oggi di cogliere alcuni dei topoi letterari a cui l’autore fa ricorso per sostenere un’argomentazione.

Nel 1873, Collotti propose al comitato della *Lega* di assegnare il primo premio al Bey di Tunisi, ma la richiesta generò molte perplessità e non venne accolta con favore. A non essere condivisa era l’idea di legittimare con un’onorificenza “un monarca maomettano, signore

assoluto d’un trono, ove la civiltà non ha penetrato che a rilento” (Collotti 1876, V-VI). A sedare le divergenze e lo scetticismo iniziale dei soci fu l’intervento dello stesso presidente, il quale spiegava che l’operazione si inseriva all’interno di un disegno molto più ampio volto a dare visibilità all’istituzione stessa. A tal proposito li esortava a tenere presente come “L’Italia [...], che oramai può vantare quell’unità a cui si sacrificarono milioni di martiri, deve ora ad ogni costo spandere i suoi lumi di progresso sulla vicina costa della Barberia” (Collotti 1876, VIII).

I motivi che spingevano Collotti a seguire questa linea erano alimentati dalla speranza che “l’Italia vorrà o presto o tardi stendere attraverso il mare una sua mano a quella figlia dell’Africa, per sollevarla dalle sue sventure, per ritornare qual fu un tempo bella e potente” (Collotti 1876, VIII). Secondo l’autore uno degli approcci possibili a supporto dello scopo era quello geografico culturale: “A me pare, che pria di tutto si debba studiare la natura del suo popolo; conoscerlo e giudicarlo meglio, che finora non si è fatto” (Collotti 1876, VIII-IX).

Il contesto storico nazionale in cui va inserita l’opera era quello di una Italia da tempo interessata al controllo coloniale della Tunisia. Le ragioni che spingevano la politica del Regno a pensare alla colonizzazione della reggenza tunisina erano in buona parte motivate dalla presenza nell’area di una folta comunità di italiani che, agevolata dalla vicinanza alla penisola, aveva abitato il paese sin dall’inizio dell’Ottocento. Le attività italiane avevano contribuito alla creazione di una fitta rete di scambi commerciali, gettando le basi per il processo di modernizzazione e di sviluppo avviato dalla nazione tunisina nella seconda metà del XIX secolo (Pendola 2007). Una delle riforme più incisive, nel 1857, fu quella del Patto fondamentale con cui veniva riconosciuta la libertà religiosa e l’uguaglianza davanti alla legge per tutti gli abitanti del paese, indipendentemente dalla loro religione. Con un decreto del 30 agosto 1858 venne istituito il primo governo municipale moderno per la città di Tunisi. A queste azioni, nel 1861, seguì la promulgazione della prima costituzione nel mondo musulmano, che però venne sospesa nel 1864 a seguito di una rivolta anti-fiscale⁴.

All’interno della comunità italiana, soprattutto nella prima metà dell’Ottocento, avevano trovato rifugio anche numerosi lavoratori specializzati, intellettuali e attivisti politici provenienti dalla penisola, tra cui anche Giuseppe Garibaldi. Il processo di integrazione dei nuovi abitanti fu mediato da proprie istituzioni e organizzazioni, tra cui

D. Orsini, G. Sarica, S. Solari, G. Sosso, E. Stucchi); id. (1904), *Serie VII-VIII* (F.P. Amato, a. Armanino, E. Carugati, F. De villagomez, G. Gioia, G. Marconi, A. Mendola, G. Nardi, G.L. Pecile, A. Pederzoli, E. Petrobelli, F. Piacenza, C. Pintacuda, G. Quartara, L. Salvadori e A. Zanetti).

⁴ La riforma costituzionale fu voluta da una parte dei dignitari e sollecitata da due potenze europee (il Regno Unito e la Francia). Questa carta costituzionale fu mal compresa e soprattutto mal ricevuta dalle popolazioni del Beylik di Tunisi, all’epoca provincia dell’Impero ottomano (Khadhar 1989).

scuole e ospedali, la camera di commercio, un orfanotrofio, la società Dante Alighieri e la stampa di giornali in lingua italiana, capaci di preservare e favorire la propria appartenenza linguistica e culturale (Michel 1941).

Tra il 1861 e il 1870 gli italiani che emigrarono nella reggenza nordafricana furono tantissimi. Nei dati del primo censimento degli italiani all'estero del 1871, quelli in Tunisia erano esattamente 5.889, per poi arrivare a raddoppiare nel successivo rilevamento del 1881 (Francolini 1939, 266). Ad attraversare il Mediterraneo erano soprattutto quelle classi di lavoratori non qualificati vittime della crisi agraria, nella stragrande maggioranza dei casi provenienti dalle isole di Sicilia e Sardegna (Melfa 2008). Il vertiginoso aumento degli italiani in Tunisia verificatosi in quegli anni, rappresentava uno dei principali motivi per cui i due paesi siglarono l'8 settembre 1868 un *Trattato di commercio*. Il concordato stabiliva il principio della "nazione più favorita" con cui veniva privilegiata l'Italia, al fine di incrementare gli scambi economici e offrire alla comunità italiana, già residente nel paese nordafricano, maggiori garanzie sul diritto di possedere beni immobili e agevolazioni fiscali pari a quella dei cittadini tunisini (Caparelli 1939).

Ad amplificare le attenzioni e gli interessi italiani sulla Reggenza in quegli anni fu anche la missione esplorativa organizzata dalla Società Geografica Italiana, in cui fu vagliata l'audace possibilità di "creare" un mare interno nella parte del Sahara al confine tra Algeria e Tunisia, attraverso la realizzazione di un canale tra il mar Mediterraneo e il lago Melrhir⁵ (Cerreti 2000). Le circostanze erano ben note anche alla Francia che, già nel 1873, attraverso l'operato del capitano François Élie Roudaire, aveva effettuato alcuni rilevamenti sul livello dell'area di Melrhir (Margot 2003; Natili 2008).

A sostenere finanziariamente l'impresa italiana avviata nel maggio del 1875 fu il barone Giacomo Castelnuovo, deputato del Regno e socio della Società Geografica Italiana, i cui interessi sul territorio tunisino erano numerosi, motivo per il quale aveva già contribuito alla realizzazione del trattato del 1868 (Antinori et al. 1875). I risultati della spedizione furono discussi durante il Congresso geografico tenutosi nel settembre del 1875 a Parigi e presentati in diversi contributi, soprattutto sulle pagine del *Bollettino della Società Geografica Italiana* (Brunialti 1876).

Un altro evento che contribuì a mantenere la questione tunisina al centro del dibattito nazionale fu la missione in terra d'Africa del 1878 voluta dal Presiden-

te del Consiglio Cairoli e affidata all'onorevole Giovanni Mussi, uomo legato ai circoli economici finanziari italiani, soprattutto milanesi, che aveva già condotto una ricognizione nella reggenza nel marzo dello stesso anno su incarico di Depretis. Nelle sue considerazioni finali il diplomatico italiano avanzò proposte per un rafforzamento della posizione italiana nella regione; tra queste, per esempio, la fondazione di una colonia agricola per gli emigranti italiani (Brunialti 1897, 363-367).

Ad ambire alle stesse intenzioni coloniali dell'Italia era anche la Francia che sulla costa settentrionale dell'Africa aveva già avviato, dal 1830, una graduale occupazione della vicina Algeria (Manacorda, Nouschi 1964). L'azione di governo di Cairoli, come anche quella guidata da Depretis, non ritenne mai opportuno procedere a un'occupazione, essendo in generale ostile a una politica militarista (Calchi Novati 1990). Nel maggio 1881, mentre nel Regno ancora si discuteva dell'eventualità o meno di un'azione sull'altra sponda del Mediterraneo, il governo della terza repubblica francese di Jules Ferry, ben consapevole dei propositi coloniali del Regno d'Italia, inviò un contingente di duemila uomini a Biserta, stabilendo di fatto un protettorato militare sulla Tunisia. Questa azione fu definita dalle cronache giornalistiche italiane "lo schiaffo di Tunisi", un'espressione con la quale si voleva evidenziare l'umiliazione subita dalla diplomazia estera italiana.

La debolezza politica del Bey non poté fare nulla per impedire l'occupazione francese, che venne ufficialmente sancita con il trattato del Bardo (12 maggio 1881). Gli italiani continuarono comunque a rappresentare la colonia "straniera" più popolosa presente in Tunisia: basti pensare che nel 1901 erano presenti nella regione circa centomila italiani e solo 24 mila francesi. Per tali ragioni, il Paese del Nord Africa veniva di fatto ancora considerato "italiano".

4. La città e i suoi dintorni

Nel luglio 1873, accolto dal Commendatore dottore Luigi Pinna, Console di Sua Maestà il Re d'Italia in Tunisia, Collotti approdò a La Goletta, una località posta sulla costa nordafricana dinanzi Tunisi. Nel tragitto verso la capitale, lungo la strada che costeggiava il grande stagno, l'attenzione del viaggiatore siciliano fu subito catturata dalla fisionomia del capoluogo che ricordava quella "d'un ferraiuolo aperto e steso, che corrisponde quasi ad un trapezio" (Collotti 1876, 40). La città, con le sue case bianche generalmente ad un piano intervallate dai minareti delle moschee, si estendeva sul declivio delle colline che digradavano verso il lago, un'ampia distesa

⁵ Il Melrhir era una depressione chiusa la cui altitudine era al di sotto del livello del mare. La regione era situata nel deserto algerino a 250 chilometri a ovest del golfo tunisino di Gabes (Carazzi 1972)

d'acqua che la separava dal mar Mediterraneo. All'ospite occidentale venne fatto notare come la superficie della città, che in questi decenni raccoglieva una popolazione di circa 175.000 abitanti (*Nuova Enciclopedia* 1848), cominciava ad essere "alquanto modificata per le recenti fabbriche, erette principalmente ad allargare il quartiere abitato dagli europei" (Collotti 1876, 40).

A catturare l'interesse di Collotti fu anche il paesaggio rurale attraversato. Le colline circostanti si mostravano discretamente coltivate, anche se a suo parere non sufficientemente sfruttate dagli agricoltori locali. Da queste si ricavano principalmente frumento e orzo ma anche gran turco, avena e diverse tipologie di legumi. Dalle produzioni arboree si ottenevano inoltre "l'uva, i fichi, le ciriege, le susine, gli albicocchi, le melagrane e principalmente i cedri, i limoni e le melarance [...]". I fichi d'India, che si propagano rapidamente ovunque, sono ivi in grande abbondanza e servono di siepe impenetrabile ai giardini. Le viti si coltivano alte, a forma di pergolati ed il fusto s'incontra spesso volte, grosso quanto quello di un albero. Gli oliveti sono estesissimi e di una produzione meravigliosa. Le foglie di cotesti alberi si incontrano in quei paesi di un verde più cupo. L'ulivo selvaggio vi cresce abbondante. L'olio, che è di ottima qualità, è uno dei principali e pregevoli prodotti di esportazione, quantunque i tunisini nulla abbiano innovato circa al modo di estrarlo" (Collotti 1876, 194).

Secondo quest'ultimo giudizio, poco sembrerebbe essere rimasto dei tentativi avviati a inizio secolo finalizzati all'importazione di nuovi strumenti con cui migliorare le tecniche di trasformazione delle materie prime. Difatti, già nel 1817, il sovrano Mahmoud Pacha Bey aveva affidato "all'inventore genovese Bonfiglio, [...] la fabbricazione di dieci molini a grano, dieci da olive, e tre torchi pure per olive, ciascuno convenuto al prezzo di pezzi-duri di Spagna mille"⁶.

Per dare maggiore profondità alle descrizioni di Collotti, soprattutto in mancanza di un corredo iconografico nell'opera, verrà affiancata al testo un'immagine storica della città e della sua campagna, capace di restituire un migliore dettaglio informativo. Osservando la rappresentazione zenitale del territorio, disegnata dall'italiano Romano Rocchi e stampata a Torino presso gli stabilimenti della Salussolia nei primi anni dell'occupazione francese della Tunisia (1881), appaiono chiare la sua *forma urbis* e la disposizione dei vasti spazi abitativi (Fig. 2). Nella parte centrale della città, quella più antica e circoscritta da una prima cortina muraria, vi era la

Medina, un quartiere all'interno del quale si trovavano i più importanti edifici del potere civile e religioso. Ai suoi lati, protetti da una seconda cinta di mura, sorgevano due ampi e popolosi borghi, il Rebat Bab-El-Souika e il Rebat Bab-Ed-Djezira. Nello spazio compreso tra la Medina e il lago vi era, invece, il quartiere nuovo abitato dagli europei. La fonte cartografica mette in evidenza anche lo stato delle strade, strette e tortuose nella parte antica, più larghe e ortogonali tra loro nel quartiere degli europei (Sebag 1998). Un ultimo aspetto raffigurato è quello della rete ferroviaria che abbracciava la città da ponente a occidente, un impianto di linee ferrate costruite a partire dall'agosto del 1872 con la linea Tunisi-La Goletta (Debernardi 1963).

4.1 I quartieri "storici"

La città in quegli anni era ancora circondata da un antico ed efficace sistema di cortine murarie, con diverse torri bastionate e porte. Al suo interno, scrive l'autore, la salubrità dell'aria "non è molto pura, ciò interviene per la natura del suolo e principalmente per le fogne, che ad ogni piè sospinto emanano gl'insalubri loro miasmi, di cui non si cura l'abituale sudicia pigrizia degli abitanti" (Collotti 1876, 41).

Visitando i quartieri periferici, Collotti rimase letteralmente esterrefatto dalle condizioni di vita della gente che li abitava non riuscendo a comprendere come questa potesse "vivere in mezzo alle tante immondizie ammonitichiate lungo le vie, marcite come in un letamaio, emananti un puzzo insoffribile" (1876, 41). Le abitazioni sembravano delle buche, costituite da ambienti posti sotto il "livello della via, incastrata nella roccia, umide, senza aria e senza luce, tanto basse da obbligare a chinarsi chi vi entra. Là, sopra un pugno di paglia rannicchiata una famiglia di cinque o sei individui, insieme ad un buon numero di animali più o meno domestici ed in contatto a tutta l'immondizia che si accumula" (Collotti 1876, 41).

Nel vedere queste immagini lo stesso Collotti raccontava che dovette "retrocedere dinanzi alle miasmatiche esalazioni di quei locali, rattristato dall'abbrutimento in cui vive questa misera classe di popolo, oziosa, stupida, sofferente" (1876, 41) (Fig. 3).

Le case del popolo della classe media, invece, erano generalmente costruite con "mattoni incotti e riasi al sole" (Collotti 1876, 45) e si sviluppavano su un unico piano, a differenza di quelle dei benestanti che si componevano di due o di tre piani, oltre il terrazzo. Strutturalmente non erano dotate di finestre che si aprivano verso l'esterno o ne avevano "appena una, coperta

⁶ Archives Nationales de Tunisie, *Correspondance du Royaume de Tunis et du Royaume de Sardaigne*, Correspondance de 1798 à 1828, Dos. 612, Doc. 10, f. 240r.

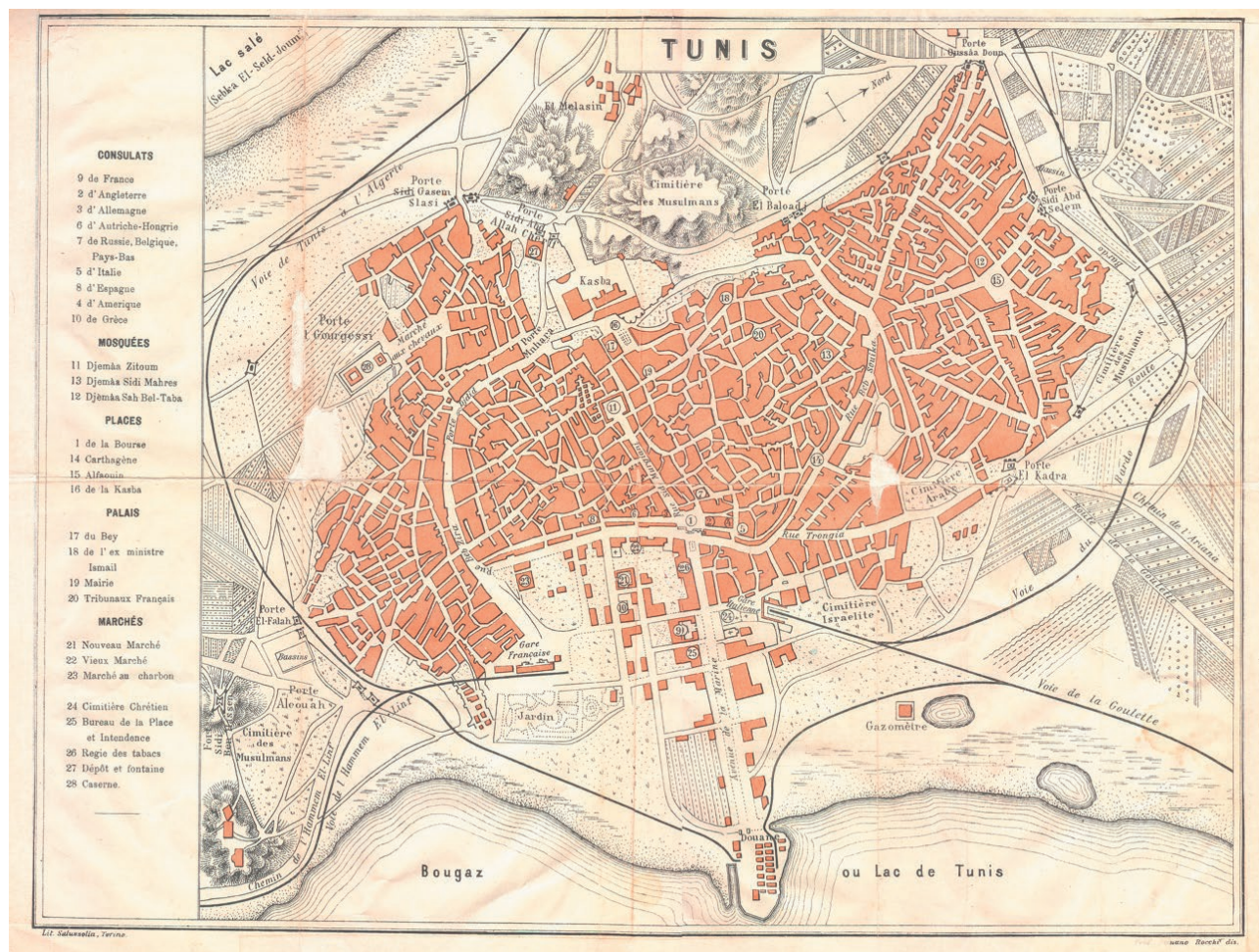


Figura 2. R. Rocchi, *Tunis*, Torino, s.d. [ma 1881-83 ca.]. Fonte: Bibliothèque Nationale de Tunisie.

da fitte grate, la gelosia degli abitanti non permettendo diversamente. V'è in alcune anche una specie di verone tutto rivestito di persiane, e non si apre che all'occasione di un Zeenak (grande solennità)" (Collotti 1876, 46). In queste costruzioni "La eleganza e la magnificenza architettonica, che tanto avevano in pregio gli antichi arabi, ivi si sconosce del tutto. Le fabbriche sono rozze e si presentano all'occhio con un incoerente miscuglio di ordini" (Collotti 1876, 45-46). Nella maggior parte dei casi, erano di forma quadrata e al loro interno vi era sempre un "atrio lastricato ordinariamente di marmo e cinto di colonne, pel quale si entra negli appartamenti, cui conducono varie porte disposte all'intorno. In un lato del cortile, avvi la finestra della cisterna, d'onde si attinge l'acqua pei bisogni della famiglia" (Collotti 1876, 46). Le strutture erano caratterizzate da una netta divisione dello spazio, espressione di una rigida separazione di funzioni e di compiti tra uomo e donna, che nelle abi-

tazioni delle città del mondo musulmano costituiva storicamente una barriera che non mancava di manifestare i suoi simboli; da un lato si trovavano gli appartamenti degli uomini e dall'altro quelli delle donne, che abitavano le parti più interne della casa a causa di una evidente divisione del lavoro che le relegava ad una "clausura" e le rendeva invisibili agli occhi del visitatore (Aymard 1994, 132-133). Le stanze erano quasi sempre di forma rettangolare, strette e lunghe; i pavimenti, e spesso anche le pareti, erano ricoperti da mattoni verniciati.

I tetti delle abitazioni ubicate nella parte antica di Tunisi avevano le superfici piane, con una leggera inclinazione che permetteva la raccolta delle acque piovane nelle cisterne. Questi spazi comunicavano con l'interno della casa attraverso delle piccole scale di legno ed erano utilizzati anche come terrazze; in estate, nelle prime ore del tramonto, erano usate dalle donne come punto di ritrovo e per godere di un po' di refrigerio offerto dalle



Figura 3. Rue du Marr, Rebat Bab-Ed-Djezira, Tunisi, (fine XIX secolo). Fonte: Library of Congress Prints and Photographs Division Washington (<https://lcn.loc.gov/2001699382>)

brezze del mare. Qui, venne raccontato a Collotti, frequentemente “si fanno le adunanze ed i festini, ove però non sono ammessi gli uomini, che assai di raro. La donna, vittima della gelosia moresca, in quel terrazzo scioglie un flebile canto d’amore e dà il racconto poetico delle sue sventure e delle sue sofferenze: spesso qual eco le risponde qualche galante trovatore, che piange l’amante lontana” (1876, 47). A Tunisi le tegole erano sconosciute (Fig. 4), infatti le terrazze erano coperte da un manto lastricato che, scrive il viaggiatore, “in Sicilia chiamasi *battume* ed è un cemento composto di due porzioni di cenere di legno, tre di calce ed una di sabbia, il tutto impastato con olio. Per renderlo consistente si batte per più giorni questo cemento, una volta disteso sulla parte che si vuol lastricare, la quale vien così coperta di uno strato duro e liscio come il marmo, impenetrabile all’acqua” (1876, 48).

I pavimenti delle case della classe media, a differenza di quelle dei ricchi che potevano essere lastricati

di marmo, erano generalmente coperti con delle stuoie, perché per i tunisini era usanza non indossare le scarpe all’interno dei loro appartamenti.

Le caratteristiche architettoniche complessive, scrive Collotti, erano “l’emblema dell’attuale ignoranza di quei popoli, tanto ne è barocca la disposizione degli appartamenti. Dal cortile per salire al piano superiore, si sviluppa in fondo una scala ripidissima, sproporzionata” (1876, 46).

Le strade su cui si affacciavano gli edifici erano solitamente poco larghe e tortuose, in alcuni punti si restringevano così tanto da non lasciare passare nemmeno un uomo a cavallo. Si trattava di una conformazione a “camminamenti” volutamente scelta dagli stessi sovrani al fine di favorire la difesa dello spazio urbano in caso di sommosse o assedi; nei vicoli “quattro uomini soltanto possono fermare e combattere interi reggimenti. Per la stessa ragione molte fra le migliori case sono munite di feritoie, tanto da sembrare fortezze invece che abitazioni” (Collotti 1876, 42). Oltre alla loro architettura, un



Figura 4. Vista della Medina di Tunisi, Tunisi, (fine XIX secolo). Fonte: Library of Congress Prints and Photographs Division Washington (<https://lccn.loc.gov/2001699381>)

ulteriore aspetto che caratterizzava questi luoghi era la scarsa sicurezza, “Per un europeo, nuovo nel paese, non è ben fatto avventurarsi solo in quell’intrigatissimo labirinto, perché in quei chiassuoli può facilmente trovarsi in non lieta compagnia” (Collotti 1876, 42). In queste stradine, purtroppo, si venivano a creare le condizioni ideali per i furti, soprattutto a discapito degli stranieri che diventavano facili prede di raggiri o malfattori. Succedeva spessissimo, infatti, che “quando l’arabo astuto ha visto qualche cosa di valore sulla persona di un forestiere, gli viene incontro di fretta, l’urta violentemente e fingendo avvolgersi nel suo vasto mantello, glielo caccia con tutta forza sul viso. Quando il mal capitato, riavutosi dal suo stupore, riapre gli occhi, il furto è consumato, il ladro è sparito in mezzo alla folla colla sua preda ed è impossibile rintracciarlo” (Collotti 1876, 44).

Nelle strade, anche quelle più trafficate, spesso “la pulitezza [...] è trascuratissima, sicchè la notte, le vie

essendo totalmente al buio, si corre pericolo di affogare in qualche pozzanghera, molto più, che non poche chiacchierate sono scoperte” (Collotti 1876, 43).

Tra i quartieri della città antica di Tunisi vi erano numerose piazze pubbliche. Fra queste, oltre a quella delle carceri e del castello, una delle più note e ampie era quella della Borsa, sulla quale, nella seconda metà dell’Ottocento, si affacciavano i palazzi consolari dei maggiori paesi d’Europa; lo slargo segnava anche il passaggio tra la Medina e il quartiere degli europei.

4.2 I nuovi spazi urbani: il quartiere europeo

La zona della città destinata ad accogliere “gli europei” era quella posta tra lo stagno e la Medina. Le case si trovavano ad un livello altimetrico più basso rispetto a quello in cui sorgevano i quartieri più antichi, che erano ubicati sul declivio della collina. Soprattutto nel



Figura 5. *Rue d'Italie*, Tunisi, (fine XIX secolo). Fonte: Library of Congress Prints and Photographs Division Washington (<https://lccn.loc.gov/2001699394>)

periodo invernale, una parte del nuovo quartiere diventava la meno salubre della città perché, come spiega Collotti, qui confluivano “Le acque piovane che si scaricano nel lago, trasportando tutte le immondizie della città, e cambiano in vera palude qualche parte di esso verso la sponda, sicché l’aria che vi si respira, non è molto sana; però a ciò si rimedia con la larghezza delle vie e costruendo le abitazioni alte ed ariate” (1876, 49). Difatti, le vie ortogonali tra loro che separavano gli isolati di case erano alquanto spaziose, ben tenute e per questo facilitavano gli interventi di pulizia (Fig. 5).

La strada principale, quella su cui convergevano la maggior parte delle vie secondarie, era l’asse viario che collegava la piazza della Borsa, dove si trovava l’antica Bab al-Bahr (porta del mare), allo slargo della marina in cui approdavano le imbarcazioni provenienti dalla Goletta. Il tratto finale di questa strada, quello più prossimo al lago e quindi alle case degli europei, era deputato alla passeggiata, uno spazio che l’estro occidentale aveva impreziosito con giardini e altre strutture per renderlo più ospitale e armonioso. Secondo Col-

lotti, questa passeggiata era per Tunisi “Ciò che Chiaia è per Napoli, il Lugh’Arno per Firenze, la Marina per Palermo” (1876, 54). Si trattava di una pratica che, soprattutto nell’Ottocento, in Italia e in Europa era diventata un evento borghese, un vero e proprio fenomeno collettivo di natura sociale (De Ponti 2007). A Tunisi, nel 1873, l’area in cui aveva luogo la camminata era convenzionalmente riconosciuta e circoscritta geograficamente. Gli europei partecipavano alla passeggiata a piedi o in carrozza; aggirarsi in questi spazi era possibile fino alle ore dieci della sera, annunciate col suono della trombetta del governatore (Collotti 1876, 55). In questo spazio, spiega Collotti, “girano nelle prime ore della sera gruppi di gentili donzelle italiane, inglesi e tedesche - allegre, vispe, saltellanti - poco ossequenti alle prescrizioni della moda ed ai suoi capricci. Vi s’incontrano poi molte carrozze, che non hanno l’eleganza ed il gusto di quelle che percorrono le vie delle nostre città e sono guidate da arabi o mori, nel loro vestito uniforme, per nulla paragonabili ai nostri cocchieri in livrea” (1876, 54).

Secondo le descrizioni di Collotti, lo spazio in cui si praticava la passeggiata era un luogo ormai convenzionalmente riconosciuto, in un contesto geograficamente ben circoscritto. Si trattava a quanto pare di un tentativo riuscito di ampliamento delle funzioni urbane della parte di città europea.

La prospettiva geografica a cui si rifà l'autore richiama quei tratti di strade urbane, piazze e viali che nella maggior parte dei Paesi occidentali erano comunemente destinati a questa abitudine sociale. Una caratteristica del paesaggio che, grazie all'incontro fra geografia e letteratura, è capace di alimentare inedite rappresentazioni narrative (Papotti 2003). Rintracciare le linee essenziali dell'interpretazione e dell'approccio non è semplice, ma gli scorci descritti e i modelli presenti in questa zona della città sembrano rimandare all'identità e ai luoghi di provenienza del viaggiatore (Nicosia 2020, 347-348).

4.3 *Un avamposto culturale: il Collegio italiano*

Gli individui che a metà Ottocento costituivano la collettività "italiana" nella Reggenza di Tunisi provenivano da tutti gli Stati della penisola ma per lo più dall'Italia meridionale e dalle isole. La lingua utilizzata era legata alla propria origine geografica e sociale (Pendola 2007, 76). A partire dal 1861 il Regno d'Italia diventò la madre patria dei diversi gruppi della colonia, riunendoli tutti sotto l'egida di un'unica grande comunità.

All'indomani dell'Unità i nuovi governi non fecero mancare alla colonia di connazionali l'appoggio per la creazione di una scuola maschile. I corsi furono inaugurati nel gennaio del 1864 e, poco meno di un decennio più tardi, raccolti sotto un'unica istituzione che prese il nome di Collegio italiano, al quale il nuovo Regno elargiva una sovvenzione economica annua per il mantenimento (Loth 1905, 376-377); sempre in questo periodo, per consentire agli allievi di proseguire gli studi, venne creata anche una Scuola tecnica.

Attraverso le preziose informazioni che l'autore dichiara di aver ricevuto grazie "alla gentilezza di un mio egregio amico", egli inserisce all'interno del suo resoconto di viaggio un ragguaglio completo e minuzioso dell'impegno che il nuovo Regno riservò all'istruzione degli italiani della colonia. Le motivazioni di tanto scrupolo sono da ricondurre direttamente ai suoi interessi professionali e all'attività intellettuale. Ci si trova di fronte a due argomenti, l'insegnamento da un lato e il manifesto impegno politico italiano verso la Tunisia dall'altro, su cui gravitavano, soprattutto in quegli anni, una buona parte degli impegni civili e politici esercitati del giovane siciliano.

Non si tralasci che Collotti già nel 1871 era presidente di un'istituzione morale che aveva lo scopo di favori-

re la scolarizzazione delle classi meno agiate; pochi anni dopo il suo rientro in Italia, avrebbe iniziato la sua carriera di professore in Storia, geografia a diritto; inoltre, era a favore di una colonizzazione italiana della Tunisia.

Inizialmente, scrive il siciliano, il sussidio elargito dal governo italiano era di lire 3.500. Le classi avviate nel 1864 accoglievano "un totale di 73 allievi e 4 insegnanti, di cui uno funzionava qual direttore; l'istruzione non si estendeva oltre i programmi delle classi elementari. Il numero crescente di allievi indusse il Comitato amministrativo a far costruire l'attuale Collegio; a tal uopo il Bey regalò il terreno e la colonia per mezzo di sottoscrizioni e di un prestito sopperì alle spese, che ascesero alla somma di L. 50.000" (Collotti 1876, 50).

Nel 1865 veniva inoltre introdotta una classe di perfezionamento dedicata allo studio "della lingua francese: nel 1868 fu istituita un'altra classe e nel 1870 si diede alfine ordine e programma all'attuale corso tecnico-commerciale, diviso in tre anni. Gli insegnanti furono pure aumentati secondo il bisogno e man mano che si aprivano nuove classi: attualmente il corpo insegnante consta di nove persone, compreso il Direttore, cioè: quattro maestri elementari, un professore di francese, uno d'arabo, uno di disegno e due per le altre materie nelle classi tecniche. Il governo però andò accrescendo il sussidio, portandolo prima a lire 5.000 e da tre anni a 6.500" (Collotti 1876, 50).

Le attività didattiche del collegio erano mantenute dal sussidio governativo e dalle tasse pagate dagli studenti. Queste non erano uguali per tutti, erano mensili e variavano a seconda della classe che si frequentava. Erano pure previste delle forme di sostegno economico per gli iscritti. Ai corsi venivano ammessi "a mezza tassa gli allievi di famiglie italiane non agiate e gratis gli italiani privi affatto di beni di fortuna. Gli allievi gratuiti sono in media 3/7 del numero totale. Le tasse scolastiche, secondo la media degli ultimi tre anni, produssero un'entrata di circa L. 12.000, che unite al sussidio governativo, formano un totale di L. 18.500 di entrata. Le spese pareggiano quasi le entrate senza poter soddisfare molti bisogni, che ancor si notano per questo istituto" (Collotti 1876, 51). L'amministrazione e la gestione dell'istituzione era affidata ad una deputazione composta da sei notabili appartenenti alla colonia italiana e presieduta dal Console Generale che svolgeva anche le funzioni di dirigente scolastico.

A partire dal 1870 fu pure avviata una scuola femminile che nel giro di poco tempo raccolse un buon numero di studentesse. Nel periodo in cui Collotti visitò la città, l'istituto era costituito da "quattro classi con programmi conformi alle scuole primarie d'Italia, ma si aggiunge alla classe 4^a lo studio del francese. Vi si danno pure lezioni

di musica alle allieve che le pagano partitamente. La tassa delle allieve a pagamento è di Fr. 6 mensili, però circa la metà imparano gratuitamente e sommano in totale ad una media di 160. Il corpo insegnante si compone di una Direttrice, due maestre e quattro sotto-maestre, oltre l'incaricato per il francese. Il sussidio annuo governativo è di Fr. 5000 - le entrate pareggiano le spese" (1876, 52).

L'offerta didattica, a supporto dell'istruzione e della cultura degli italiani della Reggenza, fu ampliata ulteriormente con l'istituzione di una sede succursale maschile del Collegio di Tunisi alla Goletta. La scuola nel 1873 era "frequentata da una sessantina di allievi e diretta da un maestro e da un sotto-maestro, che dipendono dal Direttore del collegio di Tunisi - Ha Fr. 2300 di sussidio governativo e poche altre fonti di entrata" (Collotti 1876, 52).

5. Conclusioni

Le strategie discorsive utilizzate da Collotti per la descrizione degli spazi urbani mettono in evidenza gli aspetti della formazione dell'identità del colonizzatore e del colonizzato (Coglitore 2020). Si tratta di un insieme di immagini narrative di un territorio che posto all'interno di una più ampia prospettiva geografica, offre preziose indicazioni con cui ricostruire le realtà paesaggistiche del passato (Papotti 2003, 393-394). Queste riflessioni e incontri interdisciplinari riportano al centro del dibattito il problema epistemologico della rappresentazione, interpretazione e concezione geografica con cui vengono definite le forme di interazione concepite e poi storicamente realizzatesi tra le parti (Bellagamba 2004, 98). Si tratta di considerazioni che non differiscono molto da quelle già espresse da Edward Said nei saggi *Orientalismo* (1991) e *Cultura e Imperialismo* (1998), dove viene delineato, offrendo una rinnovata analisi dell'argomento, il ruolo determinante e tutt'altro che innocente svolto dalla cultura e dalla letteratura occidentale nella legittimazione dell'esercizio del potere a discapito, in particolare, dell'Oriente. Si tratta di una produzione culturale che, attraverso tecniche ideologiche, propaganda, creazione di concetti e stereotipi, ha stigmatizzato le popolazioni arabo-islamiche e la loro cultura, rendendole differenti e incapaci di progredire autonomamente e "giustificandone" la loro "soppressione". Più genericamente, Said contesta il modo in cui l'Occidente rappresenta l'Oriente, una raffigurazione fortemente viziata da pregiudizi etnografici di varia natura, che porta inevitabilmente gli studiosi (spesso anche contro la loro volontà) ad operare seguendo categorie errate e quindi, ovviamente, a giungere a conclusioni altrettanto erronee.

Nel contesto qui indagato, la città, in particolare, è un dispositivo estremamente efficace per rivelare queste dinamiche. La concretizzazione narrativa urbana mostra una netta separazione tra gli spazi geo-letterari del "quartiere europeo" e quelli della Medina con i suoi borghi. La città antica permetteva alla popolazione locale di conservare le proprie abitudini e i propri stili di vita. Al contrario quella europea, costruita al di fuori delle mura, presentava i segni delle regole moderne della geografia urbana, di cui vengono messi in risalto la monumentalità della piazza, le strade larghe, la pulizia e il giardino pubblico con la sua passeggiata.

Appare chiaro che, nella trama argomentativa dell'opera di Collotti, la città non viene letta come spazio autonomo, inserito all'interno di un contesto, ma viene "costruita" attraverso il continuo confronto con il modello europeo, sinonimo in questo caso di civilizzazione. È lo stesso autore a spiegare che "senza il valevole appoggio di una nazione costruita e potente, la Tunisia non potrà partecipare al progresso dell'Europa. I raggi dell'astro che illumina attualmente il mondo civile giungono tanto pallidi attraverso il mare e i monti, da non poter per nulla diradare le tenebre, che ravvolgono quei popoli. Bisogna che le nazioni concedano un po' della loro luce ad una sorella, che affatto ne manca" (Collotti 1876, IX). L'opera, se da un lato mette in evidenza come il giovane componente dell'*élite* siciliana rappresenti al meglio l'originale versatilità geografica umanistica (Lando 2012; Lopez 2019) e politica di un uomo di cultura del suo tempo, dall'altro, in pieno spirito patriottico, esorta l'uscita dell'Italia dall'indecisa fase di puro raccoglimento di quegli anni e auspica l'inizio di un processo di espansione realizzabile mediante un'opera "civilizzatrice" di colonizzazione diretta.

Ringraziamenti

L'autore desidera ringraziare il dott. Salvatore Consoli, responsabile scientifico dell'Archivio Storico dell'Università degli Studi di Catania, per l'aiuto e la disponibilità offerta nelle ricerche; gli anonimi revisori che attraverso le importanti sollecitazioni di riflessione fornite hanno consentito di migliorare notevolmente il presente lavoro.

Riferimenti bibliografici

Aymard, M. (1994). Spazi. In Braudel, F. (a cura di). *Il Mediterraneo. Gli spazi, la storia, gli uomini, le tradizioni*. Milano, Bompiani, 123-144.

- Antinori, O., Vanzetti, A., Lambert, A., Bellucci, G. (1875). Spedizione italiana nella reggenza di Tunisi. Prima relazione presentata alla presidenza della Società geografica italiana. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 9(12), 453-468.
- Bellagamba, A. (2004). Identità e storia nell'archivio coloniale del Gambia. In Casti, E., Corona, M. (a cura di). *Luoghi e identità. Geografie e letterature a confronto*. Bergamo, Edizioni Sestante, 93-118.
- Borghi, R., Camuffo, M. (2010). Differency: postcolonialismo e costruzione delle identità urbane. In Barberi, P. (a cura di), *È successo qualcosa alla città. Manuale di antropologia urbana*. Roma, Donzelli, 117-149.
- Brioni, S., Gulema, S. (eds.). (2018). *The Horn of Africa and Italy: Colonial, Postcolonial and Transnational Cultural Encounters*. Oxford, Peter Lang.
- Brunialti, A. (1876). Il mare saharico e la spedizione italiana in Tunisia del Dottor A. Brunialti 1875. In *Tunisi. Viaggi di Crapelet, Rebatel e Tirant....* Milano, Editori fratelli Traves, 193-213.
- Brunialti, A. (1897). *Le colonie degli italiani*. Torino, Unione tipografico-editrice.
- Calchi Novati, G. (1990). Cairoli, la Sinistra Storica e gli inizi della penetrazione coloniale in Africa: un caso di colonialismo controllato. *Africa*, 3, 445-464.
- Caparelli, F. (1939). *Civiltà italiana in Tunisia*. Roma, S. A. Tipografia Editrice Italia.
- Carazzi, M. (1972). *La Società geografica italiana e l'esplorazione in Africa (1867-1900)*. Firenze, La Nuova Italia.
- Cerreti, C. (2000). *Della Società geografica italiana e della sua vicenda storica*. Roma, SGI.
- Coglitore, M. (2020). *Viaggi coloniali. Politica, letteratura e tecnologia in movimento tra Ottocento e Novecento*. Padova, Il poligrafo.
- Collotti, G. (1871). *Religione e Progresso. Lettera - Risposta all'amico Cavaliere Enrico Rodolfo de Angelis*. Catania, Tipografia Roma.
- Collotti, G. (1872). *Gli Atti della Lega Giovanile Nazionale del suo Primo Anno Accademico 1870-71, raccolti dal Presidente Cav. Gugl. Collotti dei Baroni di S. Pietro, dedicati alle Accademie e Società a cui egli appartiene con l'aggiunta di alcune sue pubblicazioni*. Catania, Tipografia Galatola.
- Collotti, G. (1876). *Tunisi e il suo popolo. Studi, impressioni e ricordi*. Catania, Coco Editore.
- Collotti, G. (1877). *Sulle scuole primarie di Pizzo Calabro*. Catania, Tipografia popolare di Andrea Cavallaro.
- Collotti, G. (1883). *L'Italia in Africa. Lettere al giornale quotidiano Il Torino. Con due autografi di G. Garibaldi, uno de' quali in facsimile*. Catania, Concetto Battiato Libraio-editore.
- Collotti, G. (1917). *Ricordando. Discorso pronunciato pel giubileo del 40° anno del suo insegnamento*. Catania, Giannotta Editore.
- Corna Pellegrini, G., Scaramellini, G., Viola, G.E. (1987). *I viaggiatori del Grand Tour in Italia*. Milano, Touring Club Italiano.
- Dai Prà, E. (2003). I parchi letterari italiani tra riproduzione e innovazione. *Geotema*, 20, 10-16.
- Dai Prà, E. (2019). Il Viaggio in Italia di Goethe: ontologia del paesaggio nel solco della tradizione speculativa geografica (e non solo) tedesca? In Salvatori, F. (a cura di). *Atti del 32° Congresso Geografico Italiano (7-10 giugno 2017), L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme*. Roma, A.Ge.I., 617-620.
- De Ponti, P. (2007). *Geografia e letteratura. Letture complementari del territorio e della vita sociale*. Milano, Unicopli.
- Fonnesu, I., Rombai, L. (2012). *Toscana. Geografia e letteratura paesaggi di ieri e di oggi*. Arezzo, Helicon.
- Francolini, B. (1939). La Tunisia e il lavoro italiano, *Bollettino della Società geografica italiana*, serie 7, 4, 255-272.
- Fusto, D. (2012). *Le scuole a Catania nel XIX secolo*. Tesi di dottorato di ricerca, Dottorato di ricerca in Storia della cultura, della società e del territorio in età moderna, Università degli Studi di Catania.
- Gabellieri, N. (2019). *Geografia letteraria dei paesaggi marginali. La Toscana rurale in Carlo Cassola*. Firenze, All'Insegna del Giglio.
- Gavinelli, D. (2007). Geografia e Letteratura. In Casari, M., Gavinelli, D. (a cura di). *La letteratura contemporanea nella didattica della geografia e della storia*. Milano, CUEM, 5-14.
- Gavinelli, D. (2009, 17 ottobre), La didattica della geografia: contenuti interculturali, aspetti interdisciplinari e nuove forme di cittadinanza, presentazione al Seminario regionale della rete lombarda ELLIS. https://www.storieinrete.org/storie_wp/?p=899 [20/12/2020].
- Gavinelli, D. (2019). Introduzione a Geografia e letteratura. Luoghi, scritture, paesaggi reali e immaginari. In Salvatori, F. (a cura di). *Atti del 32° Congresso Geografico Italiano (7-10 giugno 2017), L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme*. Roma, A.Ge.I., 597-604.

- Guarducci, A., Rombai, L. (2017). Paesaggio e territorio, il possibile contributo della geografia. Concetti e metodi. *Scienze del territorio*, 5, 19-25.
- Khadhar, H. (1989), La Révolution française, le Pacte fondamental et la première Constitution tunisienne de 1861. *Revue du monde musulman et de la Méditerranée*, 52/53, 132-137.
- Lando, F. (1999). Luogo territorio e paesaggio. I segni del radicamento: geografia e letteratura. In Cusimano, G. (a cura di), *La costruzione del paesaggio siciliano: geografi e scrittori a confronto*. Palermo, Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Palermo, 203-216.
- Lando, F. (2005). Geografia e letteratura. Le modalità per un'interazione. In Lando, F., Voltolina, A. (a cura di), *Atlante dei luoghi. Ipotesi per una didattica della geografia*. Venezia, Libreria Editrice Cafoscarina, 13-32.
- Lando, F. (2012). La geografia umanista: un'interpretazione, *Rivista Geografica Italiana*, 119 (3), 259-289.
- Lopez, L. (2019). A geo-literary analysis through human senses. Towards a sensuous Camino geography. *Emotion, Space and Society*, 30, 9-19.
- Loth, G. (1905). *Le peuplement italien en Tunisie et en Algérie*. Paris, Librairie Armand Colin.
- Lucchesi, F. (2012). Sviluppi teorici e tematiche di indagine negli studi di Geografia umanistica: i paesaggi letterari e quelli cinematografici. *ACME – Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università degli Studi di Milano*, 65 (2), 193-220.
- Maggioli, M., Morri, R. (2009). Tra geografia e letteratura: realtà, finzione e territorio. *Quaderni del Novecento*, 9, 53-70.
- Manacorda B., Nouschi A. (1964). Gli Europei in Algeria dal 1830 al 1954. *Studi Storici*, 5 (4), 675-690.
- Marengo, M. (2016). *Geografia e letteratura. Piccolo manuale d'uso*. Bologna, Pàtron.
- Margot, L. (2003). *Une mer au Sahara: mirages de la colonisation, Algérie et Tunisie, 1869-1887*. Paris, Éd. Dé la Différence.
- Melfa, D. (2008). *Migrando a sud. Coloni italiani in Tunisia (1881-1939)*. Roma, Aracne.
- Michel, E. (1941). *Esuli italiani in Tunisia: 1815-1861*. Milano, Istituto per gli studi di politica internazionale.
- Natili, D. (2008). *Un programma coloniale. La Società Geografica Italiana e l'origine dell'espansione in Etiopia (1867-1884)*. Roma, Gangemi.
- Nicosia, E. (2020). Urbanscapes e memoria dei luoghi: un ritratto (geo)letterario di Catania. *Il capitale culturale*, 22, 337-367. DOI: 10.13138/2039-2362/2396
- Nuova Enciclopedia popolare, ovvero Dizionario Generale di Scienza, Lettere, Arti, Storia Geografia...* (1848). Tomo XII. Torino, Pompa Editori.
- Papotti, D. (2003). Attività odepórica ed impulso scrittore: la prospettiva geografica sulla relazione di viaggio. *Annali d'Italianistica*, 21, 393-407.
- Papotti, D. (2011). Geografia e letteratura: affinità elettive e accoppiamenti giudiziosi. In Giorda, C., Puttilli, M. (a cura di). *Educare al territorio, educare il territorio. Geografia per la formazione*. Roma, Carocci, 248-257.
- Pendola, M. (2007). *Gli italiani di Tunisia. Storia di una comunità (XIX-XX secolo)*. Foligno, Editoriale Umbra.
- Persi, P., Dai Prà, E. (2001). "L'aiuola che ci fa..." *Una geografia per i parchi letterari*. Urbino, Università degli Studi di Urbino.
- Said, E. (1991). *Orientalismo*. Torino, Bollati Boringhieri.
- Said, E. (1998). *Cultura e imperialismo. Letteratura e consenso nel progetto coloniale dell'Occidente*. Roma, Gamberetti.
- Sebag, P. (1998). *Tunis: Histoire d'une ville*. Paris, L'Harmattan.
- Tumino, R. (2013). Guglielmo Collotti. In *Dizionario Biografico dell'Educazione 1800-2000*, (vol. I, A-K, 372-373). Milano, Editrice Bibliografica.
- Ximenes E. (1885). *Epistolario di Giuseppe Garibaldi con documenti e lettere inedite (1836-1882)*. Vol. II. Milano, Alfredo Brigola.

Fonti archivistiche

Archives Nationales de Tunisie, *Correspondance du Royaume de Tunis et du Royaume de Sardaigne*, Correspondance de 1798 à 1828, Dos. 612, Doc. 10.



Citation: C. Pappalardo (2021). Una lettera di Paolo Bajnotti a Cristoforo Negri nel contesto dell'esplorazione del Mar Morto nel XIX secolo. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 4(1): 53-71. doi: 10.36253/bsgi-1357

Copyright: ©2021 C. Pappalardo. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

Una lettera di Paolo Bajnotti a Cristoforo Negri nel contesto dell'esplorazione del Mar Morto nel XIX secolo

A letter from Paolo Bajnotti to Cristoforo Negri in the context of the exploration of the Dead Sea in the 19th Century

CARMELO PAPPALARDO

Dipartimento di Storia, Archeologia, Geografia, Arte e Spettacolo, Università degli Studi di Firenze, Italia

E-mail: carmelo.pappalardo@gmail.com

Abstract. A letter in the archives of the Italian Geographical Society in which Paolo Bajnotti, an Italian diplomat who had resided in Egypt, informs Cristoforo Negri about his trip to Palestine in 1869, before moving to Galaz for a new assignment, and about how he visited the Dead Sea thanks to the guidance of a Franciscan scholar who reported that he had personally observed that over the last ten years the level of the Dead Sea had dropped by about 95 cm, provides the opportunity for a historical overview of the exploration of the Jordan Valley from Lake Tiberias to the Gulf of Aqaba during the 19th century. What might seem to be a mere curiosity is in fact part of a very significant issue that was controversial among the geographers and cartographers of the time, as is clearly shown in Negri's speech at the meeting of the Società Geografica Italiana on March 13th 1870. The level of the Dead Sea and the level of the Sea of Galilee, the resulting difference in height that the River Jordan has to cover with a significant average gradient, the lack of a rise in the level of the Dead Sea despite the absence of an estuary were questions that in the mid-19th century were still waiting for an answer supported by scientific data and free of pious or pseudo-scientific overtones. A numerous series of expeditions - some improvised, others well organized - gave some answers to these issues, removing any doubt and establishing that the entire hydrologic basin was significantly below the level of the Mediterranean, that the Jordan did not have a strong slope because it was very meandering, and that the Dead Sea's level was regulated by the strong amount of evaporation that occurred throughout the year.

Keywords: Historical geography, Historical cartography, Geographical explorations, Dead Sea, Jordan River, Lake of Tiberias.

Riassunto. Una lettera conservata nell'archivio della Società Geografica Italiana nella quale Paolo Bajnotti, diplomatico torinese che aveva soggiornato in Egitto, racconta a Cristoforo Negri del suo viaggio in Palestina nel 1869, prima di trasferirsi a Galaz per un nuovo incarico, e di come avesse visitato il Mar Morto grazie alla guida di un dotto francescano che lo informa di come avesse avuto modo di appurare di persona che nel corso degli ultimi dieci anni il livello del Mar Morto si era abbassato di circa 95 cm, diviene spunto per un *excursus* storico sull'esplorazione della valle del Giordano,

dal Lago di Tiberiade fino al golfo di Aqaba, nel corso del XIX secolo. Infatti, quella che potrebbe sembrare una mera curiosità, si inserisce in una questione assai importante e dibattuta da geografi e cartografi di quel tempo, come ben evidenziato nel discorso del Negri all'adunanza della Società Geografica Italiana del 13 marzo 1870. Il livello del Mar Morto e quello del Lago di Galilea, il conseguente dislivello che il fiume Giordano deve coprire con una rilevante pendenza media, il mancato innalzamento del livello del Mar Morto a fronte della mancanza di un estuario erano problemi che alla metà dell'800 attendevano ancora una risposta supportata da dati scientifici e scevra da commistioni religiose o pseudo-scientifiche. Una serie numerosa di spedizioni – alcune improvvisate, altre ben preparate – diedero delle risposte a queste domande, fugando ogni tipo di dubbio e stabilendo che tutto il bacino idrologico si trova abbondantemente sotto il livello del Mediterraneo, che il Giordano non ha una forte pendenza, perché assai sinuoso, e che il livello del Mar Morto era regolato dalla forte evaporazione che le sue acque subiscono nel corso dell'anno.

Parole chiave: Geografia storica, Cartografia storica, Esplorazioni geografiche, Mar Morto, fiume Giordano, lago di Tiberiade.

1. Introduzione

Conservata presso l'archivio della Società Geografica Italiana (U.A. 8, F.A., b. 3 bis, fasc. 8)¹ vi è una breve lettera di Paolo Bajnotti² indirizzata a Cristoforo Negri³, allora presidente della Società Geografica Italiana.

La missiva⁴, che consta di un unico foglio di carta ingiallita dal tempo, piegato a metà a formare le quattro facciate, su cui il testo è vergato ad inchiostro con scrit-

tura sicura e leggibile, reca la data del 3 Ottobre 1869 e la località di Galatz⁵.

2. Il testo

Galatz li 3 Ottobre 1869

Ill.mo Signor Commendatore, / Prima di lasciare l'Egitto / per questa nuova mia residenza del Da-/nubio ho potuto procurarmi il piace-/re da lungo tempo desiderato di un / viaggio in Palestina ed, ospitato dai R. R. P. P. Francescani, / ebbi l'onore di conoscere uno di essi, / dotto archeologo e profondo studioso / di quelle contrade, e di fare in / carovana sotto la sua direzione la gita // di Gerico, del Giordano e del Mar Morto. / A riguardo del livello delle / acque di questo egli mi raccontò d'aver / osservato da dieci anni in qua un cos / tante ed ininterrotto abbassamento / che egli crede abbia raggiunto i 95 / centimetri per tale periodo di tempo. / Il fatto fu constatato dall'emersione / di certe ruine site nel lago vicino / alla foce del Giordano e che or fanno / dieci anni erano circa un metro sotto / il pelo delle acque. / Riservandomi a più minuti / ragguagli ed a dati precisi spero // non le sia discaro ch'io sottoponga / intanto anche così sommariamente / all'approvazione sapiente di V. / S. Ill.ma questo fenomeno che credo / sfuggito agli studi della spedizione / Americana di Lynch⁶ e dell'Austriaca⁷ / e che parmi debba aumentare i già / molti punti d'interesse che la / scienza trova in quella curiosa / regione che è il bacino del / Mar Morto e delle valli del / Cedron e del Giordano // inferiore. / Ho l'onore di profferirmele⁸ / colla massima stima / Devotissimo / Paolo Bajnotti.

3. Commento al testo

Da quel che si evince dalle poche righe della lettera, Bajnotti informa il Negri che prima di lasciare il suo incarico diplomatico in Egitto, per un nuovo incarico a Galatz in Romania, ebbe l'opportunità di compiere un viaggio in Palestina, viaggio "da lungo tempo desiderato". Scarso di dettagli, il conte torinese ci fa sapere di essere stato ospite dei Padri Francescani della Custodia

¹ Ringrazio la Società Geografica Italiana nelle persone della vicedirettrice Prof.ssa Margherita Azzari e della Responsabile della Biblioteca e degli Archivi dott.ssa Patrizia Pampana per avermi dato la possibilità di consultare, di fotografare, nonché di pubblicare la lettera.

² Il conte Paolo Bajnotti, nato a Torino il 26 aprile 1842 e morto a San Remo il 14 marzo 1919, fu un diplomatico del Regno d'Italia. Intraprese la carriera diplomatica sin da giovane, fino ad arrivare alla prestigiosa carica di ministro plenipotenziario d'Italia in America. Dalla lettera in studio sappiamo che nel 1869 venne trasferito dall'Egitto a Galatz, in Romania. [http://www.piemonteis.org/?p=2998]

³ Cristoforo Negri (Milano, 13 giugno 1809 - Firenze, 18 febbraio 1896) fu un geografo, economista, diplomatico e politico italiano. Tra i fondatori della Società Geografica Italiana, ne fu il primo presidente dal 1867 al 1872 (Maggioli 2013).

⁴ Segnatura archivistica: Società Geografica Italiana. Fondo Amministrativo / 1 Presidenza Cristoforo Negri / 8 corrispondenza 1870 - Ottobre-Dicembre / 9 Bajnotti Paolo / Lettera 1 Paolo Bajnotti a Cristoforo Negri. Osservazioni riguardanti l'area della Giordania. [https://patrimonio.archivio.senato.it/inventario/scheda/societa-geografica-italiana-fondo-amministrativo/IT-AFS-028-002314/bajnotti-paolo] [https://patrimonio.archivio.senato.it/inventario/scheda/societa-geografica-italiana-fondo-amministrativo/IT-AFS-028-002315/paolo-bajnotti-cristoforo-negri]

⁵ Nome tedesco della città di Galați sul Danubio nella neonata Romania, resasi indipendente dall'impero ottomano nel 1859, dopo la guerra di Crimea (1853-56).

⁶ *Infra*.

⁷ Con ogni probabilità fa riferimento alla spedizione diretta da J. Russegger che si recò sul Mar Morto per misurarne il livello nel corso dell'autunno del 1838 (*infra*).

⁸ Espressione formale usata nella chiusura di una lettera, assai comune nel XIX secolo. Cfr. ad esempio A. Manzoni, Lettera 180, 22 febbraio 1823. http://www.alessandromanconi.org/lettere/180

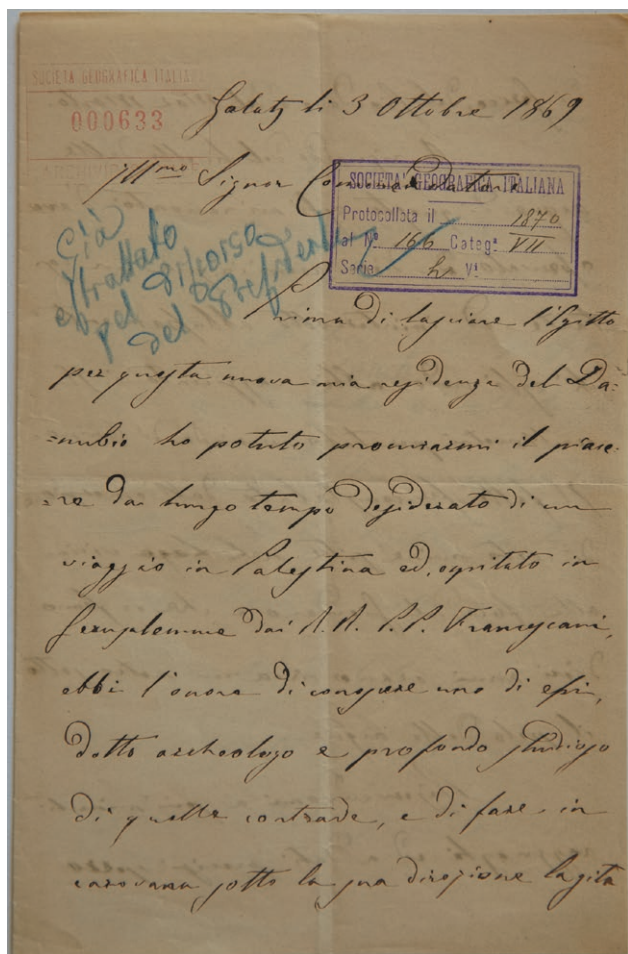


Figura 1. Il testo della lettera di Bajnotti a Negri, p. 1. Fonte: Società Geografica Italiana, Archivio storico (foto V. Bologna).

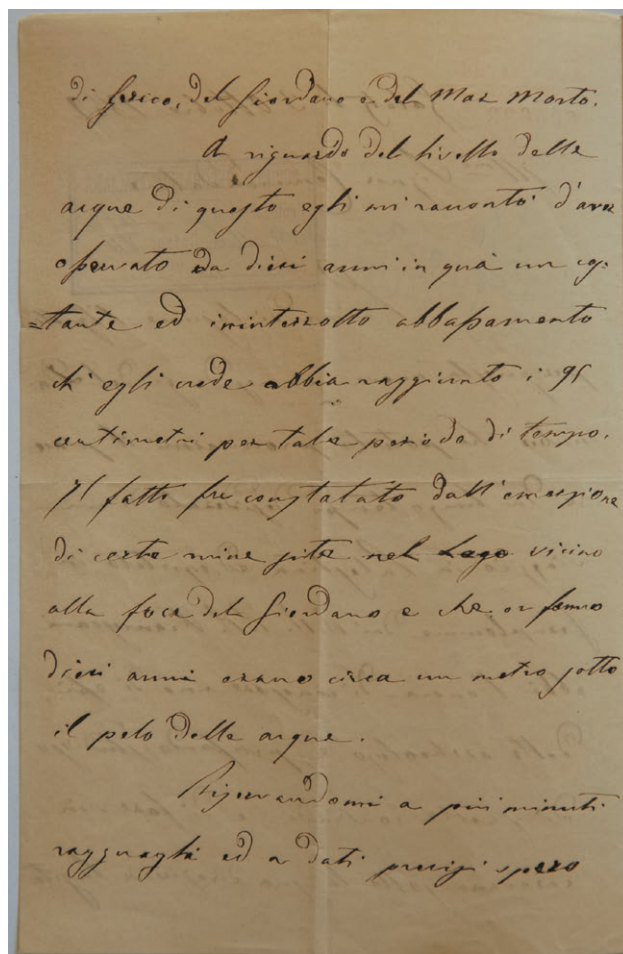


Figura 2. Il testo della lettera di Bajnotti a Negri, p. 2. Fonte: Società Geografica Italiana, Archivio storico (foto V. Bologna).

di Terra Santa a Gerusalemme⁹. Qui egli ha modo di conoscere un frate “dotto archeologo e profondo studioso di quelle contrade”, che lo guida – “in carovana”, cioè assieme ad altre persone – in una interessante escursione che lo porta a visitare Gerico, il fiume Giordano e il Mar Morto. Di tutto quel che vede lungo il viaggio e sul Mar Morto, l'unica cosa che ritiene interessante al punto di riferirlo espressamente al Presidente della Società Geografica Italiana, della quale egli era socio, è il dettaglio della diminuzione di 95 cm in dieci anni del livello del

Mar Morto, così come gli era stato riferito dal frate che lo guidava.

4. La reazione di Negri

Tale notizia, evidentemente, non fu ritenuta di secondaria importanza, come evidenziato dal risalto che viene dato ad essa nel discorso tenuto dal Negri in occasione dell'adunanza della SGI del marzo 1870.

“Anche il socio Bajnotti ritornando da recente viaggio in Palestina, mi espose che il livello del Mar Morto (l'antico Frescobaldi piacevasi di chiamarlo *Mare Maledetto*)¹⁰

⁹ Di un edificio adibito dai Francescani all'ospitalità di pellegrini e personaggi illustri a Gerusalemme, la cosiddetta Casa Nova, si ha notizia già nel XVII secolo (Klimas 2015). Nei registri di Casa Nova, conservati nell'Archivio Storico della Custodia di Terra Santa (ASCTS), risulta che il Bajnotti vi ha soggiornato per 10 giorni, dal 2 al 12 di marzo del 1869. Di ciò si ha riscontro sia nel registro di minuta, che in quello ufficiale, dove però viene erroneamente trascritto il nome Carlo, anziché Paolo (ASCTS1874; ASCTS1869).

¹⁰ Il Negri fa qui riferimento all'appellativo dato al Mar Morto da Leonardo Frescobaldi, nobile fiorentino, nel resoconto che fece del suo viaggio in Terra Santa nel 1384-85. *Viaggio di Lionardo di Niccolò Frescobaldi in Egitto e in Terra Santa* (Frescobaldi 2012, 175).

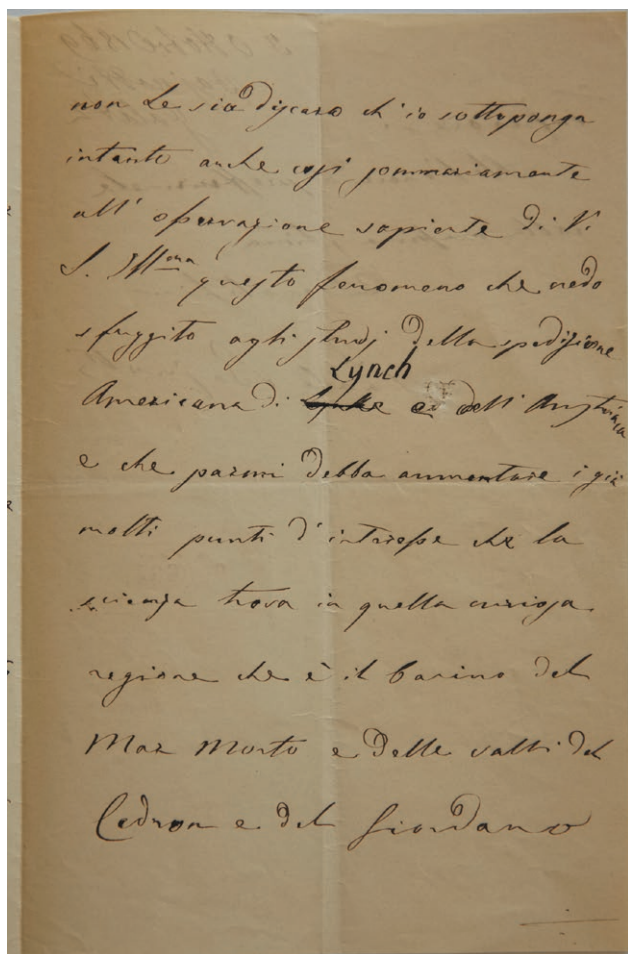


Figura 3. Il testo della lettera di Bajnotti a Negri, p. 3. Fonte: Società Geografica Italiana, Archivio storico (foto V. Bologna).

da dieci anni in poi è in costante abbassamento, e che le osservazioni fatte dai Padri di Terra Santa stabiliscono a 95 centimetri la variazione di livello avvenuta in questo periodo di tempo. Pregai il signor Bajnotti a procurarmi la serie delle osservazioni del fenomeno che ove fosse ben accertato, avrebbe molta importanza per la tanto discussa geologia di quella contrada. Su tale indicazione data dal socio Bajnotti, richiamai altresì l'attenzione particolare del distintissimo geografo Kiepert, che accompagnato da suo figlio Riccardo, giovane perspicace e di molta dottrina, partì per l'Egitto e la Siria ad esecuzione di incarichi scientifici meritatamente affidatigli dal Governo prussiano. Conobbi la sua partenza da lettera in data 28 febbraio, e ben volentieri raccomandai l'illustre Kiepert ai nostri soci che sono in Levante, ed ai molti miei amici nel corpo diplomatico e consolare italiano. Intanto sono lieto dell'ottima scelta fatta dal Governo di Prussia di un geografo eminente, che tanto pose di studi e fatiche nelle molte carte generali e speciali di Siria e di Egitto pubblicate da lui, conosce i problemi a sciogliere, e molti ne

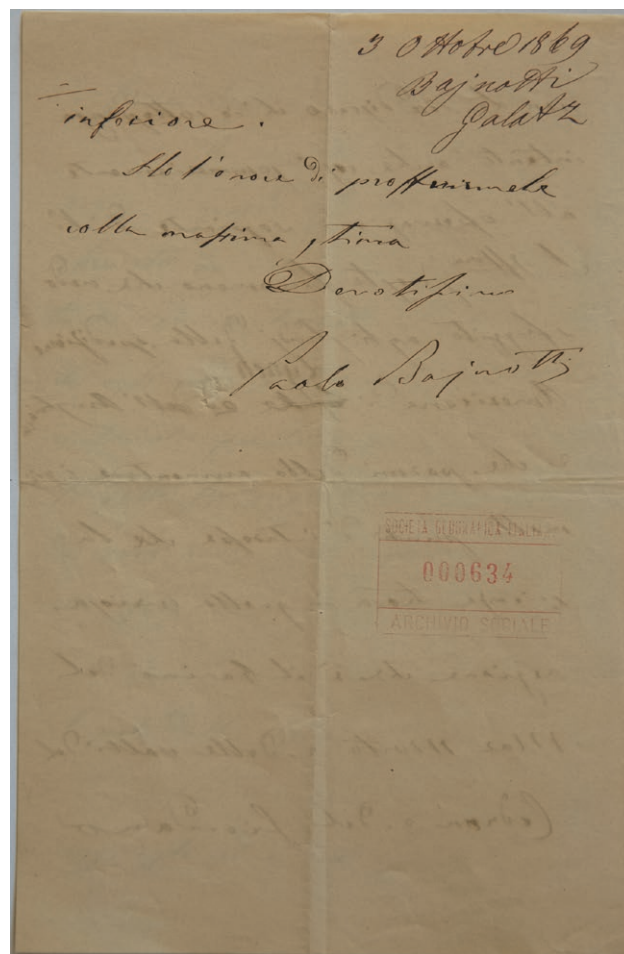


Figura 4. Il testo della lettera di Bajnotti a Negri, p. 4. Fonte: Società Geografica Italiana, Archivio storico (foto V. Bologna).

scioglierà, trovandosi ora a capo di bene allestita spedizione" (Negri 1870, 24-25).

Quella che potrebbe apparire come poco più di una curiosità, in realtà apporta un'importante novità e pone la nostra attenzione sulla questione dell'esplorazione della valle del Giordano e del Mar Morto che tanto aveva appassionato e impegnato, con risvolti a volte anche tragici, gli esploratori e geografi della metà dell'800.

5. Il "dotto archeologo e profondo studioso di quelle contrade"

Sull'identità del "dotto" frate che gli fa da guida si possono fare solo alcune supposizioni. Tra le attività dei Francescani di Terra Santa – presenti nel Vicino Oriente già a partire dalla prima metà del XIII secolo, ancora

vivo San Francesco e ben prima della fondazione della Custodia di Terra Santa¹¹ – vi è sempre stata quella di guidare ospiti e pellegrini a visitare quei territori e, in particolare, i luoghi nei quali, secondo antica tradizione, si sarebbero svolti gli eventi narrati nei Vangeli e negli altri libri della Bibbia. Non deve quindi stupire se, potendo contare su una conoscenza approfondita del territorio e su una tradizione plurisecolare, tra di loro ebbero a formarsi esimi studiosi.

5.1 Francesco Cassini da Perinaldo

Per quello che riguarda la metà del XIX secolo i nomi più importanti sono quelli di Francesco Cassini da Perinaldo che soggiornò in Terra Santa dal 1846 al 1854 e diede alle stampe, tra l'altro, un'interessante opera in tre volume dal titolo *La Terra Santa descritta dal P. Francesco Cassini da Perinaldo*, nella quale, parlando del Mar Morto, dice esplicitamente: “È questa la prima volta che vi parlo ex professo di un luogo, che non ho visitato, ma che ho solamente veduto di lontano” (Cassini da Perinaldo 1855, vol. 3, 124). Fa, inoltre, riferimento alla spedizione americana guidata da Lynch (*infra*):

“...quella commissione mandata tre anni fa dagli Stati Uniti d'America a scandagliare, ed a misurare il lago di Tiberiade, ed il lago Asfaltide: la quale commissione era composta di soggetti assai versati in queste materie, i quali avevano con sé una barca di ferro... Quei signori consumarono più di un mese nel fare le loro investigazioni, che pagarono ben care non solo di borsa, ma ancora di pelle” (Cassini da Perinaldo 1855, vol. 3, 132).

5.2 Alessandro Bassi

Un altro personaggio importante fu il francescano Alessandro Bassi che diede alle stampe nel 1857, anch'esso in tre volumi, il *Pellegrinaggio storico e descrittivo di Terrasanta*. Parlando del Mar Morto, ci informa che

“... è di circa 440 metri sotto il livello del mare, maggiore per conseguenza di quanti se ne conoscano su tutta la superficie del globo. Il Mar Morto è lungo circa ottantotto chilometri, largo ventidue. Spesso è avvolto di densa caligine. Pei praticati scandagli risulta, che la sua maggiore profondità è di metri quattrocentotrenta... La salsedine delle acque è sei tanti quella del Mediterraneo” (Bassi 1857, vol.2, 215).

Egli descrive poi le sensazioni che prova immergendosi nell'acqua del mare, che, quindi, ha evidentemente visitato.

Entrambi si pongono il problema del mancato deflusso dell'acqua dal lago e riportano le varie spiegazioni, a volte pittoresche, del mancato aumento di livello dell'acqua, concordando, più o meno, sul fatto che la spiegazione più plausibile sia quella della forte evaporazione.

5.3 Liévin de Hamme

Ma la figura che con maggiore probabilità si cela dietro il laconico “dotto archeologo e profondo studioso” della nostra lettera è quella di Liévin de Hamme (de Looze 2016), una tra le più famose guide di pellegrini dell'ottocento. Nato l'11 agosto del 1822 ad Hamme in Belgio, Edouard Colleman all'età di 28 anni entra nell'Ordine dei Frati Minori a Gand, prendendo il nome di Fra Liévin. Nel 1856 si trasferisce a Parigi, dove presta servizio presso il locale Commissariato di Terra Santa. Ordinato sacerdote, viene mandato in Terra Santa, dove arriva il 6 gennaio del 1859 e dove morirà il 23 settembre 1898. Da subito si adoperò nella guida di pellegrini e visitatori illustri di varie nazionalità, dal momento che parlava olandese, francese, italiano e arabo, e comprendeva latino, tedesco e qualche parola di ebraico. Divenuto guida ufficiale di Terra Santa, approfondì gli studi di storia e geografia biblica e di archeologia. Si interessò anche dell'acquisto delle rovine di *Tell Houm*, la Cafarnaon evangelica, e di quelle di Betfage, scoprendo qui la pietra affrescata d'epoca medievale che ricordava l'episodio evangelico dell'ingresso di Gesù a Gerusalemme (Luca 19, 29-40). Sembrerebbe quanto mai probabile che sia stato lui a guidare la “carovana” di cui faceva parte anche Paolo Bajnotti nel viaggio da Gerusalemme a Gerico, fiume Giordano e Mar Morto, e a Fra Liévin si dovrebbe quindi attribuire l'informazione sull'abbassamento di 95 cm in dieci anni del livello del Mar Morto (per coincidenza erano proprio dieci gli anni trascorsi da quando Fra Liévin era arrivato in Terra Santa).

Ma i dubbi tornano a palesarsi una volta lette le righe che il frate archeologo dedica al Mar Morto e alla regione di Gerico nella sua *Guide-indicateur des sanctuaries et lieux historiques de la Terre-Sainte*, opera in tre volumi data alle stampe a Gerusalemme prima nel 1869 e poi, in edizione rivista, nel 1887:

“... on arrive au bord de la Mer Morte. ... On avance encore quelques pas et l'on descend de cheval sur un petit cap, vis-à-vis d'un îlot appelé Redjom Bahhr Louth

¹¹ Giuridicamente costituita nel 1342 da Clemente VI con la Bolla “*Gratias agimus*” (Piccirillo 2000, 146-147).



Figura 5. Il deserto di Giuda visto dalla strada da Gerusalemme a Gerico (foto dell'autore).

(le monceau de la mer de Loth)¹² ... Cet îlot affecte grossièrement la forme circulaire. Il émerge au-dessus de la mer sur une étendue de 60 mè. de diamètre, quelquefois moins encore ce qui dépend de la crue des eaux... (2) En 1860, j'ai pu me rendre deux fois à pied sec jusqu'à l'îlot. En 1861, mon cheval avait de l'eau jusqu'aux genoux ; en 1862, il en avait, dans certains endroits, jusqu'au ventre, et en 1863 les eaux avaient crû davantage. Depuis lors il m'a été impossible de m'y rendre si ce n'est en nageant. J'ai essayé souvent de prendre la mesure qui sépare l'îlot du rivage, mais la rapidité du courant et la force du vent faisaient tellement dériver la ficelle dont je me servais que la mesure prise ne pouvait être exacte, même approximativement. Une nouvelle tentative que j'essayais le 4 Janvier 1882, fut couronnée d'un plein succès. Vers onze heures du matin, par un temps tranquille, je me rendis au Redjom Bahhr Louth, emportant une forte corde dont j'avais lié une des extrémités à un tronc d'arbre placé au bord de la mer. Arrivé à l'îlot je me plaçai dans la direction du N. au S., puis je tendis bien la corde en tirant sur elle de toutes mes forces et je la coupai juste à l'endroit où elle touchait le mur de fondation de l'ancienne construction. La mesure obtenue fut de 243 mè. 55 cent.: je ferai observer qu'à cette époque les grosses pluies hivernales n'étaient pas encore tombées, de sorte que la mer était basse" (De Hamme 1887, 281-282, n. 2).

Leggendo quanto scritto, si ha modo di apprezzare l'interesse del frate per il livello del mare che varia nel tempo, ma i dati che egli riferisce sembrano essere diametralmente opposti a quelli riportati da Bajnotti nella sua lettera. Cosa che rimane difficilmente spiegabile, se non ritenendo che sia stato un altro frate ad accompagnare Bajnotti e che le informazioni riferitegli a proposito del livello del mare fossero del tutto errate, oppure che sia stato lui a fraintendere quello che il frate gli



Figura 6. Il Mar Morto dalla sponda orientale all'altezza del Wadi Mujib/Arnun (foto dell'autore).

aveva detto. Indipendentemente da ciò, resta da notare il fatto che Bajnotti attiri l'attenzione su un dato assai importante, quello del livello del Mar Morto, la cui misurazione impegnò non poco le numerose spedizioni che si interessarono a quella arida regione nel volgere della metà del XIX secolo.

È Charles W. Wilson che, per conto del Palestine Exploration Fund, a partire dal 1865 si interessa del livello del Mar Morto e delle sue variazioni. Bisognerà tuttavia aspettare gli inizi del secolo scorso perché si cominci a monitorare in modo continuo e costante il livello del Mar Morto (*infra*). In tempi recenti alcuni studiosi si sono concentrati sulla ricostruzione dell'andamento del livello del Mar Morto nel corso del tempo, mostrando come, durante il XIX secolo, il livello del Mar Morto abbia avuto un andamento decrescente nel primo ventennio a toccare i -400 m, crescente nel secondo, poco fluttuante attorno ai -395 m nei due decenni seguenti e costantemente in crescita nell'ultimo ventennio, fino a superare i -390 m alla fine del secolo (Klein, Flohn 1987; si veda anche Gavrieli 2004; Kreiger 2016, 31-130). È quindi probabile che la notizia riportata dal Bajnotti non vada in contraddizione con quanto poi scritto da Fra Liévin nella sua *Guide*, ma piuttosto sia indizio dell'andamento fluttuante del livello del mare nel corso dei decenni centrali del secolo.

6. L'esplorazione del Mar Morto nel corso del XIX secolo

"Palestine's explorers of the new era differed from those who went to study other countries in one primary aspect, in the geopious¹³ influence that the subject of their studies

¹² Conder, Kitchener 1883, 177 e 220-221.

¹³ Il termine *geopiety* o quello più generico *geosophy* è stato coniato dal

had on their research. It was obvious that no one could ignore the uniqueness of Palestine, the 'Holy Land', with all its implications... The participants who undertook this scientific adventure did their best to perform their study according to the high scientific standards of their time, but they could not avoid the religious connection, and it strongly influenced the objects and topics they chose to investigate" (Goren 2016, 4).

6.1 Ulrich Jasper Seetzen

Il primo esploratore moderno a visitare la regione siro-palestinese fu il tedesco Seetzen (1767-1811) (Lichtenberger 2011). Egli attraversò la regione che comprende il lago di Tiberiade, la valle del Giordano e il Mar Morto tra il 1805 e il 1807. Le descrizioni riportate nei suoi diari, che egli annotò con quotidiana puntualità dal 1802 ad almeno tutto il 1809, sono in parte sommarie, concise e sobrie; in parte, invece, si dilungano in resoconti dettagliati e letterariamente elaborati: è il caso, per esempio, della perlustrazione delle rive del Mar Morto che compì più volte, senza però addentrarsi mai dentro le sue acque. In particolare affronterà il viaggio da Kerak a Gerusalemme attraverso la sponda meridionale del Mar Morto dal 2 al 10 aprile 1806; mentre dal 15 al 18 dicembre dello stesso anno esplora e descrive i territori della sponda occidentale del Mar Morto; dal 5 gennaio al 2 febbraio del 1807 esplora invece la sponda orientale e l'entroterra¹⁴.

6.2 Johann Ludwig Burckhardt

Lo svizzero Burckhardt¹⁵ (1784-1817) è forse il più famoso esploratore moderno del Vicino Oriente; a lui si deve, tra l'altro, la riscoperta moderna della leggendaria città nabatea di Petra. A lui si deve anche una dettagliata

geografo statunitense John K. Wright "per indicare quel complesso di relazioni e legami emotivi – attaccamento, reverenza, amore – che si stabiliscono tra l'uomo, o meglio un gruppo definito, ed il suo territorio". Lando 2012, 274, n. 44; cfr. anche Wright 1966, 7 e 251-253.

¹⁴ I suoi diari vennero parzialmente pubblicati solo postumi nel 1854 in quattro volumi che raccoglievano i quaderni dal 1805 al 1809 (Seetzen 1854); in particolare per quanto riguarda la regione del Mar Morto cfr. Seetzen 1854, vol. 1, 426-431; vol. 2, 217-274, 293-385. Alcune sue note erano invece già state pubblicate in inglese nel 1810 a cura della Palestine Association of London (Seetzen 1810). Per la parte riguardante il suo viaggio in Palestina e dintorni si veda anche Seetzen 2002.

¹⁵ Figlio di una famiglia di commercianti svizzeri, venne assunto dalla African Association di Londra e, dopo aver studiato arabo a Cambridge, si trasferì ad Aleppo, dove continuò a studiare l'arabo e il Corano facendosi chiamare Ibrahim bin Abdullah, nome che mantenne fino alla morte. Visse e viaggiò per tutto il Vicino Oriente, arrivando fino alla Mecca e Medina, fino in Nubia e scoprendo Petra e Abu Simbel. Morì di dissenteria al Cairo il 15 ottobre 1817.

descrizione della regione che va dal Mar Morto al golfo di Aqaba nel volume *Travels in Syria and the Holy Land* pubblicato postumo nel 1822 a Londra (Burckhardt 1822)¹⁶. Nel viaggio da Damasco al Cairo attraverso l'altopiano transgiordano, che compirà nell'estate del 1812, Burckhardt ha modo di osservare e descrivere il paesaggio attorno al Mar Morto¹⁷.

6.3 Charles Irby e James Mangles

Due ufficiali della Royal Navy inglese, Irby (1789-1845) e Mangles (1786-1867), nel 1817 intrapresero un viaggio nel vicino oriente che si protrasse per quattro anni. Non pubblicarono un vero resoconto del viaggio, ma vennero persuasi a dare alle stampe le lettere che avevano inviato ai loro familiari, dove il viaggio viene raccontato con dovizia di particolari (Irby, Mangles 1823). La parte riguardante l'itinerario dalle fonti del Giordano fino alla sponda meridionale del Mar Morto per risalire dalla sponda orientale fin su a Gerash, Tiberiade e concludersi ad Acri, si può trovare nelle lettere IV e V. Era il 6 maggio 1818 quando Irby e Mangles cominciarono il loro giro esplorativo attorno al Mar Morto con due arabi, scendendo da Hebron e risalendo sulla riva opposta in direzione di Kerak. Si accorsero che lo stretto del Lisan era guadabile durante alcuni periodi dell'anno, almeno al loro tempo, prima, cioè, che il livello del Mar Morto risalisse durante la seconda metà del XIX secolo (Irby, Mangles 1823, 352-355).

"We found, exclusive of the saline appearance left by the retiring of the waters, several large fragments of clear rock-salt lying on the ground, and on examining the hill, we found it composed partly of salt and partly of hardened sand. In many instances the salt was hanging from cliffs in clear perpendicular points like icicles, and we observed numerous strata of that material of considerable thickness, having very little sand mixed with it" (Irby, Mangles 1823, 352-355).

L'esplorazione del Mar Morto e la navigazione del Giordano partendo dal Lago di Galilea è, tuttavia, legata in particolare a tre esploratori della prima metà del XIX secolo: Christopher Costigan, Thomas H. Molineux e William F. Lynch. Tutt'e tre tentarono di navigare par-

¹⁶ "The principal geographical discoveries of our traveller, are the nature of the country between the Dead Sea and the gulf of AElana, now Akaba..." (Burckhardt, 1822, p. v).

¹⁷ Tra le altre cose, a proposito del livello del Mar Morto egli annota quanto segue: "Concerning the lake itself, I was informed that no visible increase of its waters takes place in winter time, as the greater part of the torrents which descend from the eastern mountains do not reach the lake, but are lost in the sandy plain" (Burckhardt 1822, 394).



Figura 7. Le formazioni saline dei monti di Sedom come descritte da Irby e Mangles (foto dell'autore).



Figura 8. La parte meridionale del Mar Morto vista da occidentale (foto dell'autore).

tendo dal Lago di Tiberiade attraverso il fiume Giordano per arrivare al Mar Morto (Masterman 1905; Masterman 1911). I primi due tentativi finirono in tragedia, mentre il terzo, meglio organizzato, avrà successo e rileverà e scandaglierà a fondo il bacino del Mar Morto¹⁸.

6.4 Christopher Costigan

Il primo a tentare l'impresa fu l'irlandese Costigan¹⁹ (1810-1835), che a fine agosto del 1835, dopo aver acquistato una barca a Beirut e aver ingaggiato un marinaio maltese, navigò fino ad Acco, dove caricò la scialuppa su cammelli per trasportarla fino a Tiberiade, da dove cominciò il suo viaggio di esplorazione del Giordano e del Mar Morto. Ben presto dovette desistere dall'impresa di navigare il fiume, dal momento che le acque in quella stagione erano difficilmente navigabili e piene di insidiose rapide. Dopo essere tornato in modo rocambolesco a Gerusalemme, ritorna sulle sponde del Mar Morto e si imbarca assieme al marinaio maltese per riprendere la sua esplorazione. Dopo aver remato girovagando per otto giorni da una sponda all'altra e

cercando di misurare la profondità delle acque, spossati dal caldo, rimasti senz'acqua potabile e costretti a bere l'acqua insalubre e salmastra del Mar Morto, riescono fortunatamente ad approdare sulla sponda nord occidentale, dove vengono soccorsi da alcuni beduini e trasportati a Gerico.

Mentre il marinaio che era con lui viene mandato a Gerusalemme, Costigan, febbricitante, viene accudito dagli abitanti di Gerico. Finalmente arrivò il Reverendo Nicolayson che si premurò in tutti i modi di far trasportare l'ormai moribondo a Gerusalemme (e per questo meritò l'appellativo di "buon samaritano" nella lapide che la madre fece scolpire per la tomba di Costigan) nella foresteria del Convento di S. Salvatore dei Francescani²⁰, dove vani furono i tentativi di farlo rimettere e dove morì nelle prime ore del mattino del sette settembre 1835. Fu sepolto nel cimitero latino del Monte Sion e sulla sua tomba la madre fece apporre una lapide con inciso un toccante epitaffio in latino²¹.

²⁰ Probabilmente la stessa Casa Nova che ospitò il Bajnotti.

²¹ *Siste viator, nec sine lachrymis perlege lapis iste. / Christophorum Costigin III filium Silvestri Costigin Dublinensis tegit iuvenem ingenio miti ac blando patris morientis iussu in collegio hoc Iesu Maynoothwood in Hibernia Lib(e)ralibus disc(i)plinis ad prime excultum / Qui Loca Sancta lustraturus in Mari Asphaltite febre cor(r)eptus indeque a quodam bono samaritano Ierosolymam usque pia cura et labore perductus in Coenobio S. Francisci Sacramentis ecclesiae catholicae rite munitus obiit, / Iustis (exequiis) que ei a PP. solemniter factis Anno Salutis MDCCCXXXV Aetatis XXV / [tralcio di vite] / Filio suo dilectissimo in terra ali(e)na defuncto Pia Mater Catharina / M(emoria) P(erpetua) / Ave Fili Recipiat te coelestis illa Sion ubi nec mors nec luctus nec ullus dolor sed perennis regnat iubiliatio.* (per la lettura e le integrazioni si rimanda a Piccirillo, 2004). "Fermati viaggiatore, e non senza commozione leggi (ciò che è scritto su) questa pietra. / (Essa) celsa Cristoforo Costigan terzo figlio di Silvestro Costigan di Dublino, giovane di indole mite e dolce per ordine del padre morente studiò le scienze liberali in questo Jesus College a Maynoothwood in Irlanda. /

¹⁸ Non a caso sulla penisola del Lisan il capo a nord e quello a sud portano i nomi di Costigan e di Molineux, che pagarono con la vita il loro tentativo di esplorare il Mar Morto. Porta invece il nome di Lynch lo stretto che passava tra la stessa penisola e la costa occidentale, oggi del tutto asciutto. Per un'attenta ricostruzione delle esplorazioni della valle del Giordano e del Mar Morto si vedano Goren, 2004; 2011; 2016.

¹⁹ Le vicende del suo viaggio d'esplorazione lungo il fiume Giordano e sul Mar Morto e la sua tragica fine sono raccontate da Ernest W. G. Masterman in un articolo del 1911, dove raccolse le testimonianze e racconti fatti da vari testimoni a partire da quanto raccontato dal marinaio maltese, che sopravvisse alla spedizione e da T. Nicolayson, che soccorse e assistette Costigan fino alla morte (Masterman 1911, 13-19; O'Loughlin 2011).

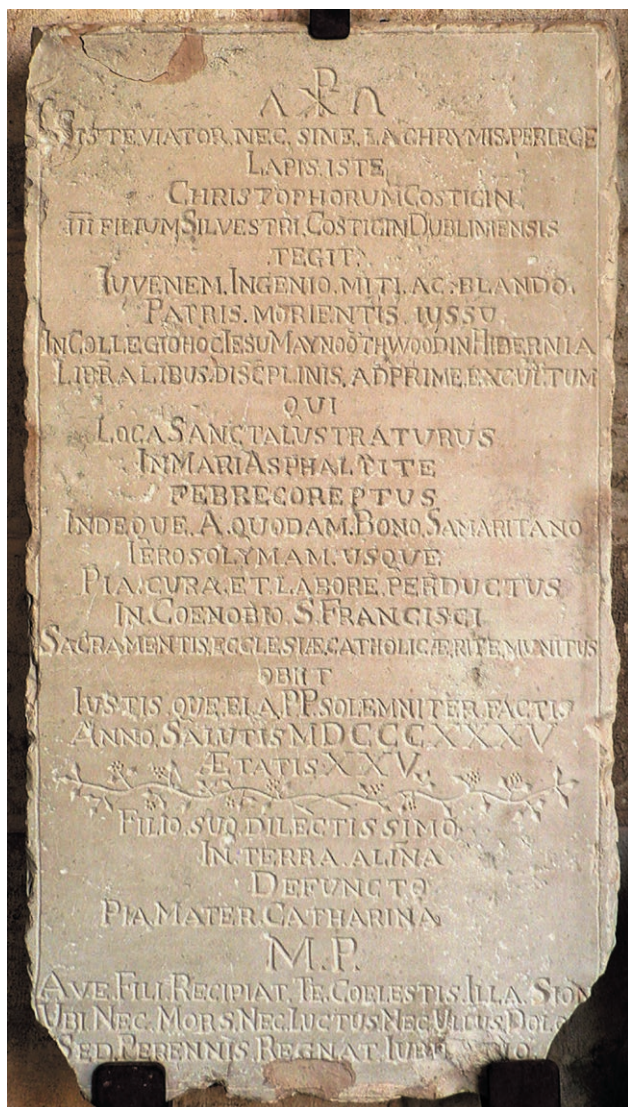


Figura 9. La lapide di Costigan conservata presso il museo della Flagellazione a Gerusalemme (Bsatzberg, CC BY-SA 4.0 <<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>>, via Wikimedia Commons).

L'esatta ubicazione della tomba col tempo è andata persa, resta invece la lapide conservata dal 2004 negli

Accingendosi a visitare i Luoghi Santi fu preso da una febbre presso il Mar Morto e da qua fu portato da un buon samaritano con affettuosa solerzia e sforzo a Gersusalemme nel Convento di S. Francesco. Morì confortato dai Sacramenti della Chiesa Cattolica / e con ogni cosa appropriata compiuta solennemente per lui dai Padri. Nell'anno della salvezza 1835, nel suo 25esimo anno di vita. / Al suo amatissimo figlio, defunto in terra straniera, la devota madre Caterina / [eresse questo monumento] a perenne memoria. / Ave o figlio, ti accolga quella Celeste Sion dove né morte né lutto né dolore alcuno, ma gioia eterna regna. (trad. di A. Lena).

spazi del museo dello Studium Biblicum Franciscanum, presso il convento della Flagellazione²².

6.5 Camille-Antoine Callier

Il capitano francese Callier (1804-1889), intraprese un viaggio lungo quattro anni (1830-1834) che lo portò in Asia Minore, Siria, Palestina e Arabia Petrea (Callier 1835, 6). Egli ebbe cura di tracciare in modo meticoloso il percorso seguito, come egli stesso fa notare:

“Dans ce pénible et dangereux voyage, j'ai partout dessiné le terrain avec un soin scrupuleux qui donnera une idée exacte de l'aspect physique du désert. Tous les lits de torrens sont indiqués et groupés par bassins, de manière à établir régulièrement le partage des eaux et la direction des pentes” (Callier 1835, 20)

La mappa col tracciato del percorso seguito indica che il Callier ha avuto modo di visitare solo la riva nord-occidentale del Mar Morto, mentre lo scopo principale della spedizione organizzata per esplorare l'Arabia Petrea era “d'étudier la partie occidentale de Ouadi el-Ghor, et d'aller vérifier si la bifurcation du golfe Élanite, indiquée par plusieurs géographes, avait une existence réelle” (Callier 1835, 20). Tornerà sul Mar Morto qualche anno dopo con la spedizione del Conte de Bertou.

6.6 George H. Moore e William George Beek

L'irlandese Moore (1810-1870) e l'inglese Beek (1804-1873) nel marzo del 1837 tentano un'impresa simile a quella di Costigan, trasportano una barca da Beirut a Giaffa e da qui al Mar Morto dopo essere passati da Gerusalemme a Gerico. Incominciato un dettagliato *survey* della costa, vengono fermati dalle autorità locali e costretti ad interrompere il lavoro intrapreso. Il Bollettino della Royal Geographical Society di Londra riporta, tra l'altro, come “there appears also to be another remarkable feature in the level of the sea, as from several observations upon the temperature of boiling water, it appears to be considerably lower than the ocean” (RGSL 1837), senza però specificare altro, mentre per quel che riguarda la sua profondità annota come in alcuni punti essa raggiunga poco meno di 550 m²³.

Difatti, la precisa rilevazione del livello del Mar Morto vide impegnate in quegli anni alcune spedizioni scientifiche internazionali, che utilizzarono diversi meto-

²² Del suo trasferimento dal cimitero al museo ne dà notizia l'allora direttore (Piccirillo 2004).

²³ 300 fathoms (RGSL 1837). 1 fathom = 1,8288 m.

di di misurazione (temperatura di ebollizione dell'acqua, barometro, triangolazioni col teodolite) per confermare che la superficie del Mar Morto si trova di alcune centinaia di metri sotto il livello del Mediterraneo.

6.7 Gotthilf Heinrich von Schubert

Il naturalista tedesco von Schubert nel 1837 assieme a due suoi giovani assistenti e ad un pittore partì dall'Egitto per raggiungere la Palestina attraverso il Sinai, seguendo il tragitto tracciato da Mosè e dal suo popolo nel racconto dell'Esodo. Dopo essere stati per alcuni giorni a Gerusalemme, scesero a Gerico e da qui raggiunsero la sponda occidentale del Giordano all'altezza del luogo del Battesimo e poi si spostarono sul Mar Morto. Fatte alcune misurazioni barometriche, conclusero anche loro che il livello del Mar Morto fosse più basso di quello del Mar Mediterraneo di circa 195 m (von Schubert 1838, vol. 3, 86-88). La spedizione tedesca e quella inglese si incrociarono sulle sponde del Mar Morto, ma non ebbero modo di scambiarsi informazioni (von Schubert, 1838, vol. 3, 93). Una accesa disputa su chi tra i due gruppi – inglese o tedesco – avesse raggiunto e pubblicato per primo il dato si protrasse per anni, finché non si acclarò che il primato toccasse agli inglesi²⁴.

6.8 Jules de Bertou

Il francese de Bertou (1809-1881) si recò in Palestina nel 1838 e fu il primo a delineare il bacino idrografico del Wadi Arabah, cercando di dimostrare che il fiume Giordano, attraversato il Mar Morto, sfociasse – attraverso forse un corso sotterraneo – nel Mar Rosso, rifiutando, in un primo momento, il dato ottenuto da Moore e Beek. Si dovette tuttavia ricredere e nella primavera del 1838 realizzò accurate misurazioni barometriche lungo la costa settentrionale e quella meridionale del Mar Morto e a Gerusalemme, che gli permisero di affermare che il Mar Morto era di circa 406 metri al di sotto del livello del Mediterraneo (Callier 1838).

²⁴ Ritter 1866, vol. 3, 127 n. 1. Ritter in questa nota, oltre ad affermare che i primi ad appurare il livello del Mar Morto sono stati Moore e Beek, toglie anche ogni dubbio sul problema del forte dislivello tra Lago di Tiberiade e Mar Morto: "The reader's attention ought to be called particularly to the fact that it is to this expedition that we owe the direct discovery of the depression of the Dead Sea. Robinson cast doubts upon its possibility as recently as 1847, and the weight of his great authority was a heavy burden to lift. It was proved in the most conclusive manner also by my esteemed friend Dr. Petermann, that so many were the windings of the Jordan between Lake Tiberias and the Dead Sea, that it would require no greater fall per mile than many English rivers exhibit, to reach the supposed depression of the Dead Sea".

6.9 Joseph Ritter von Russegger

Quella guidata da von Russegger²⁵ (1802-1863) è quasi certamente la spedizione "austriaca" a cui fa riferimento Bajnotti nella sua lettera e che si trovava nell'area attorno al Mar Morto nell'autunno del 1838. Russegger eseguì una serie di accurate misurazioni barometriche nel corso del suo viaggio dal Sinai a Nazareth²⁶. Nel fare ciò tiene a sottolineare due risultati ottenuti a cui i viaggiatori avrebbero da lì in poi dovuto prestare attenzione: il dislivello del corso del fiume Giordano che si ricava dalle misurazioni del Lago di Tiberiade e del Mar Morto e l'andamento della valle dell'Arabah tra il Mar Rosso e il Mar Morto (Russegger 1841, 187). A differenza di quelli che avevano effettuato la misurazione prima di lui, Russegger ebbe l'opportunità di effettuare le misurazioni varie volte, così da evitare per quanto possibile errori accidentali, registrando i valori prima di 1319 piedi parigini²⁷ (428,5 m), e poi di 1341 piedi parigini (435,6 m) sotto il livello del Mediterraneo (Russegger 1841, 187).

6.10 John Frederick Anthony Symonds e Edward Aldrich

Gli inglesi Symonds e Aldrich, furono inviati in Palestina nel 1840 e, dopo aver effettuato rilievi lungo la costa del Mediterraneo, agli inizi del 1841 si recarono a Gerusalemme, dove realizzarono una pianta dettagliata della città. Lo stesso anno vennero incaricati di effettuare un completo *survey* trigonometrico della parte meridionale della Palestina. Con l'ausilio del teodolite e mediante triangolazioni che andavano dal Mediterraneo al Mar Morto, calcolarono per la superficie di quest'ultimo una quota di -1311,9 piedi inglesi (-399,87 m) sotto il livello del Mediterraneo (Hamilton 1842, LIX-LXI). La misurazione fatta un anno dopo, probabilmente affinata, riporta -1312,2 piedi inglesi (-399,96 m), dati comunque abbastanza in linea tra loro e che confermavano oltre ogni ragionevole dubbio che il Mar Morto, il Lago di Galilea, la valle del Giordano e tutto il wadi Arabah si trovavano ben sotto il livello del Mediterraneo, dal momento che le misurazioni derivanti dall'ebollizione

²⁵ Geologo nato a Salisburgo, dal 1836 al 1839 guidò una spedizione nel Nord Africa, Vicino oriente e Asia Minore, i cui risultati, assieme a quelli di altre sue spedizioni Russegger pubblicò in una serie di volumi dal titolo *Reisen in Europa, Asien und Afrika: mit besonderer Rücksicht auf die naturwissenschaftlichen Verhältnisse der betreffenden Länder; unternommen in den Jahren 1835 bis 1841*.

²⁶ Tra le misurazioni riportate in una tabella sono da annotare quelle relative a Gerico, al posto dove i pellegrini si immergono nel Giordano, alla superficie del Mar Morto, alla superficie del Lago di Tiberiade (Russegger 1841, 186).

²⁷ Un piede parigino equivale a 32,484 cm (Février, s.d).

dell'acqua, dai dati barometrici e da quelli trigonometrici convergevano verso questa conclusione (Hamilton 1842, LIX-LXI; 1843, LXXIV-LXXV)²⁸.

Qualche anno dopo in un suo articolo dal titolo "Depression of the Dead Sea and of the Jordan Valley", pubblicato nel *The Journal of the Royal Geographical Society of London* del 1848, Edward Robinson pone ancora l'attenzione sull'interessante fenomeno del forte dislivello coperto dal fiume Giordano tra il lago di Tiberiade e il Mar Morto, – pari a circa 16,4 piedi per miglio – e fa notare come, fino ad allora:

"The immediate banks of the Jordan... have never been fully traced between the two lakes, though travellers have passed along the whole length of the valley... In the absence, therefore, of all further observations, and in view of the striking anomaly thus presented by the Jordan as respects all other like rapid streams, I venture to suggest... whether, after all, there may not be a possibility that some slight element of defect or inaccuracy may have entered into the observations or calculations, and thus have affected the correctness of the result?" (Robinson 1848, 79-84).

Cerca così di risolvere il problema insinuando la possibilità di un errore di misurazione sui livelli del lago di Tiberiade e del Mar Morto, senza tener in considerazione – né lui, né tanto meno Hamilton prima di lui – la possibilità che in realtà il fiume, salvo alcune rapide, scorresse abbastanza dolcemente, avendo un andamento a meandri, come si sarebbe da lì a breve appurato²⁹.

²⁸ Hamilton fa anche notare che, assunto ormai il livello sia del Lago di Tiberiade che quello del Mar Morto, "for it follows from these two ascertained levels that there is a difference of nearly 1000 feet between the Lake of Tiberias and the Dead Sea, a distance in direct line of little more than one degree of latitude, which implies (the Jordan not being a meandering stream) a fall of more than 16 feet in every mile of its course. This is in itself a very remarkable phenomenon, and calls for the early attention of travellers and geographers. The river has been frequently crossed, and is always noted as a rapid stream, but no cataracts or decided rapids as such have been observed, and no one has traced its banks from one of these points to the other. It is earnestly to be hoped that the attention of our engineer officers... will be directed to this remarkable circumstance" (Hamilton 1843, LXXV).

²⁹ I dubbi sulla correttezza delle misurazioni e di conseguenza il problema della caduta e della pendenza del fiume Giordano continuarono ad essere sollevati per molti anni ancora, benché già nel 1848 ai dubbi sollevati da Robinson (Robinson 1848) risponda Petermann (Petermann 1848) concludendo che: "Thus with regard to the Jordan, although not a meandering river, and forming almost a straight line from the Lake of Tiberias to the Dead Sea, yet the few bends and windings of the river, when taken into account, give it a length of 80 English miles, which is 11 miles longer than Professor Robinson's statement of 60 geographical miles. The 14.3 feet of fall per mile which he thus calculates, will be reduced by the 80 English miles, to 12.3 feet. And I have no doubt that when the course of the Jordan is thoroughly explored, it will exhibit a still greater development, and the rate of fall will be still more reduced" (Petermann 1848, 94). In realtà prima Molyneux e poi Lynch, in quegli

La questione aveva sollevato molto interesse in ambito scientifico internazionale, tant'è che anche geografi del calibro di Alexander von Humboldt e di Carl Ritter si interessarono del Mar Morto e della valle del Giordano e delle problematiche ad essi relative. Si devono a quest'ultimo, che riceveva regolarmente relazioni dalle spedizioni in loco sia quella di von Shubert che quella di von Wildenbruch, un volume sul fiume Giordano e il Mar Morto (Ritter 1850) e un'opera in quattro volumi sulla geografia della Palestina e della penisola del Sinai (Ritter 1866).

6.11 Anton Albert Heinrich Louis von Wildenbruch

Il prussiano von Wildenbruch (1803-1874), fu console generale in Siria, con sede a Beirut, dal 1829. Di formazione geografo, allievo di Ritter, Wildenbruch cominciò a viaggiare per la Siria e l'Asia Minore, inviando a Berlino, dove rientrò nel '36, dettagliati rapporti sulle sue osservazioni e scoperte in territori fino ad allora poco conosciuti. Ottenuto un secondo incarico nella stessa sede dal '42 al '48, continuò le sue ricerche, inviando regolarmente dei rapporti sia alla Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin, che alla Royal Geographical Society di Londra (Ritter 1846; Wildenbruch 1850). Le sue misurazioni barometriche erano particolarmente accurate, perché costantemente confrontate con le misurazioni di un secondo barometro allineato al livello del Mediterraneo. Per quello che qui interessa, il lago di Tiberiade viene dato a -793,3 piedi parigini (-257,70 m), mentre il Mar Morto a -1351,6 piedi parigini (-439,05 m)³⁰.

6.12 Thomas Howard Molyneux

A poco più di dieci anni dal tragico tentativo di Costigan, il tenente della Regia Marina inglese Molyneux (1801-1847) (Molyneux 1848; cfr. anche Robinson 1848) organizzò una nuova spedizione per esplorare la valle del Giordano e in particolare navigare sul Mar Morto. Anche lui, come Costigan, arrivò ad Haifa da Beirut sulla nave britannica *Spartan*, da qui il 20 agosto del 1847 su di una scialuppa si trasferì, assieme a tre marinai volontari e una guida di Beirut, ad Acco, da dove proseguì trasportando la scialuppa via terra fino a Tiberiade. L'intento del suo viaggio, come esplicitamente detto all'inizio del suo resoconto

stessi anni, esplorando il corso del fiume Giordano ne registrano la tortuosità, facendo venir meno il principale argomento col quale si sosteneva l'erroneità o la forte imprecisione delle misurazioni del livello del Mar Morto e del Lago di Tiberiade.

³⁰ Non viene esplicitato da nessuna parte che si tratti di piedi parigini, ma viene dato per scontato in Goren 2004, 155.



Figura 10. Le anse del fiume Giordano (W. Robert Moore - The National Geographic Magazine, Dec. 1938; Public domain).

pubblicato sul The Journal of the Royal Geographical Society dell'anno successivo, era quello di navigare lungo il Giordano fino al Mar Morto con l'obiettivo di esaminare il corso del fiume, esplorare la valle attraverso cui scorre e specialmente misurare la profondità del Mar Morto³¹. Una volta fatto ciò avrebbe riportato la scialuppa alla nave, portandola via terra prima a Gerusalemme e poi a Giaffa. Dopo aver esplorato il lago di Tiberiade, misurandone l'ampiezza e la profondità, procede verso sud lungo il Giordano. Il viaggio si fa subito difficile, data l'impraticabilità del fiume che in molti punti, a causa anche della poca acqua nella stagione estiva, risulta impossibile da navigare o guada-
rare, al punto che più volte Molyneux e i suoi si videro costretti a tirare in secco la barca e caricarla sui cammelli, per proseguire a discendere verso il Mar Morto lungo le rive del fiume, il cui corso, che scorre tortuoso

tra la vegetazione lussureggiante, richiama "un gigantesco serpente che si snoda lungo la valle"³².

Il viaggio a tappe comincerà sulle sponde del lago di Tiberiade il 23 agosto proseguirà lungo la valle del Giordano fino al 31, quando gli esploratori arrivano a Gerico. Il 3 settembre, messa la barca in acqua presso la foce del Giordano, alle 6 del pomeriggio Molyneux con solo un paio di remi e con delle persone senza la minima esperienza di navigazione, prende il largo mentre comincia a farsi buio³³. Il giorno seguente vengono effettuate alcune misurazioni della profondità del Mar Morto, registrando i dati di 411,5 m, 325,5 m e 334,7 m. Rimasero a misurare la profondità ed osservare le sponde del Mar Morto per quasi due giorni interi durante i quali perlustrarono buona parte del bacino al di sopra della penisola del Lisan, finché, durante la giornata del 5 settembre, risaliti verso nord, non trovarono un punto di approdo presso la foce del Giordano. Molyneux rientra a Gerusalemme il 7 settembre e tre giorni dopo si imbarca sullo Spartan che era all'ancora a Haifa e su di esso fa ritorno a Beirut. Qui però, purtroppo, si ammalò, forse fiaccato dalle fatiche dell'escursione, e muore il 4 ottobre del 1847.

6.13 William Francis Lynch

La spedizione guidata dall'americano Lynch (1801-1865) nel 1848 fu quella che meglio ebbe modo di esplorare l'area del Giordano e del Mar Morto alla metà del XIX secolo, raccogliendo dati assai significativi. I risultati della spedizione verranno pubblicati in un volume dato alle stampe l'anno successivo, dal titolo *Narrative of the United States' expedition to the river Jordan and the Dead Sea* (Lynch 1849). L'allora capitano di corvetta – a cui erano state accordate due imbarcazioni metalliche, una con lo scafo di rame, l'altra in ferro galvanizzato – era a capo di una spedizione composta da altri tredici membri dell'equipaggio e da due altre persone che si unirono volontariamente al gruppo, uno a Costantinopoli, l'altro a Beirut. Salpato da Brooklyn il 20 novembre del 1847 a bordo della nave *Supply* giunge a Beirut il 25 marzo dell'anno successivo. Dalla città libanese si trasferisce ad Aciri e da qui comincia il viaggio di esplorazione vero e proprio. Dopo aver visitato la Galilea, Lynch arriva sul Lago di Genezaret all'altezza di Tiberia-

³¹ "Our objects were to examine the course of the Jordan, as well as of the valley through which it runs, and specially to measure the depth of the Dead Sea" (Molyneux 1848, 104).

³² "...its winding course, which was marked by luxuriant vegetation, looked like a gigantic serpent twisting down the valley" (Molyneux 1848, 111).

³³ "We shoved off from this vile place, just as it was falling dark, with only two oars, and with no one who had much idea of using them, except myself, or any notion of boat-sailing" (Molyneux 1848, 126).



Figura 11. Mappa del fiume Giordano (Lynch 1848, Public domain).

de e, messe in acqua le barche, ne esplora rapidamente la sponda occidentale risalendo fino a Mejdela o Magdala e ne misura la profondità di 27,5 fathoms pari a 165 piedi (50,3 m)³⁴. Con non poche difficoltà il gruppo comincia la discesa lungo il fiume Giordano, che si rivela da subito difficile da navigare e pericoloso per la presenza di alcune rapide. Il dover affrontare il trasferimento verso il Mar Morto quasi sempre via terra, ora sulla sponda occidentale, ora su quella orientale, permette agli esploratori di meglio descrivere e rilevare la valle del fiume e i suoi tortuosi meandri, nonché di spingersi anche nell'entroterra per visitarne alcune località più importanti, come ad esempio Gadara o Gerico. Il 18 aprile 1848, arrivano in prossimità del Mar Morto. Qui Lynch redige un breve rapporto del viaggio lungo la valle del Giordano, dove

³⁴ A tale proposito precisa: "The bottom is a concave basin, — the greatest depth, thus far ascertained, twenty-seven and a half fathoms (165 feet) ; but this inland sea, alternately rising and falling, from copious rains or rapid evaporation, apart from its only outlet, is constantly fluctuating in depth" (Lynch 1849, 165).



Figura 12. Mappa del Mar Morto (Lynch 1848, Public domain).

tra l'altro scrive che il corso del fiume è molto tortuoso, perfino più del Mississippi³⁵.

Arrivati ad *Ayn Fishkah* mettono le barche in acqua e cominciano a scandagliare i fondali del Mar Morto, registrando le varie profondità e le caratteristiche: i dati

³⁵ "The great secret of the depression between Lake Tiberias and the Dead Sea, is solved by the tortuous course of the Jordan. In a space of sixty miles of latitude and four or five miles of longitude, the Jordan traverses at least 200 miles. The river is in the latter stage of a freshet — a few weeks earlier or later, and passage would have been impracticable. As it is, we have plunged down twenty-seven threatening rapids, besides a great many of lesser magnitude... its course is more sinuous even than of the Mississippi" (Lynch 1849, 265).



Figura 13. Il Mar Morto dall'altopiano sopra Calliroe (foto dell'autore).

poi verranno riportati nella pianta allegata al volume³⁶ e nella dettagliata relazione ufficiale pubblicata nel 1852 (Lynch, 1852).

Tra le annotazioni del 20 aprile viene riportata la differenza di livello del Mar Morto rispetto al Mediterraneo, ottenuta mediante misurazione barometrica, di 1234,589 piedi (se piedi inglesi corrispondono a 376,12 m, se piedi francesi 401,04 m)³⁷. Dopo aver esplorato la parte meridionale e le sue coste, Lynch e i suoi risalgono fino ad Ein Gheddi, in seguito visitano Masada e poi si recano sulla sponda orientale, percorrendola quasi in tutta la sua lunghezza, salendo fino a Kerak, e arrivando fino alle acque termali di Calliroe. È il 10 maggio quando Lynch e i suoi uomini lasciano l'accampamento sulle rive del Mar Morto per risalire alla volta di Gerusalemme. Dopo aver visitato la Città Santa si trasferiscono a Giaffa, da qui a Nazaret per poi andare a Damasco, passando per le fonti del Giordano e da Damasco a Beirut, dove il 30 luglio si imbarcano sulla nave francese *La Perle d'Orient* alla volta di Malta da dove, dopo una quarantena, il 12 settembre si imbarcano sul *Supply* in direzione dell'America.

6.14 Carel Willem Meredith van de Velde

Il cartografo e disegnatore olandese van de Velde (1818-1898) si reca in Palestina tra il 1851 e il 1852. Qui effettua diversi *survey*, rilievi e disegni che lo porteranno

a pubblicare nel 1858 una dettagliata mappa della regione, ricavata – come egli stesso annota sulla carta stessa – oltre che dai suoi rilievi anche mettendo assieme i dati disponibili dalle missioni che lo avevano preceduto³⁸. Sulla carta, redatta su 8 fogli in scala 1:315000, oltre alla mappa della Palestina vengono riportate anche due piante di Gerusalemme e dei suoi dintorni e, soprattutto, quattro sezioni altimetriche; in esse viene riportato il livello del Lago di Tiberiade (-653 piedi inglesi = -199,03 m) e quello del Mar Morto (-1317 piedi = -401,42 m). Van de Velde aveva già pubblicato nel 1854 anche un dettagliato resoconto in due volumi del suo viaggio in Siria e Palestina, con un'ampia parte dedicata all'escursione nella regione del Mar Morto e della Giudea meridionale (van de Velde 1854, vol. 2, 1-148).

6.15 Heinrich Kiepert

Il cartografo tedesco Kiepert (1818-1899) (Engelman 1977) produsse una prima carta della Palestina per i tre volumi *Biblical Researches in Palestine and Adjacent Countries* pubblicati da Edward Robinson e Eli Smith prima nel 1841 e poi nel 1856. Nel 1869 fu invitato alla cerimonia di apertura del canale di Suez. Per ragioni finanziarie, tuttavia, la partenza venne rinviata, dal momento che Kiepert intendeva approfittarne per visitare anche la Palestina e l'Asia Minore. La spedizione, – di cui facevano parte, oltre a Kiepert, suo figlio Richard e il medico Paul Langerhans – partì comunque nella primavera del 1870³⁹, ma si dovette interrompere bruscamente l'anno successivo a causa della guerra con la Francia. Ebbe comunque modo di esplorare per tre settimane la regione ad oriente del Giordano e del Mar Morto.

6.16 Henry Baker Tristram

Il prelado anglicano Tristram (1822-1906) fu un viaggiatore, ornitologo e biblista, che si recò più volte in Palestina tra il 1858 e il 1881 ed ebbe modo di studiare dettagliatamente quella regione, pubblicando nel 1865 il volume *The land of Israel; a journal of travels in Palestine* (Tristram 1865) e nel 1873 *Land of Moab: travels and discoveries on the east side of the Dead Sea and the Jordan* (Tristram 1873). Porta, inoltre, la sua firma il volume del

³⁶ Si tratta della prima mappa accurata del fiume Giordano e del Mar Morto. Cfr. Lynch 1849, 13 e 269.

³⁷ Lynch 1852, 32. Nel suo rapporto Lynch non specifica, e si sarebbe portati a pensare che si tratti di piedi inglesi, tuttavia come fatto da Goren 2004, 156, che riporta la misura di 401,24, se si considerano piedi francesi la misurazione sarebbe molto più vicina a quello che doveva essere il livello del Mar Morto a quel tempo.

³⁸ La legenda sulla carta del 1858 riporta: "Map of the Holy Land constructed by C. W. M. Van de Velde, ... from his own surveys in 1851 & 1852, from those made in 1841 by Majors Robe and Rochford Scott, Lieut. Symonds and other officers of her Majesty's Corps of Royal Engineers; and from the results of the researches made by Lynch, Robinson, Wilson, Burckhardt, Seetzen etc. 1858".

³⁹ A questa spedizione fa riferimento il Negri nel suo discorso alla Seduta della SGI di quello stesso anno (*supra*).

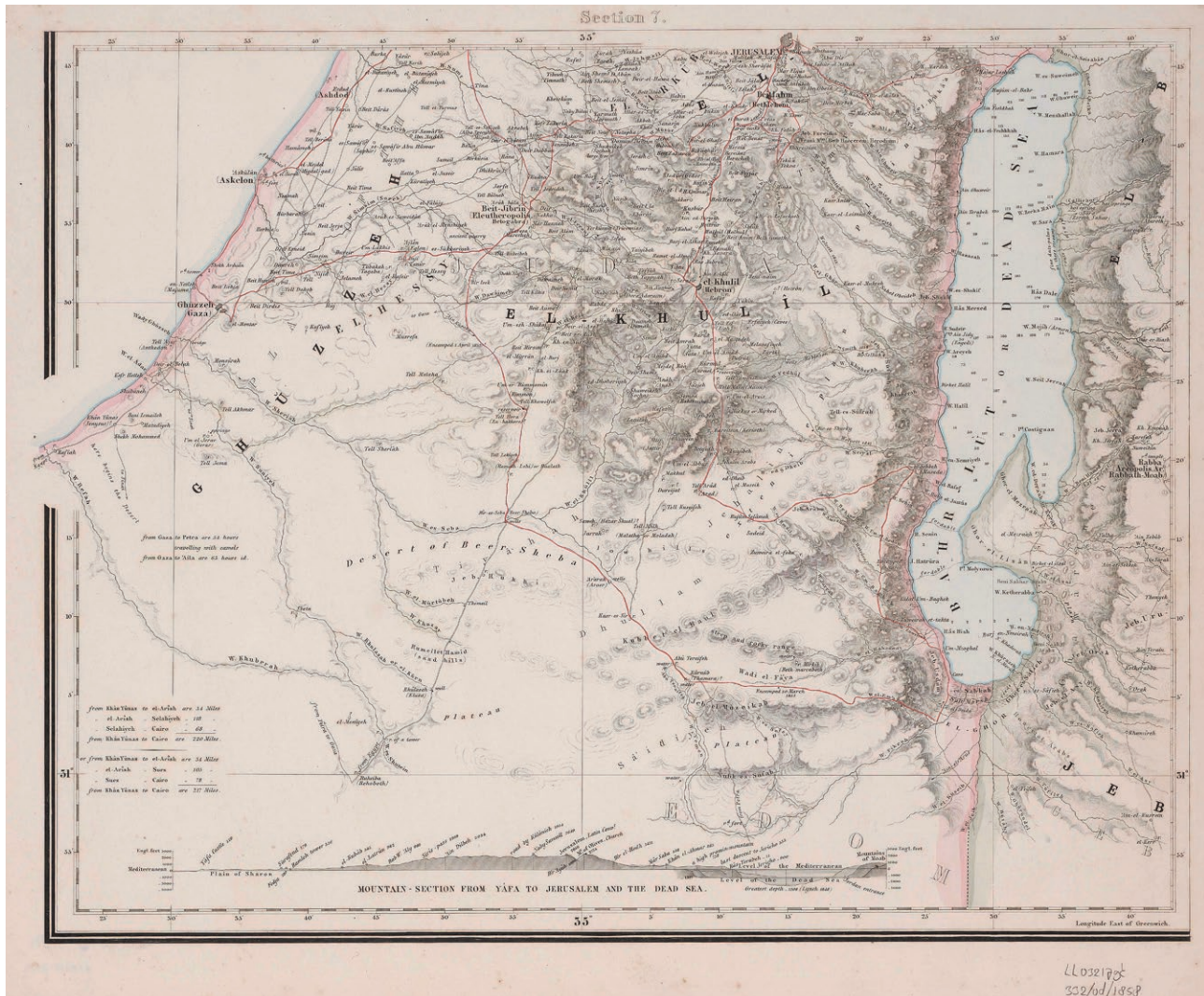


Figura 14. Il foglio n. 8 della carta di van de Velde con il Mar Morto e la sezione dal Mediterraneo al Mar Morto (1858; NKC 1.0).

1885 *The Fauna and Flora of Palestine*, quarto volume del *Survey of Western Palestine* a cura del *Palestine Exploration Fund*. In entrambi i primi due volumi Tristram si sofferma a descrivere il Mar Morto e il suo paesaggio.

6.17 Il *Palestine Exploration Fund* e le rilevazioni della seconda metà dell'800 e inizi '900

Con la costituzione del *Palestine Exploration Fund* (PEF) nel 1865, la prima istituzione fondata con lo scopo precipuo di studiare in maniera scientifica e sistematica il territorio della Palestina⁴⁰, anche le misurazioni

del livello del Mar Morto e delle sue fluttuazioni diventeranno più precise (Underhill 1967). È uno dei soci fondatori del PEF, Charles W. Wilson, che si occuperà di ciò. Come egli stesso annota, la prima misurazione fatta il 12 marzo 1865, ammontava a -1292,13 piedi (-393,84 m) (Wilson 1900, 368). Alcuni anni dopo, nella primavera del 1874, nel tentativo di tenere sotto controllo il livello del Mar Morto, Claude R. Conder e Charles F. Tyrwhitt-Drake piazzeranno dei pali graduati (Drake 1874, 187), che verranno però rimossi o trafugati entro pochi giorni. Sarà solo a partire dal 1900 che cominceranno ad essere effettuate delle misurazioni

⁴⁰ In realtà un *survey* accurato della regione era già stato fatto dagli ingegneri militari inglesi negli anni '40-41. Cfr. Jones, 1973. Per un *excursus*

sulle esplorazioni e la cartografia di Palestina del XIX secolo cfr. Goren 2002.

continue e costanti delle fluttuazioni di livello del Mar Morto. È G. Hill a sollevare la questione della mancanza di un monitoraggio costante del livello del Mar Morto, partendo dal notare l'inusuale innalzamento di tale livello negli ultimi anni dell'800, facilmente riscontrabile anche ad occhio nudo⁴¹. Per ovviare alla mancanza evidenziata da Hill e per cercare una risposta agli interrogativi posti, Wilson – assai scettico a riguardo di un'eventuale attività sismica – auspica che venga costantemente monitorato il livello sia del Lago di Tiberiade, che del Mar Morto. Per quest'ultimo propone che si incida un segno su di una roccia presso 'Ain Feshka a 8 o 10 piedi sopra il livello del Mare e che da questo punto vengano periodicamente rilevate le variazioni⁴². Ernest W. Masterman assume l'incarico di effettuare lungo il corso dell'anno le misurazioni, che vengono pubblicate nel *Palestine Exploration Quarterly*, che nel numero del 1913 contiene un resoconto complessivo a partire dai dati raccolti in cui si legge:

"It is clear, as has been suggested above, that the rainfall has much to do with the varying level... we have indubitable evidence of a considerable rise between 1850 and 1892; and it is interesting to notice that, since the regular observations of the level have been begun, the rise, with fluctuations, has continued" (Masterman 1913, 195-197).

Un altro resoconto sull'andamento del livello del Mar Morto uscirà alla fine del 1935, dove si evidenzia come, stando ai dati raccolti, "it would appear that the level has fallen considerably in those twenty-three years" (Salmon, McCaw 1936, 104).

Da notare come uno dei punti a cui anche i membri del PEF si riferiscono per le rilevazioni del livello del Mar Morto, è quello di *Rujm al-Bakar*, un isolotto con delle rovine che si trova sulla sponda nordocciden-



Figura 15. Il marchio di riferimento usato dal PEF dal 1900 in poi per misurare le variazioni di livello del Mar Morto (Public domain).

tale del Mar Morto, non lontano dalla foce del Giordano, che, a seconda del livello del mare, era a volte raggiungibile a piedi a volte no, e che a causa dell'innalzamento del livello dell'acqua negli ultimi anni del XIX secolo e gli inizi del XX era del tutto sommerso. A quest'isolotto faceva riferimento fra Liévin de Hamme, nella nota succitata, arrivando a concludere che il livello del mare stesse risalendo nel corso della seconda metà del XIX secolo.

7. Conclusioni

Per concludere questo *excursus*, è importante notare come, verso la metà degli anni '30 del XX secolo, dopo circa un secolo di esplorazioni e misurazioni, il livello del Mar Morto – ormai assodato che fosse ben al di sotto di quello del Mediterraneo – è tenuto sotto controllo e le sue variazioni sono riconducibili quasi esclusivamente all'apporto d'acqua dal Giordano e dagli altri torrenti stagionali che vi sfociano e dalla forte evaporazione dovuta al caldo. Niente è da ricondurre a fantasiosi collegamenti sotterranei con il Mar Rosso o il Mediterraneo, tantomeno ad una presunta attività vulcanica sommersa. Tuttavia è da

⁴¹ "I have not observed any reference in the Quarterly Statement to the fact that the surface of the Dead Sea has risen considerably of late years" (Hill 1900, 273). Più avanti si chiede se questo non possa dipendere da qualche movimento di origine tettonica del fondo del Mar Morto, piuttosto che dall'afflusso di acqua, dal momento che quell'anno non era stato particolarmente piovoso. "Is it possible that there is some volcanic action at work raising the bed of the lake? There was a slight earthquake here in January last, which was also felt as far off as Tiberias and Safed. And I may here record a strange appearance which we beheld from this house in May, 1899, and which may indicate volcanic action" (Hill 1900, 276).

⁴² "The subject is of so much interest that I hope steps may be taken to obtain observations of the level of the Sea of Galilee and of the Dead Sea at different periods of the year... In the case of the Dead Sea I would suggest that a mark be cut on the rocks near 'Ain Feshka, or at some convenient point, at a measured height of 8 or 10 feet above the level of the water on November 1st, when it is at its lowest, and that the level of the water with reference to this mark be measured at the end of each month of the rainy season" (Wilson 1900, 368).



Figura 16. Il Mar Morto visto dal wadi a nord di *Jabal Usdum* (foto dell'autore).

notare come l'interesse per tutta l'area della depressione del Mar Morto e del Ghor sia uno dei *leitmotiv* ricorrenti nella moderna storia dell'esplorazione della Palestina fino agli anni a ridosso dell'ultimo conflitto mondiale. Pertanto, la breve nota che Paolo Bajnotti invia a Cristoforo Negri e il conseguente interessamento di quest'ultimo per la questione sollevata da quelle poche righe, ben si inquadrano in questo contesto. L'interesse per la valle del Giordano e per il Mar Morto resterà non sopito nei decenni a seguire tra i geografi italiani, al punto che, nel corso del secondo decennio dello scorso secolo, si cercherà di costituire un "fondo per lo studio geografico della Palestina", la cui prima missione sarebbe dovuta essere proprio quella di condurre approfondite indagini sul Mar Morto. Il progetto, purtroppo, si arenò con l'insorgere delle problematiche di politica internazionale che sarebbero sfociate, da lì a poco, nella seconda guerra mondiale.

Riferimenti bibliografici

- ASCTS (1869). *Case Nove. Gerusalemme. Registri degli ospiti. Minute 2.*
- ASCTS (1874). *Case Nove. Gerusalemme. Registri degli ospiti. 4.*
- Bassi, A. (1857). *Pellegrinaggio storico e descrittivo di Terrasanta* (3 voll.). Torino, Tipografia subalpina.
- Burckhardt, J. L. (1822). *Travels in Syria and the Holy Land*. London, J. Murray.
- Callier, C. (1835). Voyage en Asie Mineure, en Syrie, en Palestine et en Arabie-Pétrée. *Bulletin de la Société de Géographie*, Douzième Série 3/13, 5-22.
- Callier, C. (1838). Note sur le voyage de M. le comte de Bertou, depuis le lac Asphaltite jusqu'à la mer Rouge, par le Ouadi-èl-Araba. *Bulletin de la Société de Géographie*, Douzième Série 10/55, 84-100.
- Cassini da Perinaldo, F. (1855). *La Terra Santa descritta dal P. Francesco Cassini da Perinaldo* (3 voll.). Genova, Ferrando.
- Conder, C. R., Kitchen, H. H. (1883). *The Survey of Western Palestine. Memoirs of the Topography, Orography, Hydrography, and Archaeology*. Volume III. Sheets XVII-XXVI. *Judea*, London, The Committee of the Palestine Exploration Fund.
- De Hamme, L. (1887). *Guide-indicateur des sanctuaries et lieux historiques de la Terre-Sainte*, 3 ed. (2). Jerusalem, Imprimerie des PP. Franciscains.
- de Looze, H. (2016). *Edouard Coleman (1822-1898) alias Frère Liévin de Hamme. Hamse minderbroeder begeleidde pelgrims in het Heilig Land*. Retrieved 15-06, 2021 from <https://tincolycklama.files.wordpress.com/2016/06/edouard-coleman-alic3a9vin-de-hamme-hamse-minderbroeder-begeleidde-pelgrims-in-het-heilig-land-2016-by-hugo-de-looze.pdf>
- Drake, T. (1874). Mr. Tyrwhitt Drake's Reports. *Palestine Exploration Quarterly*, 6(3), 187-190. doi:10.1179/peq.1874.018
- Engelman, G. (1977). Kiepert, Heinrich. *Neue Deutsche Biographie*, 11, 593-594 (da <https://www.deutsche-biographie.de/pnd116168862.html#ndbcontent>).
- Février, D. (s.d.). *Une histoire du mètre*. Retrieved from <https://web.archive.org/web/20110228185545/http://www.industrie.gouv.fr/metro/aquosert/metre.htm>
- Frescobaldi, L. (2012). *Viaggio di Lionardo di Niccolò Frescobaldi in Egitto e in Terra Santa*. Cambridge: Cambridge University Press. doi:10.1017/cbo9781139162630
- Gavrieli, I. (2004). The Evolution of the Dead Sea, Past Present and Future, and the Proposed "Peace Conduit". *Horizons in Geography*, 60-61, 163-165. doi:10.2307/23712693
- Goren, H. (2002). Sacred, but Not Surveyed: Nineteenth-Century Surveys of Palestine. *Imago Mundi*, 54, 87-110. doi:10.2307/1151507
- Goren, H. (2004). How Low is the Lowest Point on Earth? The Story of Determining the Level of the Dead Sea. *Horizons in Geography*, 60-61, 147-162. doi:10.2307/23712692
- Goren, H. (2011). *Dead Sea Level: Science, Exploration and Imperial Interests in the Near East* (6). London, Tauris.

- Goren, H. (2016). Geography of religious traditions. The beginning of scientific study of the Dead Sea. *Negev, Dead Sea and Arava Studies*, 8 (1), 3-16.
- Hamilton, W. R. (1842). Address to the Royal Geographical Society of London. *The Journal of the Royal Geographical Society of London*, 12, xxxv-lxxxix. doi:10.2307/1797975
- Hamilton, W. R. (1843). Address to the Royal Geographical Society of London. *The Journal of the Royal Geographical Society of London*, 13, xli-cv. doi:10.2307/1798131
- Hill, G. (1900). The Dead Sea. *Palestine Exploration Quarterly*, 32 (3), 273-282. doi:10.1179/peq.1900.32.3.273
- Irby, C. L., Mangles, J. (1823). *Travels in Egypt and Nubia, Syria, and Asia Minor, during the years 1817 and 1818*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Jones, Y. (1973). British Military Surveys of Palestine and Syria 1840-1841. *The Cartographic Journal*, 10 (1), 29-41. doi:10.1179/caj.1973.10.1.29
- Klein, C., Flohn, H. (1987). Contributions to the knowledge of the fluctuations of the Dead Sea level. *Theoretical and Applied Climatology*, 38(3), 151-156. doi:10.1007/bf00868099
- Klimas, N. S. (2015). La Casa Nova di Gerusalemme. Lo spizio dei pellegrini. *Frate Francesco*, 81 (1), 197-218.
- Kreiger, B. (2016). *The Dead Sea and the Jordan River*. Retrieved from http://books.google.it/books?id=DfrpsgEACAAJ&hl=&source=gsbs_api
- Lando, F. (2012). La geografia umanista: un'interpretazione. *Rivista Geografica Italiana*, 119, 259-289.
- Lichtenberger, A. (2011). Seetzen, Ulrich Jasper. In *Das wissenschaftliche Bibellexikon im Internet (WiBiLex)*. Deutsche Bibelgesellschaft. Retrieved from <https://www.bibelwissenschaft.de/stichwort/15561/>
- Lynch, W. F. (1849). *Narrative of the United States' expedition to the river Jordan and the Dead Sea*. Philadelphia, Lea and Blanchard.
- Lynch, W. F. (1852). *Official Report of the United States' Expedition to Explore the Dead Sea and the River Jordan*. Baltimore, John Murphy.
- Maggioli, M. (2013). Negri, Cristoforo. In *Dizionario Biografico degli Italiani*. Retrieved from https://treccani.it/enciclopedia/cristoforo-negri_%28Dizionario-Biografico%29/
- Mahlmann, W. (1846). Russegger's Bemerkungen über dessen meteorologische Höhenbestimmung des Todten Meers, datirt Hall in Tirol, am 4. September 1845. *Monatsberichte über die Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin*, 7, 163-168.
- Masterman, E. W. G. (1905). Explorations in the Dead Sea Valley. *The Biblical World*, 25(6), 407-417. doi:10.2307/3140564
- Masterman, E. W. G. (1911). Three Early Explorers of the Dead Sea Valley: Costigan - Molyneux - Lynch. *Palestine Exploration Fund Quarterly Statement*, 43 (1), 12-27.
- Masterman, E. W. G. (1913). Summary of the Observations on the Rise and Fall of the Level of the Dead Sea, 1900-1913. *Palestine Exploration Quarterly*, 45(4), 192-197. doi:10.1179/peq.1913.45.4.192
- Molyneux, T. H. (1848). Expedition to the Jordan and the Dead Sea. *The Journal of the Royal Geographical Society of London*, 18, 104-130. doi:10.2307/1797937
- Negri, C. (1870). Adunanza solenne della Società tenuta il 13 marzo 1870. Discorso. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 4, 1-64.
- O'Loughlin, T. (2011). "The Unfortunate Costigan", First Surveyor of the Dead Sea. *History Ireland*, 19,1, 24-26.
- Petermann, A. (1848). On the Fall of the Jordan, and of the Principal Rivers in the United Kingdom. *The Journal of the Royal Geographical Society of London*, 18, 89-104. doi:10.2307/1797936
- Piccirillo, M. (2004). Museo dello SBF, nuove acquisizioni. *Notiziario Studium Biblicum Franciscanum Jerusalem Anno Accademico*, 2003-2004 (p. 24).
- RGSL. (1837). On the Dead Sea and Some Positions in Syria. *The Journal of the Royal Geographical Society of London*, 7, 456. doi:10.2307/1797544
- Ritter, C. (1846). L. v. Wildenbruch's Profilzeichnungen nach barometrischen Nivellements in Syrien. *Monatsberichte über die Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin*, 7, 270-272.
- Ritter, C. (1850). *Der Jordan und die Beschiffung des Todten Meeres*. Berlin: G. Reimer.
- Ritter, C. (1866). *The Comparative Geography of Palestine and Sinaitic Peninsula* (4 voll.).
- Robinson, E. (1848). Depression of the Dead Sea and of the Jordan Valley. *The Journal of the Royal Geographical Society of London*, 18, 77-88. doi:10.2307/1797935
- Russegger, J. (1841). Über die depression des todten Meers und des ganzen Jordan-Thals, vom See Tiberia bis zum Waddi el Chor. *Annalen der Physik und Chemie*, 53 (5), 179-194.

Russegger, J. (1939). J. Rußegger in Palästina. *Beilage zur Allgemeinen Zeitung*, 381-382. 389.

Salmon, T. J., McCaw, C. M. G. (1936). The Level and Cartography of The Dead Sea. *Palestine Exploration Quarterly*, 68 (2), 103-111. doi: 10.1179/peq.1936.68.2.103

Seetzen, U. J. (1810). *A Brief Account of the Countries Adjoining the Lake of Tiberias, the Jordan and the Dead Sea*. London, Palestine Association of London.

Seetzen, U. J. (1854). *Reisen durch Syrien, Palästina, Phönicien, die Transjordan-länder, Arabia Petraea und Unter-Aegypten* (4 voll.). Berlin, G. Reimer.

Seetzen, U. J. (2002). *Unter Mönchen und Beduinen, Reisen in Palästina und Angrenzenden Ländern, 1805-1807, herausgegeben von A. Lichtenberger*. Stuttgart-Vienne, Wissenschaftliche Buchgesellschaft.

Tristram, H. B. (1865). *The land of Israel; a journal of travels in Palestine*. London, Society for promoting christian knowledge.

Tristram, H. B. (1873). *Land of Moab : travels and discoveries on the east side of the Dead Sea and the Jordan*. London, John Murray.

Underhill, H. W. (1967). Dead Sea Levels and the P.E.F. Mark. *Palestine Exploration Quarterly*, 99 (1), 45-53. doi:10.1179/peq.1967.99.1.45

van de Velde, C. W. M. (1854). *Narrative of a journey through Syria and Palestine in 1851 and 1852* (2 voll.). Edinburgh and London, Blackwood and s.

von Schubert, G. H. (1838). *Reise in das Morgenland in den Jahren 1836 und 1837*. 3 voll., Erlangen, Palm & Enke.

Wildenbruch, C. V. (1850). Notes on the Physical Geography of Palestine. *The Journal of the Royal Geographical Society of London*, 20, 227-232. doi:10.2307/1798032

Wilson, C. (1900). The Dead Sea. *Palestine Exploration Quarterly*, 32 (4), 365-369. doi:10.1179/peq.1900.32.4.365

Wright, J. K. (1966). *Human Nature in Geography. Fourteen Papers, 1925-1965*. Cambridge, Harvard University Press. doi: 10.4159/harvard.9780674434639



Citation: C. Berti (2021). Una ferrovia rimasta sulla carta. La transappenninica tra Arezzo e la Romagna tra geografia, storia e progetti. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 4(1): 73-93. doi: 10.36253/bsgi-1301

Copyright: © 2021 C. Berti. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

Una ferrovia rimasta sulla carta. La transappenninica tra Arezzo e la Romagna tra geografia, storia e progetti

A railway left on paper. The trans-Apennine line between Arezzo and Romagna

CAMILLO BERTI

Dipartimento di Storia, Archeologia, Geografia, Arte e Spettacolo, Università degli Studi di Firenze, Italia

E-mail: camillo.berti@unifi.it

Abstract. The “heroic era” of the railways in Italy was marked by a spread, in the territory between Tuscany, Romagna, Umbria and Marche, of projects for the construction of trans-Apennine railways. Every one of these was strenuously supported by administrations and politicians, who were convinced that the new lines would bring great benefits to the local communities. After a lively debate, the Faenza-Florence line was chosen on the basis of orographic, technical and economic considerations and this was the only one actually built. This paper aims to analyse the history of the projects for trans-Apennine lines between Arezzo and Romagna. The main sources of the research are the various railway projects that have remained on paper, local publications and parliamentary acts.

Keywords: history of transport, Tuscany, historical geography, railways.

Riassunto. L'epoca “eroica” delle ferrovie vide il proliferare, nel territorio compreso fra Toscana, Romagna, Umbria e Marche, dei progetti di realizzazione di strade ferrate transappenniniche strenuamente sostenuti da amministrazioni e parlamentari locali, convinti che le nuove linee avrebbero portato grandi benefici alle comunità interessate dalle nuove costruzioni. L'acceso dibattito che ne scaturì portò alla scelta, sulla base di considerazioni non soltanto orografiche, tecniche ed economiche, della linea Faenza-Firenze, l'unica poi effettivamente costruita. Nel contributo si intende, in particolare, analizzare la storia dei progetti di linee transappenniniche tra Arezzo e la Romagna, utilizzando come fonti principali della ricerca, oltre che i vari progetti di ferrovie rimasti sulla carta, la pubblicistica locale e gli atti parlamentari.

Parole chiave: storia dei trasporti, Toscana, geografia storica, ferrovie.

1. Introduzione

Osservando una qualsiasi carta ferroviaria, si nota la mancanza di un percorso transappenninico intermedio tra la Firenze-Faenza e la Roma-Foligno-Ancona, alternativo alla direttrice Firenze-Bologna, anche nell'ottica di realizzare un collegamento più diretto tra la capitale e l'Italia nord-orientale¹.

A partire da questa considerazione, nelle città e nei centri posti sui due versanti dell'Appennino centro-settentrionale, tra Toscana, Romagna, Umbria e Marche, si accese – tra gli anni Sessanta dell'Ottocento e la fine del secolo – un vivace dibattito sulla realizzazione di nuovo tracciato, destinato a collegare più agevolmente il nord e il sud della Penisola, dopo il completamento della Porrettana (1863) e della Roma-Ancona attraverso il valico di Fossato (1866). Nell'ambito di un "susseguirsi ininterrotto di proposte transappenniniche", che "costituì una specie di storia a sé" in cui "la mappa delle linee progettate, realizzate e non, taglia la nostra seconda catena montuosa letteralmente a fette" (Giuntini 2001, 39), si giunse nel 1879 alla scelta della Faentina, che venne completata nel 1893, ma il dibattito si riaccese negli anni successivi nell'ambito della costruzione delle cosiddette "linee secondarie"². Come è stato evidenziato (Maggi 2003, 67; Maggi, Giovani 68; Giuntini 2003, 38), la realizzazione di nuovi tracciati ferroviari costituiva un'occasione di mobilitazione da parte dell'opinione pubblica – spesso cavalcata dai parlamentari di turno in funzione elettorale, anche con punte di acceso localismo – di centri grandi e piccoli, dove il treno era visto come "un mito di progresso", oltre che come una concreta opportunità di sviluppo economico (Maggi 2001, 67).

Il contesto storico è quello dell'epoca cosiddetta "eroica" delle ferrovie in cui fu dato un grande impulso alla costruzione di nuovi percorsi che portarono in pochi anni al rapido sviluppo della rete ferroviaria nazionale: dai circa 2.400 km del 1861 si passò a oltre 5.000 nel 1866 e a più di 6.000 km nel 1870; l'attività di costruzione proseguì con notevole slancio almeno fino al 1900, quando si contavano oltre 16.000 km (Maggi 2003, 51-73). Dopo le realizzazioni decise dagli Stati preunitari, al momento dell'Unità, la rete ferroviaria mostrava

un notevole ritardo rispetto agli altri paesi europei ed era per lo più formata da reti regionali non sempre interconnesse tra loro. La ferrovia fu considerata dai primi governi uno degli strumenti essenziali per l'unificazione nazionale dal punto di vista fisico, ma più in generale anche sul piano morale, sociale ed economico (tra gli altri, Ippolito 1988; Schram 1997; Maggi 2003, 51-52; Montebelli 2017, 101-103).

In tale contesto si inserisce lo studio presentato in questo contributo: la ricostruzione del dibattito e dei progetti di ferrovie transappenniniche di collegamento fra Arezzo e la Romagna, attraverso il Casentino, avanzati nell'arco di un quarantennio, tra il 1860 al 1900, e l'indagine sui motivi e le circostanze che non ne resero possibile la realizzazione, a favore, prima, della Faentina, poi, della Direttissima per la Valbisenzio.

2. Le fonti per lo studio delle ferrovie: leggere il passato per progettare il presente

Il dibattito storiografico relativo alle ferrovie in Italia è piuttosto vivace soprattutto nel corso degli ultimi decenni, come risulta anche dalla consultazione degli inventari delle biblioteche e delle bibliografie specializzate, come la *Bibliografia Ferroviaria Italiana* (www.trenidicarta.it).

La storia delle ferrovie e dei trasporti è oggetto di molti studi, sia riferiti all'Italia in generale (per citarne alcuni: Ippolito 1988; Lorenzetti 1989; Sabatini 1996; Schram 1997; Maggi 2001; 2003; 2005; Giuntini 2003; Giuntini, Pavese 2004; Altara 2012), che alla Toscana in particolare (Giuntini 1987; 1991; 2003, 106-153; Maggi, Giovani 2005; Senesi 2016b). È notevole, in tutta la Penisola, la produzione di volumi e ricerche relativi a singoli percorsi ferroviari e alla loro storia, prevalentemente opera di cultori e studiosi locali, ma non per questo meno validi (Giuntini 2003, 37), che testimoniano il grande interesse che riveste la storia delle ferrovie le quali, sia per gli aspetti materiali relative ai tracciati e alle infrastrutture, che per quelli immateriali, rappresentano una componente importante del patrimonio culturale di un territorio, oltre che della memoria storica e dell'identità territoriale³.

Va notato tuttavia che non sono molti gli scritti relativi alle ferrovie con carattere geografico o geostorico oppure pubblicati su riviste geografiche⁴. A nuove

¹ Questo vuoto nei collegamenti ferroviari tra i due versanti della penisola è reso evidente, oltre che nella carta pubblicata da Minetti e Galante (1988), in due articoli interessanti – anche dal punto di vista metodologico – apparsi rispettivamente nel 1905 (Cecchini) nella *Rivista Geografica Italiana* e nel 1933 (Weber) nel *Bollettino della Società Geografica Italiana*, all'interno dei quali tale considerazione scaturisce da un'analisi cartografica relativa alla distanza dei territori dalle linee ferroviarie.

² Per un censimento dei progetti di linee transappenniniche che hanno interessato la Toscana si rimanda a Giuntini 1984b e Senesi 2016b.

³ Non è possibile in questa sede fare riferimento a tale vastissima produzione a livello sia italiano, per la quale si rimanda alla citata *Bibliografia Nazionale Ferroviaria*, che toscano, per cui si può fare riferimento a Giuntini 2003, 40; Maggi, Giovani 2005, 323-330; Rombai 2003.

⁴ A questo riguardo possono essere ricordati, in particolare, uno studio



Figura 1. La rete ferroviaria nell'Italia centro-settentrionale nel 1989. Fonte: Ente Ferrovie dello Stato, *Carta ferroviaria d'Italia*, 1989.

prospettive di ricerca sono da riferire alcuni articoli di taglio geostorico, sia relativi alle dinamiche evolutive del sistema ferroviario nazionale (Montebelli 2015), che a specifici contesti territoriali (La Greca, Maravigna 2011; Gallia 2015), e altri incentrati sul tema del riutilizzo e della valorizzazione del patrimonio ferroviario (con le problematiche connesse) in chiave turistica, nel contesto della cosiddetta “mobilità lenta” e nell’ottica della promozione di forme di sviluppo territoriale sostenibile e consapevole (Mundula, Spagnoli 2016; Spagnoli, Varasano 2016; Cresta 2019; Spagnoli, Varasano 2020). Queste esperienze che possono costituire “un’occasione di valorizzazione dei territori attraversati e di attivazione di percorsi di sviluppo locale” (Spagnoli, Mundula 2016, 155) si inseriscono nel contesto delle iniziative promosse da alcune associazioni (Greenways Italia, Co.Mo.Do) ed istituti di ricerca (ISFORT), oltre che dagli enti locali e dalla stessa RFI, analoghe a quelle condotte negli Stati Uniti e in altri paesi europei e finalizzate al riutilizzo

delle ferrovie sottoutilizzate, dismesse o abbandonate sia per treni turistici, che per altre forme di mobilità “lenta” e sostenibile (ciclabile, pedonale)⁵.

In linea con i principi sanciti nella *Carta di Roma* del 2009 nella quale viene riconosciuto il valore storico-culturale del patrimonio ferroviario⁶, nell’ambito di progetti volti al suo riutilizzo con l’obiettivo di promuo-

⁵ A questi temi, è stata dedicata, soprattutto negli ultimi due decenni, una ricca bibliografia che testimonia l’attività di varie associazioni e delle comunità locali, oltre che l’interesse da parte di Ferrovie dello Stato S.p.a., che, nell’ambito di una fondazione, ha promosso attività di censimento e promozione delle linee ferroviarie abbandonate, dismesse o sottoutilizzate, che si è concretizzata anche nella redazione di alcuni *Atlanti* resi disponibili on line. Per alcuni riferimenti si rimanda a Mundula, Spagnoli 2016; Spagnoli, Varasano 2016; Cresta 2019.

⁶ La *Carta di Roma* stipulata nel 2009 in occasione di un convegno tenutosi presso la Società Geografica Italiana, partendo dal presupposto che “la rete ferroviaria storica (...) possiede un’irrinunciabile valore culturale” sotto vari punti di vista (“ingegneristico”, “testimoniale”, “paesaggistico”), auspica la promozione del patrimonio ferroviario come bene culturale e la valorizzazione delle ferrovie storiche a scopo turistico e incentiva la riattivazione dei percorsi o il loro riutilizzo in forma di “greenway fruibili con mezzi ecologici (...) e per le più vaste categorie di utenti (...)” (Spagnoli, Varasano 2016, 192).

di Castiglioni (1936) e i volumi di Cori (1962) sulla ferrovia Pisa-Roma e di Melelli (1973) sulla linea Roma-Ancona.

vere nuove forme di sviluppo territoriale in chiave turistica, fondati anche sulla valorizzazione delle identità locali e sul recupero della memoria storica, l'indagine sulla storia dei tracciati conferisce maggiore pregnanza ai progetti stessi, dato che può consentire di mettere in luce i valori storico-culturali, materiali e immateriali, delle ferrovie stesse. In quest'ottica, la ricerca integrata e lo studio delle fonti documentali – dai progetti con il loro corredo cartografico e iconografico, alle relazioni parlamentari e alla copiosa produzione pubblicistica locale (Spagnoli, Varasano 2016; Giuntini 2003) – consente di “rintracciare le motivazioni all'origine della realizzazione delle ferrovie stesse e analizzare il legame tra le comunità locali e gli attori territoriali” e di ricostruire le “ragioni profonde che hanno fatto prevalere in materia ferroviaria alcune decisioni e scelte politiche che, talvolta, non hanno prodotto i risultati attesi, non riuscendo a innescare alcun processo di sviluppo territoriale locale” (Spagnoli, Varasano 2016, 192). Studiare la storia dei tracciati ferroviari può contribuire complessivamente “alla ricostruzione della storia di un territorio, delle rappresentazioni culturali e collettive delle società che lo hanno plasmato, delle forze economiche messe in campo, del sistema di valori che in esse albergano”, dato che “la storia di una ferrovia è il racconto di una via di comunicazione intimamente legata al territorio in cui si sviluppa e da cui prende alimento, alle sue potenzialità endogene e alle sue ragioni locali” (Spagnoli, Varasano 2016, 188).

Le fonti utilizzate in questo contributo sono costituite prevalentemente dalla pubblicistica locale e dagli atti parlamentari. L'indagine è stata condotta attraverso la trentina di opuscoli pubblicati all'epoca: si tratta sia di pubblicazioni di tipo tecnico redatte dagli stessi progettisti, che di *pamphlet*, discorsi, proclami che hanno l'obiettivo di promuovere la realizzazione di tracciati ferroviari tra Arezzo e la Romagna⁷. Il maggiore inconveniente nell'usare simili pubblicazioni come fonte è la parzialità dovuta all'origine locale, difetto però comune a tutta la pubblicistica di questo tipo in materia di ferrovie. Si è pertanto cercato, di discernere i dati di fatto dalle considerazioni personali degli autori, indicando in caso diverso la provenienza delle idee. L'altra fonte fondamentale è la relazione della commissione ministeriale

che nel 1877 esaminò i vari progetti di transappenniniche per poi dare la preferenza alla Faentina. Se complessivamente si può ritenere tale relazione più autorevole della pubblicistica locale, dato il carattere ufficiale, ci sono anche elementi che fanno talvolta dubitare dell'imparzialità e dell'attendibilità della stessa commissione e anche in questo caso è sembrato opportuno basarsi su ciò che appariva meno suscettibile di interpretazioni parziali⁸.

In ogni caso, come osservato da Giuntini (2001, 38), l'analisi della documentazione locale e degli atti parlamentari consente anche di riflettere sul ruolo delle “élites locali e del loro rapporto con le ferrovie”, dato che “la mobilitazione dei ceti dirigenti a livello locale, impegnati a trovare un loro spazio all'interno della dialettica centro-periferia tutto giocata su gli intrecci politici, avviene in una buona parte proprio intorno ai progetti ferroviari”. Rombai (2003, 31-34) sottolinea che la costruzione delle ferrovie in Toscana (come a livello nazionale) rappresentò nella maggior parte dei casi un'effettiva occasione determinante per lo sviluppo e la modernizzazione dei territori attraversati. Questo conferma dunque le motivazioni del grandissimo interesse da parte delle comunità locali e dei ceti dirigenti che le rappresentavano per la realizzazione di tracciati ferroviari che collegassero l'uno o l'altro centro, dato che “essere compresi in una linea o viceversa essere esclusi poteva davvero significare il decollo o il definitivo abbandono di ogni speranza di emancipazione da un isolamento a volte secolare” (Giuntini 2003, 38).

3. Il contesto storico e la nascita dei primi progetti

Al momento dell'Unità, l'Italia si trovava in possesso di una rete ferroviaria fortemente carente rispetto agli altri paesi europei e soprattutto caratterizzata da un grande squilibrio tra il Nord e il Sud. I primi collegamenti erano sorti all'interno degli Stati preunitari nel corso degli anni Cinquanta, soprattutto nel Piemonte sabauda e nel Lombardo-Veneto, e in misura molto minore nel Granducato di Toscana e nello Stato della Chiesa. La rete di queste prime strade ferrate, nate come percorsi interni ai vari stati, era fortemente determinata dal contesto geopolitico e dava vita, nel panorama nazionale, ad un sistema estremamente disorganico (*supra*;

⁷ Questa produzione è in gran parte reperibile presso la Biblioteca “Città di Arezzo”, la Biblioteca Comunale Rilliana di Poppi e la Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze, ma soltanto del materiale presente ad Arezzo e a Poppi è possibile prendere completa visione; gran parte del materiale conservato nella Biblioteca Nazionale è stato danneggiato dall'alluvione del 1966. Altri opuscoli sono conservati presso la Biblioteca Comunale “A. Saffi” di Forlì e la Biblioteca dell'Archiginnasio di Bologna.

⁸ Volendo approfondire ulteriormente l'argomento non si potrebbe prescindere da un sistematico spoglio dei periodici, locali e non, che seguirono con grande attenzione e talvolta con spirito accentuatamente polemico le vicende dei singoli progetti, e soprattutto della superstite documentazione archivistica delle istituzioni statali (in primo luogo gli atti parlamentari), degli enti locali, delle società concessionarie.

Tabella 1. Caratteristiche dei collegamenti ferroviari progettati tra Arezzo e la Romagna. Fonte: elaborazione dell'autore.

Anno	Tracciato	Progettista	Lunghezza	Galleria di valico	Percorso
1862	Cesena-Arezzo	Scarabelli	110 km	Alpe di Serra (3.000m)	Sarsina, Bagno di Romagna, Bibbiena
1874	Cesena-Arezzo	Coletti	103 km	Alpe di Serra (4.450 m)	Sarsina, Bagno di Romagna, Bibbiena
1876	Forlì-Arezzo	Mercanti	123 km	Alpe di Serra (4.189 m), Carnaio	Santa Sofia, Bagno di Romagna, Bibbiena
1888	Forlì-Stia	Silvestri	57 km	Falterona (7.500 m)	Castrocaro, Rocca San Casciano, Premilcuore
1889	Bibbiena-Forlì	Biagiotti	81 km	Alpe di Serra (3.500 m), Carnaio	Santa Sofia, Bagno di Romagna
1890	Borgo San Lorenzo-Stia	Pagnini	45 km	Croce ai Mori (2.000 m)	Dicomano, Londa

Maggi 2003, 51-73; Montebelli 2017). In Toscana, ad esempio, le prime ferrovie furono la Leopolda da Firenze a Livorno, la Maria Antonia da Firenze a Pistoia e a Lucca e Pisa e la Centrale Toscana da Empoli a Siena (Giuntini 1991; Maggi, Giovani 2005). Sarà infatti grosso impegno dei governi provvisori prima, del governo centrale poi, quello di dotare il Paese di una rete omogenea di infrastrutture ferroviarie e stradali, impegno che fu considerato come uno degli elementi essenziali dell'unificazione amministrativa⁹.

Si rese in quell'occasione necessaria la creazione di percorsi longitudinali da nord a sud, che fino ad allora erano completamente assenti. In Toscana, oltre alla difficoltà di mettere d'accordo le diverse formazioni statuali, esisteva un forte ostacolo di carattere geografico alla realizzazione di un collegamento tra Nord e Centro-Sud: la presenza della catena appenninica attraverso la quale, con le tecnologie dell'epoca, era molto complesso costruire una ferrovia. Dopo la decisione di realizzare la linea Firenze-Pistoia-Porretta-Bologna – di cui tanto si era discusso negli anni 1845-1855 e i cui lavori erano iniziati nel 1858 – con l'annessione della Toscana, dell'Emilia e della Romagna al Regno di Savoia si cominciò a parlare di un nuovo valico ferroviario intermedio tra quelli di Porretta e di Fossato (Giuntini 2003, 39 e 118; Maggi, Giovani 2005, 65-71). I governi provvisori della Toscana e dell'Emilia-Romagna avevano nominato all'inizio del 1860 una commissione mista al fine di studiare una transappenninica alternativa alla Porrettana (Giuntini 1984b, 97; 1991, 306)¹⁰. Nel 1863 questa commissione,

cessati i due organismi a scala regionale cui era legata e completata la prima fase del processo di unificazione, fu trasformata in commissione nazionale, affinché potesse ottemperare al suo compito tenendo conto delle esigenze complessive del nuovo Stato.

Questi stimoli ufficiali allo studio di nuove strade ferrate erano accompagnati – come si è detto – dall'idea, estremamente diffusa in quegli anni nell'opinione pubblica e nel mondo culturale, della ferrovia e del treno come simboli di progresso e portatori di civiltà e di benessere¹¹. A livello locale proliferavano le richieste di linee facenti capo ai singoli centri. Moltissime furono le iniziative di amministrazioni locali, ma anche di privati; come testimoniano i documenti del tempo, tali iniziative riempivano la cronaca, la pubblicistica e la vita quotidiana di piccoli e grandi centri (Giuntini 2003, 38; Maggi 2003, 67).

Furono avanzate, in questo contesto, molte proposte di linee transappenniniche, per le quali vennero pensati i tracciati più bizzarri: ogni provincia, ogni comune, voleva la sua ferrovia con l'idea e la speranza che questa portasse con sé un radicale cambiamento di abitudini e di vita. Molte di queste ferrovie vennero ben presto dimenticate, ma alcune rimasero al centro del dibattito per molti anni; è questo il caso della Imola-Pontassieve/Firenze, della Forlì-Pontassieve/Firenze, della Faenza-Pontassieve/Firenze ("Faentina") e della Cesena-Arezzo (Giuntini 1984a; Maggi, Giovani 2005, 67-68; Senesi 2016b)¹². Di tali linee soltanto la Cesena-Arezzo rientra nell'ambito di questa analisi, ma sarà necessario soffermarsi anche sulla Faentina, che delle linee transappenni-

⁹ La creazione di una rete ferroviaria organica è prevista dalla fondamentale "legge per l'unificazione amministrativa" (20 marzo 1865, n. 2248; allegato F, "Legge sulle opere pubbliche") e dalla più specifica "legge per il riordinamento ed edificazione delle strade ferrate del Regno, con cessione di quelle governative" (14 maggio 1865, n. 2279).

¹⁰ Nel decreto del 10 gennaio 1860 con cui Bettino Ricasoli, quale governatore generale della Toscana, istituiva la commissione si legge: "Volen-do completare la rete delle strade ferrate toscane, e collegarle colle provincie vicine in quei modi i quali possono tornare più utili ed opportuni (...) decreta: È affidato ad una Commissione d'ingegneri l'incarico di confrontare le diverse linee che sono state, o possono essere studiate,

fra Firenze e le città della Romagna" (citazione tratta dal discorso che Alfredo Baccarini tenne alla Camera il 28 maggio 1879 in occasione della discussione dei progetti per nuove costruzioni ferroviarie in Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VIII, 2ª tornata del 28 maggio 1879, 6745).

¹¹ Tra la pubblicistica coeva si veda, ad esempio: Mori, Mancini 1863; *Arezzo e il suo avvenire*, 1866.

¹² Per l'area toscana orientale si ha notizia di molti percorsi transappenninici studiati in questi anni e presto abbandonati: Fano-Arezzo (Peyron, 1865), Rimini-Arezzo, Pesaro-Perugia (Senesi, 2016b).

niche in partenza da Arezzo fu la più diretta “concorrente”. Di quest’ultima si era cominciato a parlare fin dalla metà degli anni Quaranta; durante gli anni Cinquanta, poi, ferventi furono gli studi, soprattutto di Giovanni Antonelli e di Giuseppe Inghirami, e vastissima la pubblicistica, alimentata anche dal dibattito sullo sbocco a Pontassieve o a Firenze e dalla rivalità con la Forlì-Pontassieve e la Imola-Pontassieve¹³.

È in questo contesto che venne ideato il primo progetto di ferrovia relativo a quest’area. La linea Cesena-Arezzo fu studiata per la prima volta dall’ingegner Carlo Scarabelli nel 1862 su commissione del Comune di Cesena (Scarabelli 1862)¹⁴. Secondo il progetto, la ferrovia da Cesena doveva risalire la valle del fiume Savio fino a Bagno di Romagna; da qui con una galleria passava in quella del Corsalone e poi proseguiva attraverso il Casentino fino ad Arezzo (Senesi 2016b, 291-292). La proposta trovò successo anche ad Arezzo, dove i due consiglieri Pietro Mori (futuro gonfaloniere e primo sindaco di Arezzo) e Girolamo Mancini la presentarono nel 1863 in consiglio comunale, illustrandone i vantaggi che ne sarebbero potuti derivare alla città (Mori, Mancini 1863). Ancora nel 1866 un opuscolo anonimo, stampato ad Arezzo dalla tipografia Gagliani, pubblicizzava i possibili benefici della ferrovia e menzionava per la prima volta la concorrenza con la Faentina (*Arezzo e il suo avvenire* 1866).

Dopo il 1866, almeno a livello locale, si ebbe per qualche anno un periodo di silenzio fino all’inizio degli anni Settanta, probabilmente in seguito all’apertura nel 1865 della Porrettana che realizzò il primo collegamento diretto tra Nord e Centro-Sud.

4. La relazione della Commissione Cavalletto (1870)

Nel 1863 la commissione per lo studio di un valico transappenninico da affiancare a quello di Porretta “fu ricomposta e ampliata (...) per nazionalizzarla”¹⁵. Questa commissione, formata da ispettori del Genio civile dei lavori pubblici, che aveva il preciso incarico di “confrontare le diverse linee (...) fra Firenze e le città della Romagna”, fu presieduta dall’ingegner Alberto Cavalletto, deputato veneto, e rese note le sue conclusioni il 28

luglio 1870, meno di due mesi prima dell’annessione di Roma al Regno d’Italia¹⁶.

Furono esaminati sette progetti di linee transappenniniche: 1) la Imola-Pontassieve, per la valle del Santerno, Firenzuola e Dicomano (km 108); 2) la Faenza-Pontassieve, attraverso la valle del Lamone per Brisighella, Marradi e Borgo San Lorenzo (km 93); 3) la Forlì-Pontassieve, attraverso la valle del Montone per Castrocaro, Rocca San Casciano, San Benedetto e San Godenzo (km 85); 4) la Cesena-Arezzo, attraverso la valle del Savio e il Casentino, passando per Sarsina, Bagno di Romagna e Bibbiena (km 99); 5) la Rimini-Arezzo, per le valli di Marecchia, Tevere e Sovara (km 113); 6) la Arezzo-Fano, per Anghiari, San Sepolcro e la valle del Metauro toccando Sant’Angelo in Vado, Urbania e Fossombrone (km 123) ed infine 7) la Arezzo-Fossato, per la Valcerfone, Sansepolcro, Città di Castello, Umbertide e Gubbio (km 133) (si veda anche Senesi 2016b).

I sette progetti in esame furono divisi in due gruppi: a) progetti con partenza da Pontassieve e aventi come obiettivo le relazioni tra Toscana e Romagna lungo l’itinerario Ravenna-Firenze-Livorno (1-3); b) progetti con partenza da Arezzo utili per il collegamento della Toscana con le Marche lungo l’itinerario Ancona-Firenze-Livorno (4-7). Tra i progetti del primo gruppo la preferenza fu assegnata alla Faenza-Pontassieve – perché nonostante fosse di poco più lunga della Forlì-Pontassieve, era caratterizzata da “terreni ottimi e sicuri” e da “ogni altra condizione favorevolissima”¹⁷ – mentre tra quelli del secondo gruppo fu giudicata migliore la Arezzo-Fano. Infine, dato che la prima soddisfaceva anche i collegamenti toscano-marchigiani, mentre la seconda non serviva ai collegamenti toscano-romagnoli, la preferenza fra tutte le linee esaminate fu data alla Faenza-Pontassieve.

La Cesena-Arezzo era quella progettata da Scarabelli: inserita nel secondo gruppo¹⁸, fu scartata perché, pur

¹³ Sulla Faentina e sulla sua storia: Panconesi, Colliva 1986; Dopolavoro ferroviario Faenza 1993; Betti Carboncini 1993; Baldi, Ciabatti 2013.

¹⁴ Lo stesso autore, due anni più tardi pubblicava un lavoro più completo e più preciso in cui concepì un sistema di linee destinate a collegare in maniera diretta l’Italia centrale al Veneto e alla Mitteleuropa (Scarabelli 1864).

¹⁵ Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VIII, 2ª tornata del 28 maggio 1879, 6745.

¹⁶ Per l’origine e la storia della commissione si veda il discorso di Alfredo Baccarini alla Camera del 28 maggio 1879 (Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VIII, 2ª tornata del 28 maggio 1879, 6743-6746). In ordine alle conclusioni si veda anche la *Relazione della Commissione per la scelta d’un nuovo valico ferroviario dell’Appennino tra quelli di Porretta e Fossato*, in Atti parlamentari, *Camera dei deputati*, legislatura XIII, I sessione (1876-77), *Documenti. Progetti di legge e relazioni*, VII, n. 139-A, “Allegati tecnici alla relazione che accompagna il progetto di legge relativo all’approvazione di convenzioni pel riscatto delle ferrovie romane e meridionali, per l’esercizio della rete continentale, ed i provvedimenti per nuove costruzioni”.

¹⁷ Citazione tratta da Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VIII, 2ª tornata del 28 maggio 1879, 6746.

¹⁸ È verosimile che tale classificazione delle linee possa aver penalizzato la Cesena-Arezzo, dato che non si tenne infatti conto della possibilità di un collegamento diretto di Roma con la pianura padana che era nelle

ritenuta “facile e sicura nel versante meridionale”, fu giudicata “altrettanto difficile e soprattutto in pessime condizioni di stabilità nel settentrionale almeno nella valle del Savio”¹⁹.

5. Le linee Forlì-Arezzo e Cesena-Arezzo come possibili valichi tra Porretta e Fossato

La Commissione Cavalletto, che aveva come obiettivo lo studio di un più rapido collegamento tra Firenze e Livorno – città intorno a cui ruotava la maggior parte delle attività economiche ed industriali toscane dell'epoca – da una parte, e la Romagna e/o le Marche dall'altra, escluse la Cesena-Arezzo anche a causa di gravi problemi tecnici, accordando per il momento la preferenza alla Faenza-Pontassieve. Il dibattito sul nuovo valico transappenninico tuttavia non si arrestò nel 1870 e, soprattutto a livello locale, ma anche a livello nazionale, risorsero nel corso degli anni successivi l'idea e l'interesse a costruire una ferrovia da Arezzo alla Romagna in seguito al verificarsi di alcuni importanti fatti e al sorgere di nuove esigenze.

Il trasferimento della capitale da Firenze a Roma, avvenuto nel corso del 1871, stimolò la necessità, sia a livello nazionale, sia a livello locale, di un più rapido collegamento del Lazio con la Padania. Varie volte infatti in quegli anni in Parlamento anche figure di grande rilievo, come Zanardelli, ritennero fondamentale, una volta “mutate le condizioni del Paese rispetto alla Capitale”, considerare appunto Roma come obiettivo fondamentale nello studio di nuove transappenniniche²⁰. Contemporaneamente si stava cominciando a constatare la ridotta potenzialità e funzionalità della Porrettana dovuta alle stesse caratteristiche tecniche della linea: curve con raggi molto piccoli (inferiori ai 250 m) e pendenze elevate (intorno al 25‰ applicate su livellette continue). Furono in molti a manifestare la necessità di un nuovo valico più rapido e agevole, tra il Nord e il Sud della Penisola. Infine, anche in seguito alla guerra franco-prussiana del

1870 – che fece grande impressione in Italia per la rapidità degli spostamenti che i tedeschi riuscirono ad operare grazie alle ferrovie, tanto da cogliere di sorpresa l'avversario sconfiggendolo in pochi giorni – si cominciò a parlare in numerosi scritti della costruzione di una linea adatta agli scopi bellici e strategici (Maggi, Giovanni 2005, 68)²¹. I requisiti di tali ferrovie dovevano essere: l'elevata potenzialità resa possibile da curve ad ampi raggi e pendenze ridotte, atte a favorire il passaggio di treni anche molto pesanti; la possibilità di operare frequenti scambi fra i treni, per consentire il ritorno dei vagoni vuoti; la posizione interna nella Penisola e preferibilmente in condizioni strategiche, cioè all'interno di valli protette, più facilmente difendibili.

Le nuove necessità da soddisfare con le linee di futura costruzione scatenarono la redazione di molti progetti nuovi e il riadattamento di altri già presentati alla commissione del 1870²². Tra queste, oltre alla Imola-Pontassieve e alla Faenza-Pontassieve, c'erano anche tre linee che congiungevano l'area aretina con la Romagna: la Forlì-Arezzo, un nuovo studio della Cesena-Arezzo e la cosiddetta Adriatico (o Adriaco)-Tiberina da Perugia a Forlì o a Cesena. Tutte queste linee e le altre che vennero presentate alla commissione incaricata di studiare il nuovo valico transappenninico erano evidentemente sostenute da interessi locali; i promotori erano spesso animati – a giudizio di Giuntini (1984b, 95-96) – da “gretto municipalismo” ed avevano fini “bassamente elettoralistici”. Il dibattito sul nuovo valico, alternativo alla Porrettana, riempiva in quegli anni le cronache locali e alimentava una copiosa produzione di *pamphlets*; le amministrazioni, provinciali e comunali, delle città situate ai capolinea o delle località poste lungo la linea facevano a gara a proporre progetti molto spesso sostenuti dai deputati locali, che assicuravano il loro appoggio in Parlamento (Giuntini 2003, 38; Maggi, Giovanni 68)²³. A proposito del nuovo valico l'ingegner Ottavio Coletti nel 1878 ricorda come “la parte vivissima che (...) vi prendono adesso le locali amministrazioni comunali e provinciali, ed altri enti morali dimostrano quanto l'o-

intenzioni del progettista.

¹⁹ Citazione tratta da Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VIII, 2ª tornata del 28 maggio 1879, 6746.

²⁰ Giuseppe Zanardelli, allora ministro dei Lavori Pubblici, nella seduta del 6 giugno 1877 si esprimeva con queste parole: “Credo coll'onorevole Farini che adesso nella scelta che dovremo fare, noi dobbiamo avere essenzialmente presente l'obiettivo di Roma; quindi credo che degli studi della precedente Commissione debbasi pur troppo far *tabula rasa*, in quanto che a questo nuovo e grande obiettivo di Roma dobbiamo avere intenti gli sguardi e la mente” (Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, I sessione (1876-1877), *Discussioni*, IV, tornata del 6 giugno 1877, 4146, corsivo nel testo).

²¹ In molti dei progetti di linee transappenniniche e nella pubblicistica prodotta negli anni Settanta e Ottanta del XIX secolo si fa riferimento, in particolare, ad alcuni testi sul ruolo strategico delle ferrovie: Aymonimo 1873; Pozzolini 1873; Gandolfi 1873.

²² Significativa è la testimonianza del progettista di una di queste linee, Ottavio Coletti: “Fervente in quest'ultimo periodo fu d'ogni parte il lavoro per riordinare gli antichi studi, e preparare i nuovi; ampie e vivaci le discussioni suscitate colla stampa; nella quale uomini tecnici apportarono un largo contingente di sapienza e di criteri pratici” (Coletti 1878, 5).

²³ Anche i deputati aretini, forlivesi e cesenati ebbero occasione di appoggiare le ferrovie facenti capo alle loro città, a varie riprese e in diverse sedi e forme (Tommasi Crudeli 1877; Pancrazi 1878).

pinione pubblica si preoccupi dell'importanza dell'argomento; e come da tutti si riconosca l'insufficienza degli attuali valichi rispetto ai bisogni urgenti del traffico fra i due opposti versanti" (Coletti 1878, 3). Anche molti privati e affaristi locali erano naturalmente interessati alla costruzione solo di determinate ferrovie, vedendovi un sicuro mezzo di arricchimento. Inoltre, in conseguenza della pratica comunemente adottata dallo Stato per la costruzione e l'esercizio delle "strade ferrate" (che era quella delle concessioni a potenti società private) entravano nel complesso gioco degli interessi anche i grandi capitalisti proprietari delle suddette società private e i finanzieri che le sostenevano, molto influenti anche a livello governativo e parlamentare (si veda, ad esempio, Maggi, *Giovani* 2005, 62-63)²⁴.

Rispetto alla grande quantità di proposte e di progetti avanzati in questi anni, questo contributo si limita ad analizzare quelli relativi alle due linee Forlì-Arezzo e Cesena-Arezzo e, brevemente, alle loro più dirette concorrenti: la Pontassieve-Faenza (poi Firenze-Faenza) e la Adriatico-Tiberina (Baschi-Perugia-Città di Castello-Sansepolcro-Bagno di Romagna-Sarsina-Cesena).

La linea Forlì-Arezzo fu promossa dal Consiglio provinciale di Arezzo, che nel 1873 si fece promotore degli studi, creando un consorzio cui aderirono i Comuni di Arezzo e Forlì insieme a quelli del Casentino e della valle del Bidente²⁵. Questo consorzio dette poi vita al suo interno ad un comitato chiamato ad occuparsi dell'aspetto esecutivo. Vennero raccolti fondi per affidare gli studi della linea all'ingegner Luigi Mercanti, che ultimò il lavoro nel 1875 quando fu consegnato al Ministero dei lavori pubblici affinché ne giudicasse la validità.

Il progetto Mercanti prevedeva di congiungere Arezzo con Forlì risalendo la valle dell'Arno fino a Bibbiena, poi quella del torrente Corsalone (affluente di sinistra dell'Arno), per passare con una galleria (lunga 4.189 m) sotto la dorsale appenninica in quella del Savio, toccando Bagno di Romagna; successivamente l'autore aveva pensato di sottopassare il contrafforte del Carnaio e di

proseguire nella valle del Bidente per poi discenderla fino a Forlì, con un percorso complessivo di km 123²⁶. Le pendenze previste nel tratto appenninico erano al massimo del 12‰, ma applicate su "livellette" continue anche per molti chilometri, e le curve avevano raggi non inferiori ai 400 metri. Nelle intenzioni del progettista, la linea doveva costituire un rapido collegamento tra Roma e la pianura padana, il Veneto e i valichi internazionali di Brennero e Pontebba e servire agevolmente alle esigenze militari (Senesi 2016b, 299-302)²⁷. La commissione del Genio Civile propose alcune modifiche che Mercanti effettuò aumentando al 18‰ le pendenze in alcuni brevi tratti per ridurre la lunghezza del tracciato a 115 chilometri. La spesa prevista con il progetto modificato, secondo gli accurati calcoli dello stesso Mercanti, doveva essere di circa 41 milioni.

La linea Cesena-Arezzo fu nuovamente studiata, su incarico del Comune di Cesena, da Ottavio Coletti, che nel 1878 elaborò un progetto tenendo conto delle critiche che erano state mosse dalla Commissione Cavalletto a quello di Scarabelli per lo stesso tracciato. La linea Coletti aveva all'incirca lo stesso percorso di quella del suo predecessore, salvo alcune varianti – realizzate con gallerie e cambi di sponda del fiume Savio – necessarie per evitare i luoghi che nel 1870 erano stati considerati a rischio di frana (Coletti 1878; 1890).

È da rilevare come esistesse una forte competizione anche tra ferrovie molto simili come erano appunto le due linee in partenza da Arezzo. Lo testimonia la pubblicistica coeva e degli anni successivi, animata soprattutto dallo spirito municipalistico delle due città romagnole e dall'orgoglio dei progettisti. Quando nel 1877, l'allora ministro dei lavori pubblici Zanardelli nominò un'altra commissione per studiare un nuovo valico ferroviario tra Porretta e Fossato, il dibattito si riaccese vivace, soprattutto ad Arezzo e a Forlì. In queste città, infatti, si costituirono due comitati popolari (unificatisi in seguito in una Commissione interprovinciale), che presentarono nello stesso anno una petizione al Parlamento per la realizzazione di un collegamento tra le due città.

Tra le proposte alternative alle due linee in partenza da Arezzo vi erano la Faentina e la ferrovia Adriati-

²⁴ Come è noto, in Toscana la classe dirigente al più alto livello era composta da famiglie aristocratiche con grandi disponibilità di capitali che avevano impegnato proprio nelle costruzioni ferroviarie (Bastogi, Fenzi). Alcuni esponenti avevano cariche parlamentari ed erano particolarmente influenti a livello governativo.

²⁵ In realtà, il Consiglio provinciale di Arezzo rispose all'invito che l'ingegner Luigi Mercanti aveva avanzato in un suo opuscolo apparso nel 1873 in cui egli stesso si offriva di studiare una linea Forlì-Arezzo per il valico del Bastione o di Poggio Scali (Mercanti 1873, 21). Lo stesso ingegnere afferma (21, nota 1) che i suoi studi furono stimolati e favoriti da Giovan Battista Vigiani che aveva esposto in un suo opuscolo i vantaggi di una ferrovia da Arezzo a Forlì attraverso il Casentino, la valle dell'Archiano e la valle del Bidente, senza toccare la valle del Savio (Vigiani 1872). D'altronde l'anno precedente sempre Mercanti aveva progettato una linea Forlì-Perugia (Senesi 2016b, 332).

²⁶ L'idea di collegare il Casentino con Forlì attraverso il Falterona e la valle del Bidente non era nuova: Giovanni Arpinati, infatti, già nel 1861, aveva pensato ad una linea Firenze-Forlì attraverso la Valdisieve, l'alto Casentino e la valle del Bidente (Arpinati 1861).

²⁷ Secondo i calcoli del Mercanti la lunghezza dei percorsi Roma-Venezia e Roma-Bologna sarebbe risultata rispettivamente di 535 km e di 414 km con un "abbreviamento" rispetto alla Porrettana di 73 km e 33 km (Mercanti 1873). Va rilevato, comunque, che all'epoca la realizzazione di un collegamento diretto tra la bassa Romagna e Venezia era ostacolata dalla presenza della vasta area palustre che si estendeva a nord di Ravenna, bonificata solo successivamente.

co-Tiberina. Della prima si parlava già da tempo e per essa erano stati fatti moltissimi studi e avanzati nel corso degli anni numerosi progetti (*supra*). Questa linea da Faenza risaliva fino a Crespino la valle del Lamone, dalla quale passava con una galleria di 3700 metri nel Mugello. Da qui proseguiva, a seconda dei progetti, o verso Borgo San Lorenzo e Firenze sottopassando con una galleria di circa 3 chilometri il contrafforte di Pratolino (km 101), o verso Vicchio e Pontassieve seguendo il fondovalle (km 93,5). Le pendenze massime nel tratto appenninico dovevano essere del 25‰ e le curve avere raggi superiori a 350 metri. La nuova linea, nonostante non facilitasse particolarmente le comunicazioni di Roma con il Nord, aveva il grosso vantaggio di far capo a Firenze, capoluogo regionale, fulcro principale dell'imprenditoria e dell'industria toscana, dove la costruzione della Faentina era attesa anche come possibile rimedio alla crisi economica verificatasi dopo il trasferimento della capitale a Roma.

La ferrovia Adriatico-Tiberina fu studiata dall'ingegner Coriolano Monti e appoggiata dal Comune di Perugia che si costituì in consorzio insieme agli altri Comuni interessati. La linea ipotizzata da Baschi risaliva tutta la valle del Tevere fin quasi alle sue sorgenti, passando per Perugia, Città di Castello, Sansepolcro e Pieve Santo Stefano, e con una breve galleria sotto il valico di Montecoronaro giungeva nella valle del Savio dove si collegava presso Bagno di Romagna a quella progettata da Coletti. Nonostante la scarsa altezza del valico, la linea era caratterizzata da pendenze abbastanza elevate (fino al 22‰). Il maggior vantaggio di questo tracciato era quello della grande facilità del percorso attraverso il largo fondovalle del Tevere, ma pur costituendo un collegamento relativamente rapido tra l'Italia nordorientale e Roma, presentava anche un grave inconveniente: a differenza delle altre linee era necessario costruire l'intero tratto da Baschi a Cesena per circa 210 chilometri (Monti 1877; 1879).

6. La relazione della Commissione Imperatori (1877) e l'opzione per la Faentina

Con decreto del 23 agosto 1877, il Ministero dei Lavori pubblici istituì una commissione "per esaminare e riferire quale dei progetti esistenti per un nuovo valico dell'Appennino intermedio a quelli di Porretta e di Fossato meritasse nelle attuali condizioni di essere preferito sotto i riguardi tecnici, economici e commerciali" (*Relazione della Commissione* 1877, 59), sotto la presidenza del deputato piemontese Gioacchino Imperatori. Si riprese quindi in esame la questione già studiata dalla commissione Cavalletto che, come si ricorderà, aveva conclu-

so i suoi lavori nel 1870, per la necessità di coordinare le linee di futura costruzione a completamento della rete ferroviaria del Paese in vista di un nuovo obiettivo: Roma, capitale d'Italia dal 1871. Veniva così sancita ufficialmente una delle motivazioni che i progettisti e i sostenitori di linee con andamento nord-sud – come la Forlì-Arezzo, la Cesena-Arezzo e la Adriatico-Tiberina – adducevano a favore dei loro tracciati.

La nuova commissione, che prese in considerazione dieci progetti (cui in seguito se ne aggiunse un altro, la linea Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano [*Relazione della Commissione* 1877, 73-75]), rese note le sue conclusioni in una relazione presentata al Parlamento il 10 novembre 1877. Degli undici progetti, alcuni erano gli stessi già esaminati dalla commissione Cavalletto, altri seguivano i medesimi percorsi, ma erano stati fortemente modificati in base alle osservazioni della commissione stessa, altri ancora erano del tutto nuovi. Di questi progetti cinque furono esclusi a priori: Forlì-Pontassieve, già accantonato dalla Commissione Cavalletto e replica del preferibile Faenza-Pontassieve; Arezzo-Rimini, Arezzo-Fano, Arezzo-Fossato e Fossato-Fano (Senesi 2016b), questi ultimi eliminati per il loro andamento trasversale, utile più che altro al collegamento tra la Toscana e le Marche e per la presenza del loro capolinea orientale presso città della costa adriatica, da escludersi in base a considerazioni militari. Nel dettaglio vennero così analizzate soltanto sei linee: Imola-Firenze (km 101, secondo il progetto Tarducci, in sostituzione della Imola-Pontassieve); Faenza-Pontassieve (km 93, la stessa già esaminata nel 1870); Arezzo-Forlì (km 115, secondo la versione modificata del progetto Mercanti); Cesena-Arezzo (km 106, progetto Coletti); Cesena-Perugia (km 155, progetto Monti); Sant'Arcangelo-Fabriano.

Dopo un'accurata analisi delle caratteristiche tecniche e di tracciato delle sei linee, la commissione le classificò in due gruppi, in rapporto al risparmio in termini di chilometraggio che rappresentavano rispetto agli itinerari presi come riferimento rispetto al miglioramento dei collegamenti con Firenze (Ravenna-Firenze, Ancona-Firenze) o con Roma (Bologna-Roma)²⁸. In ossequio ad una serie di elementi tecnici (stabilità dei terreni, spesa e tempo di costruzione, condizioni d'esercizio) vennero poi preferite all'interno di ciascuno dei due gruppi la Faenza-Pontassieve, da una parte, e la Forlì-Arezzo, dall'altra, ed escluse tutte le altre. Fra di esse, la Cesena-Arezzo, che maggiormente ci interessa in questa sede,

²⁸ Linee aventi come "obiettivo" Firenze furono considerate la Imola-Firenze e la Faenza-Pontassieve, linee aventi per "obiettivo" Roma la Forlì-Arezzo, la Cesena-Arezzo, la Cesena-Perugia e la Sant'Arcangelo-Fabriano.



Figura 2. La rete ferroviaria italiana con l'indicazione delle nuove linee da costruire in base alla legge del 29 luglio 1879. Fonte: *Carta ferroviaria dell'Italia*, Bollettino della Società Geografica Italiana, 1880, particolare.

era stata già in precedenza accantonata per l'instabilità dei terreni nella valle del Savio; la nuova commissione, anche se riconobbe che "mediante l'uso di opere costose e forti pendenze diviene praticabile", la eliminò nuovamente perché, dovendo "affidare al fiume" la ferrovia per difenderla dalle frane, ugualmente poco "rassicuranti" risultano le condizioni di stabilità e poco "favorevoli" quelle di mantenimento (*Relazione della Commissione* 1877, 63). Per lo stesso motivo fu esclusa anche la Cesena-Perugia, coincidente con la Cesena-Arezzo nel tratto Cesena-Bagno di Romagna, esclusione cui concorse la necessità di costruirla circa 150 chilometri di ferrovia. Per quanto concerne le altre linee, la Imola-Firenze fu eliminata perché troppo vicina alla Porrettana; la Sant'Arcangelo-Fabriano perché rappresentava solo uno scarso abbreviamento in direzione di Roma e perché, data la sua posizione interna nella penisola, doveva attraversare in galleria le molte dorsali parallele che dividono le valli del versante adriatico.

A questo punto si trattava di decidere tra la Faenza-Pontassieve e la Forlì-Arezzo. La commissione considerò quattro parametri "sotto il rispetto tecnico-economico": 1) stabilità dei terreni, in base alla quale le linee furono definite ugualmente buone; 2) spesa, per cui risultarono

costi molto diversi: 36 milioni per la Faenza-Pontassieve contro i 56 della Forlì-Arezzo²⁹; 3) tempo occorrente per l'apertura: un anno in meno per la Faentina; 4) condizioni di esercizio, legate essenzialmente alle caratteristiche altimetriche, per cui le due linee vennero giudicate equivalenti³⁰. Si considerò poi anche il "rispetto commerciale", dando la preferenza alla Faentina in base alla constatazione che "commercialmente parlando, Firenze prevale su Roma" (*Relazione della Commissione* 1877, 71) e al fatto che, mentre la Forlivese offriva un abbreviamento di 45 chilometri sul percorso Bologna-Roma rispetto alla Porrettana, la Faentina ne forniva uno di

²⁹ Questi calcoli della commissione, che determinarono una forte sproporzione tra i costi, furono giudicati errati dai sostenitori della Forlì-Arezzo (Funghini 1878, 24-29). Mercanti aveva stimato, in base a calcoli estremamente accurati, il costo della sua linea ammontare a 41 milioni.

³⁰ Le pendenze massime nei tratti appenninici della Forlì-Arezzo e della Faentina erano rispettivamente del 22‰ per 31 chilometri (ma applicate in maniera non continuativa) e del 29‰ per 29 chilometri. La commissione aveva modificato ulteriormente il progetto Mercanti portando le pendenze massime dal 18‰ al 22‰, alternando tratti inclinati a tratti quasi pianeggianti. Infatti, aveva giudicato "illusorio" il vantaggio apportato dalle pendenze del 12‰ – ma anche di quelle del 18‰ – se "pagato al caro prezzo" di applicarle in maniera costante per molti chilometri.

ben 64 sul percorso Ancona-Firenze (*Relazione della Commissione 1877, 70-71*)³¹.

La commissione concluse quindi il suo lavoro affermando che, sotto gli aspetti tecnico-economico (a causa della forte differenza di spesa) e commerciale, la Faentina prevaleva “di gran lunga sulla Forlivese”; sotto l’aspetto politico-amministrativo, in conformità con il mandato istitutivo, invece, sarebbe stata da preferirsi la Forlì-Arezzo (43 km più breve della Porrettana sul percorso Bologna-Roma e ancora migliore su quello Roma-Venezia). Constatato il carattere diverso degli obiettivi in termini di miglioramento delle comunicazioni (con Firenze o con Roma) cui le due linee ottemperavano, la commissione rimise poi il giudizio definitivo al Parlamento, pur non esimendosi dall’esprimere chiaramente, seppure in maniera velata, la sua preferenza per la Faentina³².

7. La definitiva scelta della Faentina e le reazioni nella pubblicistica dell’epoca

La relazione della Commissione Imperatori, che aveva, di fatto, accordato la preferenza alla Faenza-Pontassieve, scatenò un’ondata di reazioni e di proteste a livello locale. Gli aretini e i forlivesi, sentendosi defraudati della “loro” ferrovia, si mobilitarono e cercarono di far tutto il possibile per convincere il Parlamento a scegliere la Forlì-Arezzo in sede di votazione. Il Comune e la Provincia di Arezzo promossero un “Comitato di rispettabili signori della Città” che convocò un’assemblea popolare (23 dicembre 1877) cui parteciparono anche i rappresentanti del Comune di Forlì e dei comuni del Casentino. Fu votato un ordine del giorno proposto dall’ingegner Vincenzo Funghini, presidente del Collegio degli ingegneri agronomi della Provincia di Arezzo (Funghini 1878), che prevedeva la nomina di una commissione esecutiva che si occupasse di redigere una petizione da presentare al parlamento nella convinzione che la ferrovia Forlì-Arezzo fosse la più consona ai bisogni del Paese e “per rivolgersi alle Province e ai Comuni interessati di Roma, del Veneto, della Romagna e di Arezzo, perché facessero conoscere i loro voti” (Funghini 1878,

4). Anche due ex-deputati aretini si dettero da fare: pubblicarono due opuscoli in cui sostennero l’importanza e i vantaggi della linea, rivolgendosi agli amministratori pubblici e ai deputati in carica, senza perdere l’occasione di ricordare come durante la precedente legislatura si fossero adoperati per sostenere in Parlamento l’utilità delle ferrovie facenti capo ad Arezzo (Tommasi Crudeli 1877; Pancrazi 1878).

Dopo la caduta della Destra storica che fu appunto legata al progetto di nazionalizzazione delle ferrovie³³, gli anni 1877-1879 furono caratterizzati da accesi dibattiti parlamentari: oltre alla riorganizzazione dell’intero sistema ferroviario italiano, strutturato a seguito della legge cosiddetta dei “grandi gruppi” (14 maggio 1865), intorno a quattro grandi società concessionarie per la costruzione e l’esercizio delle ferrovie³⁴, che erano ormai paralizzate da gravi difficoltà finanziarie e all’istituzione di una commissione d’inchiesta sull’esercizio (Maggi 2001, 119-124), si trattava anche di decidere le nuove linee di completamento della rete ferroviaria nazionale, tra cui anche il nuovo valico dell’Appennino tra Porretta e Fossato. Nel giro di pochi mesi furono presentati, dai due ministri che si alternarono in quegli anni alla guida del Ministero dei lavori pubblici, i due progetti di legge Depretis (1877) e Baccarini-Seismit Doda (1878)³⁵; quest’ultimo, con numerose modifiche, divenne legge il 29 luglio 1879. La legge Baccarini stabiliva l’istituzione di una commissione d’inchiesta e la costruzione di 6.070 km di ferrovie; ripartiva inoltre le linee da realizzare in quattro categorie di importanza decrescente e con diverso impegno economico da parte dello Stato (dal 100% della prima categoria al 60% per la quarta), mentre la quota rimanente era a carico delle amministrazioni locali (Giuntini 1984b, 94-95; Maggi 2001, 64).

L’approvazione della legge fu preceduta nei mesi di maggio e di giugno da un acceso dibattito parlamentare anche sulla questione della scelta del valico appenninico. Il deputato aretino Fossombroni, il bibbienesse Minucci, il forlivese Guarini, il cesenate Saladini e il biturgense Puccioni sostennero a spada tratta (tornate del 19, 28 e

³¹ La commissione affermò che il traffico merci e passeggeri diretto dalla Romagna a Roma era pari ad un quarto di quello diretto a Firenze. Non si considerò tuttavia l’importanza che la *Forlivese* avrebbe potuto rappresentare come collegamento diretto verso Venezia e l’Italia nord-orientale, come per altro aveva messo in evidenza lo stesso progettista Mercanti.

³² “Se la considerazione della capitale ha tale importanza da indurre a sottostare ad una maggiore spesa di quasi 20 milioni, affine di accorciare di 43 chilometri l’attuale percorso tra Bologna e Roma, e a trascurare il traffico tra la Toscana e il versante adriatico, la linea da preferirsi sarà quella da Arezzo a Forlì” (*Relazione della Commissione 1877, 72*).

³³ La caduta del governo della Destra Storica è connessa alla presentazione da parte del ministro dei lavori pubblici Spaventa di un “rivoluzionario” progetto di riforma del sistema ferroviario che prevedeva l’abolizione del sistema delle concessioni e la nazionalizzazione dell’intera rete. Si veda in proposito il saggio di Berselli 1958.

³⁴ Società per le Ferrovie dell’Alta Italia, Società per le Strade Ferrate Romane, Società per le Ferrovie Meridionali e Società Vittorio Emanuele (Ferrovie Calabro-Sicule).

³⁵ I due progetti di legge prevedevano entrambi come elemento fondamentale la classificazione delle linee in quattro o cinque categorie in base alla loro importanza, attribuendo di conseguenza contributi statali differenziati.

29 maggio) le “loro” ferrovie³⁶. I loro sforzi risultarono vani dato che tra le ferrovie assegnate alla prima categoria, che comprendeva otto linee “complementari”, cioè ritenute fondamentali per il completamento della rete ferroviaria nazionale, fu inserita la Faenza-Pontassieve, sostenuta, oltre che dai deputati fiorentini, dal ministro dei Lavori pubblici Alfredo Baccarini, che aveva radicati interessi nel Faentino.

Numerose e articolate furono le critiche mosse in quegli anni e nei successivi dai sostenitori della Forlì-Arezzo e della Cesena-Arezzo ai criteri che avevano portato alla scelta della Faentina e a tutti coloro che vi avevano concorso. Senz'altro molte di queste osservazioni sono legate, se non altro per le modalità dell'esposizione, ad una visione localistica (ad esempio, Vigiani 1879; Giunta municipale di Forlì 1879). Si cercava di mettere in evidenza, viste le contraddizioni in cui erano caduti i vari sostenitori della Faenza-Pontassieve (Commissione Imperatori, Baccarini, Depretis), come le motivazioni addotte per la scelta di quest'ultima non fossero altro che delle giustificazioni a posteriori di una decisione già presa.

La più rilevante di queste osservazioni fu quella costituita dal mancato rispetto, da parte della Commissione Imperatori, del mandato istitutivo, che era di “far tabula rasa” delle precedenti decisioni in relazione al nuovo obiettivo di Roma capitale³⁷, portando all'accantonamento di ferrovie che avevano essenzialmente per obiettivo Firenze³⁸. La preferenza accordata alla Faentina, motivata con la constatazione che “commercialmente parlando, Firenze prevale su Roma”, fu data – affermavano i sostenitori della Forlì-Arezzo – senza considerare il rendimento futuro di quest'ultima linea in seguito ai nuovi collegamenti che essa avrebbe potuto aprire con il Veneto e anche con l'Austria e la Germania.

Inoltre, si affermava che la Faentina, sia con lo sbocco a Pontassieve, sia in misura ancora minore con quello a Firenze, era inadatta ai fini militari, per la scarsa potenzialità dovuta alle pendenze troppo elevate, per l'impossibilità di impiantare una grande stazione militare presso il capolinea toscano – cosa che invece sarebbe stato possibile fare ad Arezzo in ragione della sua posizione strategica – per la scarsa potenzialità del tratto Firenze-Pontassieve-Arezzo, che avrebbe reso inutile qualsiasi vantaggio derivante dalla costruzione della nuova linea.

Altri elementi di critica furono l'accusa mossa alla commissione di aver ipotizzato costi troppo sproporzionati³⁹ e la constatazione che la Faentina sarebbe stata una ferrovia di interesse soltanto locale, utile tutt'al più ai traffici tra Ancona e la Romagna da una parte, e Firenze e Livorno dall'altra; la Forlì-Arezzo, la Cesena-Arezzo e anche la Cesena-Perugia, invece, avrebbero potuto rappresentare, se non linee internazionali, almeno arterie di rapido collegamento tra Roma e l'Italia nordorientale. Ai sostenitori della Faentina, compresi Baccarini e Depretis, si rimproverava inoltre l'appoggio dato all' “egocentrica” Firenze che aveva già la sua rete di linee ferroviarie; né la Faentina poteva servire a risolvere la crisi economica seguita al trasferimento della capitale (Funghini 1878, 31).

Il presidente del consiglio Agostino Depretis, ministro dei Lavori pubblici *ad interim*, nel 1878, durante la discussione dei progetti di legge sulle ferrovie, ebbe occasione di pronunciarsi a favore della Faentina, esprimendo la necessità di risollevare le condizioni economiche di Firenze e affermando che la Forlì-Arezzo “presenta gli inconvenienti di attraversare territori poco produttivi e poco popolati e di non avere alcuna importanza commerciale”⁴⁰, contraddicendo anche le parole stesse della commissione⁴¹.

³⁶ Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VII, tornata del 19 maggio 1879, 6341-6371; Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VIII, 2ª tornata del 28 maggio 1879, 6717-6746; Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VIII, tornata del 29 maggio 1879, 6747-6774. Parte dei discorsi di questi difensori degli interessi locali vennero pubblicati in un apposito opuscolo (*Ferrovia Forlì-Arezzo* 1879).

³⁷ Anche il presidente della Camera dei Deputati Domenico Farini, in apertura della citata seduta del 19 maggio 1879, ricordava come prioritario l'obiettivo di Roma nella scelta del nuovo valico ferroviario (“La Camera riconoscendo che per il completamento della rete ferroviaria del regno occorre un valico appenninico nel versante orientale con l'obiettivo di Roma (...)” (Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VII, tornata del 19 maggio 1879, 6350), come aveva sostenuto nel 1877 anche Zanardelli.

³⁸ In seguito, il capolinea toscano della linea fu spostato da Pontassieve a Firenze, valicando in galleria il contrafforte di Pratolino, ma la modifica era già stata prospettata in precedenza. A tal proposito Funghini (1878) fece osservare che la Faenza-Firenze, assumendo come punto di arrivo Roma, era più lunga di 16 km rispetto alla Porrettana.

³⁹ Come già ricordato, la commissione aveva attribuito il costo di 36 milioni alla Faenza-Pontassieve e di 56 alla Forlì-Arezzo. Al riguardo, in molti opuscoli si ricorda tuttavia che, mentre per la prima linea erano state compiute soltanto valutazioni approssimative, per la seconda lo stesso progettista aveva effettuato calcoli estremamente accurati (Mercanti 1873, 28-29).

⁴⁰ La citazione, riportata in molti degli opuscoli a favore della ferrovia Forlì-Arezzo, è tratta dagli Atti parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, I sessione (1876-77), *Documenti. Progetti di legge e relazioni*, VII, n. 139, “Approvazione di convenzioni pel riscatto delle ferrovie romane e meridionali, per l'esercizio della rete continentale, ed i provvedimenti per nuove costruzioni”, LXXIV. È facile immaginare quante critiche abbiano suscitato queste parole di Depretis. Si può, ad esempio, ricordare come il deputato bibbienesse Minucci, durante la seduta della Camera dei deputati del 28 maggio 1879, invitasse Depretis ad andare a riposarsi in Casentino e a respirarne le “balsamiche aure”, considerando che tali affermazioni non potevano che essere il frutto dell'affaticamento del lavoro di ministro (Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VIII, 2ª tornata del 28 maggio 1879, 6721).

⁴¹ La commissione, in riferimento all'importanza commerciale del Mugello, del Casentino e della Valtiberina, quali valli attraversate dalle



Figura 3. La rete ferroviaria nell'area tra Toscana e Romagna alla fine del XIX secolo. Fonte: Istituto Cartografico Italiano, *Carta delle strade ferrate italiane*, 1889 (Bibliothèque Nationale de France, Gallica).

Infine, a giocare un ruolo determinante nella scelta della Faentina (in particolare nella variante con sbocco a Firenze) fu Alfredo Baccarini, romagnolo, più volte

linee Faenza-Pontassieve, Forlì-Arezzo e Adriatico-Tiberina, aveva affermato che l'“importanza maggiore che la prima ripete dalla vicinanza d'una grande città, è compensata nella seconda dall'esistenza di diverse industrie e nella terza dalla maggiore estensione del territorio” (*Relazione della Commissione* 1877, 71).

ministro dei Lavori pubblici (da cui allora il settore trasporti dipendeva), molto attivo nel campo ferroviario. Baccarini, che era nato a Russi in provincia di Ravenna, si batté nelle sedute della Camera del 27 e 28 maggio 1879 per l'approvazione della Faentina – che venne inserita nella legge del 29 luglio 1879 che porta il suo nome (legge n. 5002) – e, negli anni successivi, per il trasporto del suo sbocco occidentale da Pontassieve a Firenze (leg-

ge 5 giugno 1881, n. 240)⁴².

Verosimilmente, fu quindi una serie di circostanze concomitanti a giocare un ruolo decisivo a favore della Faenza-Firenze. Se, da una parte, infatti determinante era stata la presenza ad uno dei capolinea di una città come Firenze, cui va aggiunta la possibilità di un collegamento diretto tra Adriatico e Tirreno convergente su Livorno, dall'altra, egualmente importante fu l'appoggio da parte di due fra le figure più autorevoli sulla scena politica del tempo, quali Depretis e Baccarini.

Come è stato osservato (Dopolavoro ferroviario Faenza, 1993, VII; Maggi, Giovani 2005, 70), la Faentina, che entrò definitivamente in funzione nel 1893, ebbe tuttavia un ruolo eminentemente locale, senza riuscire ad espletare la funzione di reale alternativa alla Porrettana, se non durante le due parentesi belliche⁴³. Fin dal 1879, nei mesi precedenti l'approvazione della legge 5002, il deputato aretino Fossombroni aveva sostenuto, forse peccando di municipalismo, ma con notevole lungimiranza, la necessità di costruire in un secondo tempo un'altra transappenninica⁴⁴. Nel 1882, infatti, quando ancora non erano cominciati i lavori per la Faenza-Firenze, verrà pubblicato il primo progetto di una linea "Direttissima" Firenze-Bologna, quello di Antonio Zannoni⁴⁵.

⁴² La variazione fu introdotta dal Senato nel febbraio del 1881 quando, nel corso della discussione del progetto di legge per la modifica della legge 29 luglio 1879 (Atti Parlamentari, *Senato del Regno*, legislatura XIV, I sessione (1880-1881), *Discussioni*, IV, tornata del 22 febbraio 1881, 1099-1108), venne cambiata la denominazione della linea nella tabella A ("Nuove costruzioni ferroviarie. Riparto delle spese, ordine e tempo per la costruzione delle linee di I categoria") annessa alla legge stessa. La modifica fu accolta nella nuova versione del progetto di legge presentata alla Camera (Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIV, I sessione (1880-1881), *Documenti. Progetti di legge e relazioni*, VII, n. 95-B, "Modificazioni da introdursi nella legge 29 luglio 1879", n. 5002 (serie 2ª) sulle ferrovie complementari del Regno. Disegno di legge modificato dal Senato del Regno ripresentato dal ministro dei lavori pubblici (BACCARINI) di concerto col ministro delle finanze, *interim* del tesoro (MAGLIANI) nella tornata del 7 marzo 1881", 2) e approvata nelle tornate del 2 e 3 giugno 1881 (Panconesi, Colliva 1986; Dopolavoro ferroviario Faenza 1993; Betti Carboncini 1993).

⁴³ Ad esempio, già nel 1899, a soli sei anni dalla definitiva apertura della Faentina, la Società Adriatica, concessionaria sia di questa linea che della Porrettana, fu costretta a ridurre gli investimenti per la prima e incrementarli per la seconda (Giuntini 1984b, 134 nota 98).

⁴⁴ Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VIII, 2ª tornata del 28 maggio 1879, 6379.

⁴⁵ In realtà di una linea diretta Firenze-Bologna si era già molto parlato negli anni precedenti la costruzione della Porrettana (Progetto Ciardi, 1847) e in seguito quando Antonelli studiò la Sasso-Prato (Giuntini 1984b, 98-99; Senesi 2016b, 310-311). Mancavano ancora le caratteristiche tecniche (pendenze poco elevate e curve con ampi raggi) che caratterizzeranno il progetto Zannoni e quelli successivi.

8. La costruzione della ferrovia Arezzo-Pratovecchio-Stia e il dibattito sul suo prolungamento

Approvata la Faentina e sfumata la possibilità di realizzare la tanto auspicata Forlì-Arezzo⁴⁶, il Comune di Arezzo e quelli del Casentino, insieme alla Provincia, dopo una serie di divergenze relative al tracciato, al tipo di scartamento da adottare e alla spesa⁴⁷, si costituirono in consorzio per presentare nell'ottobre 1881 la domanda di concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia per collegare il capoluogo con Stia. Tale linea era stata contemplata nella legge 5002 del 29 luglio 1879 e assegnata alla quarta categoria. Il progetto iniziale dell'ingegner Guerra, che prevedeva uno sviluppo complessivo di 44,687 km a scartamento ridotto, fu approvato con regio decreto il 29 aprile 1883; venne allora accordata la concessione per la linea che fu attribuita alla quarta categoria (per la quale lo stato contribuiva per il 60%, mentre il resto era a carico degli enti locali). Il consorzio cedette allora la concessione alla "Società Veneta per Costruzione ed Esercizio di ferrovie secondarie italiane", ma a condizione che fosse previsto lo scartamento normale, invece che ridotto, sempre nella speranza di un eventuale prolungamento verso la Romagna: le amministrazioni locali decisero di sobbarcarsi la maggiore spesa, dato che il contributo governativo sarebbe rimasto invariato. Il progetto definitivo venne poi redatto nel 1885 dagli ingegneri Negri e Foffani della Società Veneta; sempre in vista di un futuro prolungamento, le caratteristiche tecniche erano eccezionali per una linea di quarta categoria: pendenze non superiori al 14‰ e curve con raggi superiori ai 300 metri. I lavori, che furono estremamente rapidi, si conclusero nell'arco di tre anni e il 12 agosto 1888 l'intera linea venne aperta al pubblico (Ogliari, Sapi 1971, 246; Muscolino 1978; Bigozzi 2013; Senesi 2016a, 75-104; Senesi 2016b, 104-120).

Mentre si approssimava la conclusione dei lavori, a livello locale, dall'una e dall'altra parte dell'Appennino, era ricominciato un vivace dibattito a favore del collegamento di Arezzo alla Romagna, da effettuarsi attraverso il Casentino mediante il prolungamento della Arezzo-Stia: compagno in questi anni, e in quelli successivi,

⁴⁶ In realtà, la Forlì-Arezzo fu inserita nel 1881 tra le linee che avrebbero potuto in seguito costituire un ampliamento della rete ferroviaria nazionale in alternativa ad altre tre transappenniniche: la Cesena-Arezzo, la Cesena-Perugia e la Sant'Arcangelo-Fabriano (Vigiani, 1902).

⁴⁷ Queste divergenze, che coinvolsero in particolare i comuni di Poppi e Bibbiena, portarono ad un vivace scontro "tipografico" tra le due amministrazioni. I delegati consorziali di Poppi pubblicarono un opuscolo in cui accusavano i bibbienesi del mancato rispetto dei patti stabiliti (Cipriani, Cavaliere 1881a), cui ribatté la Giunta municipale di Bibbiena (Giunta municipale di Bibbiena 1881), ma a Poppi vollero avere l'ultima parola (Cipriani, Cavaliere 1881b). Si veda anche Pozzoli 1881.

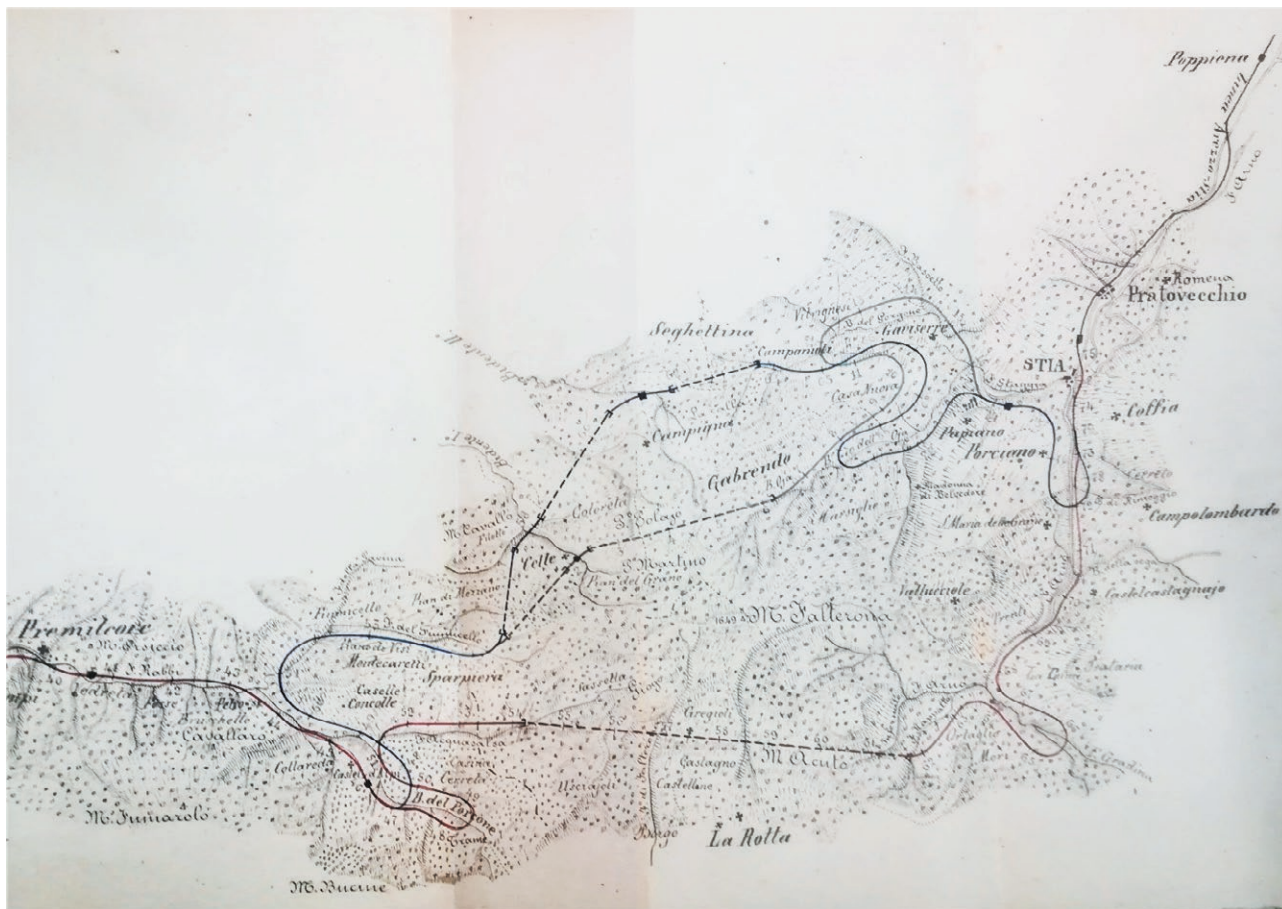


Figura 4. Il tracciato della linea Forlì-Stia in corrispondenza del valico sotto il massiccio del Falterona. Fonte: Silvestri 1888 (Biblioteca Città di Arezzo).

una serie di opuscoli che pubblicizzano l'idea. Oltre alla riproposizione del progetto Mercanti, si tratta però, in linea di massima, di proposte meno ambiziose rispetto alle precedenti. Nel corso degli anni Ottanta, infatti, prende sempre più corpo a Firenze, a Prato e a Bologna, con un forte coinvolgimento dell'opinione pubblica, il proposito di realizzare una linea "direttissima" tra i due capoluoghi regionali, secondo progetti con caratteristiche tecniche adatte ad una percorrenza veloce: curve con raggi superiori ai 500 metri, pendenze inferiori al 12‰ e scarsi dislivelli da ottenersi anche con gallerie molto lunghe⁴⁸. Anche a livello locale, ci si rese probabilm-

te conto dell'impossibilità di competere con tali progetti, anche nell'ambito della realizzazione di una linea veloce da Milano a Roma.

A queste caratteristiche più modeste rispondono appunto i successivi progetti Silvestri, Biagiotti e Pagnini. Il primo (Silvestri 1888), apparso nel 1888, promosso da un consorzio dei Comuni delle valli del Montone e del Rabbi, prevedeva la costruzione di una linea da Forlì a Stia che passava per Castrocaro, Rocca San Casciano, Portico, Premilcuore e sottopassava il massiccio del Falterona con una galleria di circa 7.500 metri, per un totale di 75 km con pendenze massime del 20‰. Silvestri ideò anche un paio di varianti nel tratto di valico, sostituendo una galleria abbastanza lunga con due più brevi, di più facile e rapida realizzazione (Senesi 2016b, 340-343).

Lo studio di Biagiotti del 1889 si limitava a progettare alcune modifiche di tracciato al progetto Mercanti (sulla base delle osservazioni formulate dalla Commissione Imperatori del 1877), senza intaccare nella sostan-

⁴⁸ Dopo il 1882, anno in cui Zannoni pubblica il primo progetto, l'attività dei progettisti e dei sostenitori della Direttissima Bologna-Firenze diviene frenetica: nel 1883 viene costituito a Firenze un "Comitato popolare per la ferrovia Bologna-Firenze-Roma"; nel 1884 Protche rende noto il suo progetto; nel 1885 Sugliano progetta due varianti ai tracciati Zannoni e Protche; nel 1887 viene pubblicato il progetto Ceraelli-Sugliano. Non è questa la sede per fare una storia della Bologna-Firenze, per la quale si veda il vasto lavoro di Giuntini 1984b.

za il percorso (Arezzo-Bibbiena-Bagno di Romagna-Santa Sofia-Forlì, attraverso le valli dell'Arno, del Corsalone, del Savio e del Bidente) e potendo già contare sul tratto Arezzo-Bibbiena già realizzato. Il lavoro, che è nelle forme del progetto esecutivo, prevedeva la riduzione del numero e dell'entità delle opere d'arte, delle gallerie e del chilometraggio complessivo, a costo di aumentare fino al 20% le pendenze massime (comunque solo per tratti molto brevi), ma eliminando le larghe anse che Mercanti era stato costretto a progettare per addolcire i dislivelli (Biagiotti 1889).

Il tracciato proposto da Pagnini (1890)⁴⁹, reso noto nel 1890, prevedeva la realizzazione di un raccordo Stia-Londa-Dicomano-Borgo San Lorenzo tra la ferrovia del Casentino e la Faenza-Firenze, attraverso l'alta valle dell'Arno e, sull'altro versante, quella del torrente Moscia, della Sieve e il basso Mugello. La linea, che attraversava il contrafforte tra Arno e Sieve con una galleria di circa 2 chilometri sotto il valico Croce di Mori (o sotto quello di Caspriano) per uno sviluppo complessivo di km 33, aveva – nelle intenzioni dell'autore – l'indiscutibile vantaggio, oltre che di creare un collegamento diretto tra Arezzo e la Romagna e, di conseguenza, tra Roma e Venezia, quello di essere estremamente economica, data la brevità del percorso e l'esiguità delle opere da realizzare, e di accorciare le distanze tra l'alto Casentino e Firenze (Senesi 2016b, 337-339). In realtà, a favore della costruzione della bretella Stia-Borgo San Lorenzo, studiata nel 1882 da Giovan Battista e Giuseppe Vigiani (Vigiani 1912, 2), già nel 1887 c'era stata una serie di iniziative promosse dal Comune di Poppi, cui aderì poi anche quello di Borgo San Lorenzo (Giuntini 1984b, 171 nota 188).

Negli stessi anni tanto a Cesena, quanto in Valtiberina e a Perugia, si insiste ancora sulla possibilità di costruire la ferrovia Cesena-Arezzo e/o la Adriatico-Tiberina. Coletti (1890), infatti, autore del progetto presentato alla Commissione Imperatori, apportate alcune varianti al suo tracciato, pubblicò un opuscolo in cui evidenziava i vantaggi economici della linea così modificata e la ormai raggiunta sicurezza della stabilità dei terreni, elemento che aveva causato l'esclusione della ferrovia da parte della commissione stessa.

Alcuni anni più tardi, quando ferveva il dibattito sulla Direttissima Bologna-Roma, furono presentati, con l'appoggio dei Comuni dell'alto Casentino e del Mugello, due ulteriori progetti di collegamento ferroviario tra il Casentino e il Mugello, anche in seguito all'apertura nel 1911 della variante per la Valdisieve della Faentina

⁴⁹ In realtà non si tratta di un progetto vero e proprio, ma solo di una descrizione sommaria del tracciato e delle sue caratteristiche tecniche. A favore di Pagnini si esprime in un opuscolo anche Giovanni Begotti (1890).



Figura 5. Un treno a vapore della ferrovia Arezzo-Stia in transito sul ponte sul torrente Sova presso Ponte a Poppi, in una cartolina dei primi del Novecento. Fonte: Comune di Poppi, Archivio storico.

(Pontassieve-Borgo San Lorenzo), che aveva ridotto il tratto da costruire al solo braccio Stia-Dicomano. Si ha notizia di due studi: quello di Giuseppe Vigiani (1912), che in sostanza è la riproposizione del progetto di circa trent'anni prima⁵⁰, e quello dei laureandi ingegneri Fabio Folli e Alessandro Crostarosa (1911). Entrambi, in linea di massima, prevedevano uno sviluppo di 25 chilometri, con una galleria di valico di 5 chilometri e pendenze massime intorno al 25‰. (Giuntini 1984b, 193 nota 19).

Al di fuori dell'ambito cittadino, o tutt'al più provinciale, questi progetti ebbero poca o nessuna risonanza, anche perché nell'ultimo decennio del secolo, una volta completata la rete nazionale fondamentale, la scena politica fu più che altro dominata da temi, quali i seri problemi economico-finanziari, le guerre coloniali e l'instabilità politica con il rischio di una crisi istituzionale dello Stato. Continuarono comunque in questi anni gli studi per la Firenze-Bologna, che nel 1901 ricevette la sua prima consacrazione ufficiale quando il primo ministro Zanardelli, in un suo intervento alla Camera dei deputati, ne promise la realizzazione (Giuntini 1984b, 104-134).

Il più sereno clima politico e la positiva congiuntura economica che si aprirono con l'età giolittiana resero possibile la ripresa del dibattito sulla Direttissima, stimolato anche dalle discussioni sulla nazionalizzazione

⁵⁰ Il progetto del 1882, redatto insieme al padre Giovan Battista come afferma lo stesso autore, rimase lettera morta e fu conservato presso l'archivio del Comune di Dicomano (*supra*). È interessante ricordare come Vigiani proponesse, in alternativa, anche una linea a cremagliera, di minor costo, che avrebbe potuto assolvere anche ad una finalità turistica, probabilmente sull'onda del successo della Sant'Ellero-Saltino, aperta pochi anni prima.

dell'intera rete ferroviaria, decretata poi nel 1905. Anche in ambito locale, ad Arezzo ed in Romagna, tornò ad affacciarsi l'idea di un collegamento ferroviario diretto tra Arezzo e la Romagna alternativo alla Firenze-Bologna. Pur non rientrando nei limiti cronologici di questa indagine, meritano di essere ricordati gli studi redatti da Vigiani (1902), Naldoni (1904) e Fiorentini (1911). Si trattò tuttavia di progetti, che nonostante il sostegno da parte delle comunità e dei politici locali, per motivi tecnici o geografici non potevano aspirare ad una reale concorrenza con la Firenze-Bologna (Giuntini 1984b; Senesi 2016b, 333-336 e 343-349).

Furono questi gli ultimi sussulti, senza seguito, del progetto di ferrovia da Arezzo alla Romagna: nel 1913 cominciarono i lavori per la Bologna-Firenze e due anni dopo l'Italia entrava in guerra. Negli anni successivi gravi problemi di ordine politico ed economico riempirono la vita del Paese, assorbendo completamente l'interesse dei governi e dell'opinione pubblica. Nonostante ciò, ancora tra il 1923 e il 1924, si ritornò a parlare di questi progetti, probabilmente anche in conseguenza della lentezza con cui procedevano i lavori per la realizzazione della Direttissima Bologna-Firenze, che venne infatti aperta solo nel 1934.

In realtà, anche in tempi recenti, come alternativa al tratto appenninico della linea ad Alta Velocità attraverso il Mugello e l'alta valle del Santerno, si è tornati a parlare di un collegamento diretto tra Arezzo e Forlì attraverso il Casentino e le valli del Bidente e del Rabbi con galleria di valico di 16 chilometri. Tra gli obiettivi del promotore: la creazione di un valico appenninico per la nuova linea che si raccordasse alla vecchia in luoghi diversi dai già congestionati nodi di Bologna e Firenze, l'abbreviamento del percorso fra Roma e il Nord, contribuendo nel contempo a colmare il vuoto ferroviario esistente a sud-est di Firenze e la creazione di una linea diretta per Venezia e l'Italia nordorientale in previsione della futura realizzazione della linea costiera da Ravenna a Venezia evitando la deviazione per Ferrara e Rovigo⁵¹.

9. Conclusioni

La storia dei progetti di ferrovie transappenniniche facenti capo ad Arezzo e dirette in Romagna si presta ad una serie di considerazioni, sia di ordine generale, che possono essere estese allo sviluppo delle reti di trasporto

nel loro complesso, sia riconducibili a una serie di circostanze specifiche che determinarono invece la realizzazione di collegamenti alternativi. Il dibattito analizzato va senz'altro inserito nel contesto delle politiche ferroviarie che caratterizzarono il nostro Paese nei decenni postunitari e della grande attenzione per le costruzioni ferroviarie da parte delle comunità locali. Le decisioni che determinarono la scelta di un tracciato rispetto ad altri sono da ricollegare senz'altro a una concomitanza di elementi, per certi aspetti strettamente interdipendenti tra loro, tra i quali intervengono sia fattori squisitamente geografici, sia altri legati alle circostanze economiche o politiche.

Oltre agli aspetti economici connessi ai costi di costruzione ed esercizio, che a loro volta dipendono da elementi quali la lunghezza e le caratteristiche tecniche dei tracciati, sicuramente hanno svolto un ruolo determinante aspetti politici, legati anche a dinamiche clientelari e "elettorali", che, come è stato più volte osservato, nel caso delle realizzazioni ferroviarie ottocentesche, hanno senz'altro pesato in modo significativo. "Dopo l'unità, infatti, il municipalismo ferroviario (...) venne ulteriormente accentuato e diversi tronchi in tutta la penisola si caratterizzarono come 'ferrovie elettorali': linee promesse, cioè da deputati e notabili a livello locale ai propri elettori interessati a uscire dall'isolamento e a inserirsi a pieno titolo nella civiltà del XIX secolo; isolamento che solo la sbuffante locomotiva sembrava in grado di superare. Il localismo trovò una delle sue maggiori consacrazioni [proprio] nella questione della "transappenninica", dato che ogni città posta a uno dei due capolinea e ogni centro delle valli attraversate vedeva nell'arrivo del treno un elemento di progresso e di sviluppo che avrebbe potuto condizionare notevolmente le sorti di un territorio. E per certo, in molti casi, le ferrovie hanno effettivamente rappresentato un volano per lo sviluppo urbanistico, economico e sociale di intere aree o singoli centri (si veda, ad esempio, Maggi 2001, 81-90; Rombai 2003, 31-36).

Riguardo al caso specifico, potrebbe essere opportuno approfondire le implicazioni politiche ed economiche legate all'opzione per la Faentina, rispetto agli altri tracciati presi in considerazione nella scelta di un valico ferroviario alternativo alla Porrettana nell'Appennino centro-settentrionale. Già all'epoca, infatti, si affermava apertamente che la decisione a favore della Faenza-Firenze andava senz'altro vista come ricompensa al gruppo politico toscano – ed essenzialmente fiorentino – che nel 1876 si era schierato contro il progetto di nazionalizzazione delle ferrovie, determinando la caduta della Destra Storica. D'altronde, l'intera vicenda va collocata nel contesto politico-economico di quegli anni, a livello tosca-

⁵¹ L'ipotesi è stata presentata in occasione di un convegno tenutosi a Pratovecchio nel 1982 da Guido Molinacci, allora direttore dell'Ufficio lavori del Compartimento di Firenze delle Ferrovie dello Stato (Comune di Pratovecchio 1982).

no in particolare, in cui avevano un peso determinante i legami esistenti tra la classe dirigente liberale e i grandi gruppi industriali e finanziari, stabiliti proprio tramite il sistema delle concessioni e delle commesse statali per le grandi opere pubbliche. Anche se forse in parte dettata da un interesse localistico, è particolarmente interessante, a questo proposito, per la lucidità dell'analisi e la straordinaria attualità, la testimonianza di uno degli autori degli opuscoli presi in considerazione: "Le rivalità di campanile, le influenze parlamentari, le occulte ragioni politiche, gli odi di parte e la guerra mossa dai minacciati interessi privati, fecero sì che non sempre si seguisse la miglior via. Anzi in questa parte si è proceduto a sbalzi, senza un criterio ben definito, senza uno scopo chiaro da raggiungere, senza un'analisi minuta e coscienziosa dei mezzi disponibili in relazione ai bisogni da soddisfare" (Begotti 1890, 10).

Tra gli aspetti più propriamente geografici, per la realizzazione di un'infrastruttura destinata a superare una catena montuosa, oltre alle caratteristiche geo-litologiche dei terreni, è la morfologia del territorio e la disposizione delle valli a condizionare il percorso delle infrastrutture, determinando la presenza di corridoi naturali di comunicazione. Nella costruzione delle ferrovie, nelle quali per non dover ridurre la velocità è utile contenere il più possibile le pendenze ed accrescere i raggi delle curve, è evidente che tali aspetti hanno pesato molto più in passato rispetto ad oggi, dato che è possibile costruire anche lunghi tratti in galleria, come è avvenuto per la linea ad alta velocità della Firenze-Bologna.

La dorsale appenninica presenta nella sezione tosco-emiliano-romagnola un andamento nordovest-sudest fino al massiccio del Fumaiolo, dove piega più decisamente verso sud nel tratto umbro-marchigiano. La conformazione dei due versanti è caratterizzata da una forte asimmetria, legata alla diversa disposizione della rete idrografica rispetto allo spartiacque principale. In quello toscano la caratteristica fondamentale è la presenza di vallate che formano ampie conche, alcune con andamento pressappoco N-S come la Valtiberina e il Casentino, altre più o meno parallele alla direzione della catena come il Mugello, la Garfagnana e la Lunigiana; nel versante emiliano-romagnolo si ha invece una serie di valli strette, disposte a pettine, con orientamento più o meno perpendicolare a quello della dorsale, cioè nordest-sudovest, mentre nell'Appennino marchigiano i solchi fluviali hanno andamento all'incirca est-ovest (Sestini 1963, 81-86, 90-91, 97-102). Di conseguenza, mentre le valli marchigiane si prestano alla realizzazione di collegamenti trasversali, quelle romagnole ed emiliane sono più adatte agli itinerari longitudinali, anche se con l'inconveniente di piegare verso nordovest. Nel versante toscano

il discorso si fa più complesso per la maggiore varietà ed irregolarità del sistema orografico: valli come il Casentino, l'alta Valtiberina e la valle del Bisenzio, per il loro andamento nord-sud, si prestano particolarmente alla realizzazione di collegamenti longitudinali.

È evidente che per la definizione del percorso delle infrastrutture all'elemento fisico si affianca però anche la distribuzione dei centri maggiori, dove si concentrano le funzioni amministrative ed economiche. Pertanto, se la scelta della Faentina, anche per l'andamento del percorso, non si è rivelata particolarmente felice, il percorso della Direttissima per le valli del Bisenzio e del Setta e del Savena è particolarmente adatto sia dal punto di vista orografico che per aver consentito di connettere Firenze con Bologna, lungo la dorsale Roma-Milano.

Tutte queste considerazioni che hanno condotto a determinate scelte infrastrutturali sono state oggetto di un animato dibattito nell'epoca "eroica" delle ferrovie e sono richiamate anche nella pubblicistica esaminata in questo lavoro, dalla quale emerge anche l'insieme di aspirazioni delle comunità locali nei confronti del treno, visto come "mito di progresso". Proprio, questo aspetto ci sembra confermare l'interesse per l'analisi della documentazione storica "la cui identificazione e interpretazione diviene un'operazione fondamentale ai fini della conoscenza storica dei luoghi, della possibilità di far emergere il loro racconto identitario, di individuare le permanenze e successive trasformazioni degli elementi tangibili e intangibili dei territori" (Spagnoli, Varasano 2016, 196).

Riferimenti bibliografici

- Altara, E. (2012). *Compendio storico-tecnico delle Ferrovie Italiane*, 2 voll. Cortona, Calosci.
- Arezzo e il suo avvenire nell'attuazione di una ferrovia tosco-romagnola (1866). Arezzo, tip. Gagliani.
- Arpinati, G. (1861). *Sulla maggiore utilità della linea di ferrovia da Firenze a Forlì per Pontassieve, Dicomano, Val del Casentino e Val del Bidente. Osservazioni statistiche ed economiche*. (...). Firenze, tip. Stamperia sulle Logge del Grano.
- Aymonimo, C. (1873). *Considerazioni militari sulle ferrovie italiane*. Roma, tip. Voghera.
- Baldi, N., Ciabatti, A. (2013). *Faentina. Guida fra storia e natura attraverso l'Appennino*. Firenze, Pegaso.
- Begotti, G. (1890). *Lettera (...) all'Ingegnere Francesco Pagnini a proposito della ricongiunzione della linea ferrata Faentina colla Casentinese col braccio Borgo San Lorenzo-Stia*. Palermo, tip. Vena.

- Berselli, A. (1958). La questione ferroviaria e la “rivoluzione parlamentare” del 18 marzo 1876. *Rivista storica italiana*, 70 (2), 188-238; (3), 376-420.
- Betti Carboncini, A. (1993). *Faentina cento anni*. Cortona, Calosci.
- Biagiotti, V. (1889). *Studio sommario per il completamento della ferrovia Arezzo-Forlì sulla traccia del progetto dell'ingegnere Mercanti*. Bibbiena, tip. Borghi.
- Bigozzi, G. (2013). *LFI – La Ferroviaria Italiana. Cento anni di storia*. Arezzo, Helicon, 2013.
- Castiglioni, B. (1936). *La rete ferroviaria italiana e il movimento dei viaggiatori*. Padova, Zannoni.
- Cecchini, C. (1905). La distribuzione delle ferrovie in Italia. *Rivista Geografica Italiana*, 12, 10-27.
- Cipriani, V., Cavaliere, G. (1881a). *La verità sulla Ferrovia Casentinese*. Poppi, tip. Vignali.
- Cipriani, V., Cavaliere, G. (1881b). *Risposta all'opuscolo della Giunta municipale di Bibbiena edito il 24 dicembre 1881 coi tipi Borghi*. Poppi, tip. Vignali.
- Coletti, O. (1878). *Ferrovia da Cesena ad Arezzo per le valli del Savio e del Corsalone. Progetto studiato nel 1874 a cura del Municipio di Cesena pel nuovo valico dell'Appennino fra Porretta e Fossato*. Cesena, tip. Collini, 1878.
- Coletti, O. (1890). *Calcoli e confronti fra le linee di Forlì-Arezzo, Cesena-Arezzo, Cesena-Perugia che concorrono a comporre la direttissima Roma-Venezia. Relazione*. Cesena, tip. Vagnuzzi.
- Comune di Pratovecchio (1982). *La ferrovia in Casentino: origine, situazione e sviluppo*, atti del convegno (Pratovecchio, 20 novembre 1982), dattiloscritto.
- Cori, B. (1962). *La ferrovia Pisa-Roma. Studio geografico*. Pisa, Libreria Goliardica (“Pubblicazioni dell'Istituto di Geografia dell'Università di Pisa”, 9).
- Cresta, A. (2019). Mobilità sostenibile e valorizzazione turistica delle aree interne: i treni storici tra identità e paesaggio. *Bollettino della Associazione Italiana di Cartografia*, 168, 92-105.
- Deputazione provinciale di Forlì (1903). *Progetti di ferrovia interessanti la provincia di Forlì per una linea diretta alla capitale. Considerazioni e raffronti con la linea Forlì-Arezzo-Roma dell'Ing. Mercanti*. Forlì, tip. Croppi.
- Dopolavoro ferroviario Faenza (a cura di). (1993). *Strada ferrata Faentina cent'anni*. Faenza, tip. Valgimigli.
- Ferrovia Forlì-Arezzo. Ordine del giorno approvato alla Camera dei Deputati e discorsi e dichiarazioni degli onorevoli Guarini, Minucci e Fossombroni*. Roma, tip. Botta, 1879.
- Fiorentini, D. (1911). La vera direttissima Milano-Roma e le nuove comunicazioni ferroviarie tra la Romagna e la Toscana. *Rassegna dei Lavori Pubblici e delle Strade Ferrate*, 12 settembre 1911.
- Folli, F., Crostarosa, A. (1911). *Studio della Linea Ferroviaria Stia-Dicomano*. Roma, tip. Ferri.
- Funghini, V. (1878). *Ferrovia Forlì-Arezzo e Faenza-Firenze. Osservazioni e rilievi (...)*. Arezzo, tip. Racuzzi.
- Gallia, A. (2015). Il porto e la ferrovia nei processi di territorializzazione dell'area di Civitavecchia (XIX-XXI secolo). *Geostorie*, 23 (1-2), 69-92.
- G[andolfi], A. (1873). *La nostra rete ferroviaria e la difesa dello Stato*. Verona, tip. Civelli.
- Giovani, A., Maggi, S. (2005). *Muoversi in Toscana. Ferrovie e trasporti dal Granducato alla regione*. Bologna, Il Mulino.
- [Giunta municipale di Bibbiena] (1881). *Risposta all'opuscolo “la verità sulla Ferrovia Casentinese” edito in Poppi coi tipi Vignali*. Bibbiena, tip. Borghi.
- Giuntini, A. (1984a). I progetti ferroviari di comunicazione fra la Romagna e la Toscana: rassegna e note critiche. *Studi romagnoli*, 35, 401-426.
- Giuntini, A. (1984b). *I giganti della montagna. Storia della ferrovia Direttissima Bologna-Firenze (1845-1934)*. Firenze, Olschki.
- Giuntini, A. (1987). *Treni nel verde. Strade ferrate in Toscana dalle origini ad oggi*. Firenze, Alinari.
- Giuntini, A. (1991). *Leopoldo e il treno. Le ferrovie nel Granducato di Toscana 1824-1861*. Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane.
- Giuntini, A. (2001). *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia fra '800 e '900*. Milano, FrancoAngeli.
- Giuntini, A., Pavese, C. (a cura di). (2004). *Reti, mobilità, trasporti: il sistema italiano tra prospettiva storica e innovazione*. Milano, FrancoAngeli.
- Ippolito, F. (1988). Lo Stato e le Ferrovie. In Ippolito, F. *Amici e maestri: personaggi, fatti e letture: ricordi di un quarantennio*. Bari, Dedalo, 85-135.
- Lorenzetti, R. (a cura di). (1989). *La questione ferroviaria nella storia d'Italia. Problemi economici sociali politici e urbanistici*. Editori Riuniti, Roma.
- Maggi, S. (2001). *Politica ed economia dei trasporti (seco-*

- li XIX-XX). *Una storia della modernizzazione italiana*. Bologna, Il Mulino.
- Maggi, S. (2003). *Le ferrovie*. Bologna, Il Mulino (seconda edizione 2012).
- Maggi, S. (2005). *Storia dei trasporti in Italia*. Bologna, Il Mulino.
- Maravigna, P., La Greca, O. (2011). Le stazioni ferroviarie di Roma. 150 anni di spazialità funzionale. *Geostorie*, 19 (1-3), 167-205.
- Melelli, A. (1973). *La ferrovia Ancona-Roma*. Bologna, Calderini.
- Mercanti, L. (1873). *Ferrovie italiane. La vera linea centrale da sostituirsi alla Porrettana*. Firenze, tip. "Gazzetta d'Italia".
- Mercanti, L. (1876). *Progetto della linea ferrata Forlì-Arezzo. Relazione riassuntiva e documenti di corredo pubblicati a cura della Commissione consorziale*. San Giovanni Valdarno, tip. Righi.
- Minetti, A., Galante, P. (1988). Le ferrovie nell'Appennino centrale. *Proposte e Ricerche*, 20, 258-264.
- Montebelli, S. (2017). Retro-prospettive del sistema ferroviario italiano. Dall' "Istinto di segregazione" alla mobilità integrata. *Trasportes, Servicios y Telecomunicaciones - TST*, 34, 96-124. 96-124.
- Monti, C. (1867). *Nuova strada ferrata nazionale ed internazionale dalla Venezia e dall'Europa centrale a Roma e di secondo passaggio dell'Appennino*. Città di Castello, tip. Lapi.
- Monti, C. (1879). *Origine fasi e stato della nuova strada ferrata Adriatico-Tiberina*. Perugia, 1879.
- [Mori, P., Mancini, G.] (1863). *Rapporto intorno al Progetto di una Strada ferrata da Cesena ad Arezzo letto nell'Adunanza del Consiglio Comunale d'Arezzo de' 5 Novembre 1863*. Arezzo, tip. Bellotti.
- Mundula, L., Spagnoli, L. (2016). Le linee ferroviarie: il ri-uso di un anti-common per la rigenerazione territoriale. *Semestrare di studi e ricerche di geografia*, 27 (2), 151-164.
- Muscolino, P. (1978). *Le ferrovie secondarie di Arezzo*. Cortona, Calosci.
- Naldoni, L. (1904). *La vera Direttissima fra Roma e l'Alta Italia*. Arezzo, tip. Sinatti.
- Ogliari, F., Sapi, P. (1971). *Storia dei trasporti italiani, VI, Segmenti di lavoro. Toscana Umbria Marche*. Milano, Archeotipografia.
- Oppido, S. (2014). La valorizzazione diffusa: il riuso del patrimonio ferroviario dismesso. *BDC - Bollettino del Centro Calza Bini*, 14 (1), 221-236.
- Pagnini, G. (1890). *La ricongiunzione della Faentina alla Casentinese ovvero una ferrovia da Borgo San Lorenzo a Stia riguardata come Strada Militare e di abbreviamento fra Venezia e Roma*. Poppi, tip. Vignali.
- Panconesi M., Colliva M. (1986). *Cara Faentina. La linea Faenza - Marradi - Fiesole - Firenze e la sua storia*. Bologna, Ponte Nuovo.
- Pancrazi, A. (1878). *Ferrovia internazionale-militare Forlì-Arezzo. Lettera dell'ex-deputato (...) all'onorevole Tommaso Minucci deputato al Parlamento*. Firenze, tip. "Gazzetta d'Italia".
- Pozzoli, P. (1881). *La ferrovia Casentinese e i suoi oppositori*. Firenze, tip. Faziola.
- Pozzolini, C. (1873). Lettera al sig. Emanuele Mattei. *La Nazione*, 22 marzo 1873.
- Rombai, L. (2003). *Ferrovie e ambiente nella Toscana dell'Ottocento*. In Orefice, G. (a cura di). *Strade ferrate e stazioni: nuovi paesaggi urbani e territoriali*. Roma, Kappa ("Storia dell'Urbanistica Toscana, IX), 17-38.
- Sabatini, G. (a cura di). (1996). *La rivoluzione dei trasporti in Italia nel XIX secolo. Temi e materiali sullo sviluppo delle ferrovie tra questione nazionale e storia regionale*. Amministrazione Provinciale, L'Aquila.
- Scarabelli, C. (1862). *Sulla convenienza di studiare una ferrovia da Cesena ad Arezzo*. Bologna, tip. Monti.
- Scarabelli, C. (1864). *Studi per le ferrovie da Ferrara a Lugo, da Cesenatico a Cesena e da Cesena ad Arezzo. Riassunto ed esame (...)*. Bologna, tip. Monti.
- Schram, A. (1997). *Railways and the formation of the Italian State in the Nineteenth Century*. Cambridge, Cambridge University Press.
- Senesi, M. (2016a). *Le ferrovie di Arezzo: dalla Ferdinanda alla Arezzo-Sinalunga*. Cortona, Calosci.
- Senesi, M. (2016b). *Oltre un secolo di ferrovie in Toscana e dintorni: preunitarie, in esercizio, dismesse, progettate e non realizzate*. Firenze, Aska.
- Sestini, A. (1963). *Il paesaggio*. Milano, T.C.I. ("Conosci l'Italia", 7).
- Silvestri, A. (1888). *Traccie d'avviso per un progetto di ferrovia Forlì-Stia a completamento della Forlì-Arezzo. Pubblicazione fatta a cura del Comune di Rocca San Casciano*. Rocca San Casciano, tip. Cappelli.

Spagnoli, L., Varasano, L. (2016). I paesaggi ferroviari lucani: dalle fonti documentali ai tracciati delle ferrovie dismesse. *Geostorie*, 24 (3), 187-215.

Spagnoli, L., Varasano, L. (2020). Dalla ferrovia Lagonegro-Spezzano Albanese alla 'Ferrovia Ciclabile Lucana': le tecnologie digitali per la fruizione e valorizzazione turistica del Lagonegrese-Pollino. *Bollettino dell'Associazione Italiana di Cartografia*, 170, 145-164.

Tommasi Crudeli, C. (1877). *Ferrovia Forlì-Arezzo. Lettera al signor Cavalier Angelo Mascagni ff. di sindaco di Arezzo*. Arezzo, tip. Bellotti.

Vigiani, G. B. (1872). *Della più breve ferrovia da Bologna a Roma*. Firenze, tip. Gazzetta d'Italia.

Vigiani, G. B. (1878). *Ancora sulla ferrovia Forlì-Arezzo*. Arezzo, tip. Racuzzi.

Vigiani, G. B. (1879). *Nuovi rilievi sul valico dell'Appennino tra Porretta e Fossato*. Arezzo, tip. Racuzzi.

Vigiani, G. (1902). *La direttissima da Milano, da Verona, da Mestre a Roma per Forlì, S. Sofia, Pratovecchio-Stia, Arezzo. Kilometri 67 da costruirsi*. Stia, tip. Cianferoni.

Vigiani, G. (1912). *Tracce sommarie per una ferrovia Pratovecchio-Stia-Dicomano (...)*. Stia, tip. Cianferoni.

Weber, C. (1933). Appunti sulla distribuzione delle ferrovie in Italia. *Bollettino della Società Geografica Italiana*, serie 6, 1, 411-419.

Atti Parlamentari, *Senato del Regno*, legislatura XIV, I sessione (1880-1881), *Discussioni*, IV, tornata del 22 febbraio 1881.

Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIV, I sessione (1880-1881), *Documenti. Progetti di legge e relazioni*, VII, n. 95-B, "Modificazioni da introdursi nella legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª) sulle ferrovie complementari del regno. Disegno di legge modificato dal Senato del Regno ripresentato dal ministro dei lavori pubblici (BACCARINI) di concerto col ministro delle finanze, interim del tesoro (MAGLIANI) nella tornata del 7 marzo 1881".

Legge 29 luglio 1879, n. 5002 "Legge che autorizza la costruzione di linee ferroviarie di completamento" (30 luglio 1879, n. 177).

Legge 5 giugno 1881, n. 240 "Legge che modifica l'altra legge 29 luglio 1879 sulle ferrovie complementari del Regno" (pubblicata nella Gazzetta Ufficiale del Regno il 6 giugno 1881, n. 131).

Relazione della Commissione per la scelta d'un nuovo valico ferroviario dell'Appennino tra quelli di Porretta e Fossato (1877). In Atti parlamentari, *Camera dei deputati*, legislatura XIII, I sessione (1876-77), *Documenti. Progetti di legge e relazioni*, n. 139-A, "Allegati tecnici alla relazione che accompagna il progetto di legge relativo all'approvazione di convenzioni pel riscatto delle ferrovie romane e meridionali, per l'esercizio della rete continentale, ed i provvedimenti per nuove costruzioni".

Atti parlamentari e legislazione

Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, I sessione (1876-1877), *Discussioni*, IV, tornata del 6 giugno 1877.

Atti parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, I sessione (1876-77), *Documenti. Progetti di legge e relazioni*, VII, n. 139, "Approvazione di convenzioni pel riscatto delle ferrovie romane e meridionali, per l'esercizio della rete continentale, ed i provvedimenti per nuove costruzioni".

Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VII, tornata del 19 maggio 1879.

Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VIII, 2ª tornata del 28 maggio 1879.

Atti Parlamentari, *Camera dei Deputati*, legislatura XIII, II sessione (1878-1880), *Discussioni*, VIII, tornata del 29 maggio 1879.



Citation: S. Belotti (2021). Collezioni cartografiche e *digital humanities* per una nuova fruizione del patrimonio: il caso della Biblioteca Estense Universitaria di Modena. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 4(1): 95-107. doi: 10.36253/bsgi-1247

Copyright: © 2021 S. Belotti. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

Collezioni cartografiche e *digital humanities* per una nuova fruizione del patrimonio: il caso della Biblioteca Estense Universitaria di Modena

Map collections and digital humanities for a new access of heritage: the case study of the Biblioteca Estense Universitaria di Modena

SARA BELOTTI¹

Dipartimento di Studi Linguistici e Culturali, Università degli studi di Modena, Italia
E-mail: sara.belotti@unimore.it

Abstract. Digital humanities is an emerging discipline that has become increasingly popular in recent years, thanks to the implementation of numerous projects that aim at a dynamic dialogue between digital technologies and humanistic research. This is the scope of the project launched by the Biblioteca Estense Universitaria (BEU) di Modena in 2017, which, in collaboration with the University of Modena and Reggio Emilia, included the study, cataloguing and digitization of the cartographic collection, along with the music collection and the Muratorian collection. This project led to the creation of a digital library, inaugurated in June 2020, which not only allowed the enhancement of the cartographic collection, still little known, and to make it available, albeit only virtually, to scholars, but also led to the adoption of the IIIF protocol that allows to compare, edit, annotate and share the documents of the Este collection and collections that participate in the same circuit, providing new useful tools for research. In this context, the contribution, starting from the presentation of the Estense Digital Library project, presents the cartographic collection of the BEU and offers a reflection on the potential that the new digital media provide for the study of cartography and, more broadly, of heritage in the digital age.

Keywords: digital humanities, cartography, historical cartography, digital library, heritage.

Riassunto. Le *digital humanities* sono una disciplina emergente che negli ultimi anni si è andata sempre più diffondendo, grazie alla realizzazione di numerosi progetti che hanno come obiettivo il dialogo dinamico tra tecnologie digitali e ricerca umanistica. In tale ambito rientra il progetto avviato dalla Biblioteca Estense Universitaria di Modena (BEU) nel 2017 che, in collaborazione con l'Università di Modena e Reggio Emilia, ha previsto lo studio, la catalogazione e la digitalizzazione del fondo cartografico, insieme ad altri due fondi, quello musicale e quello muratoriano. Tale progetto ha

¹ Affiliazione attuale: Centro Studi sul Territorio, Università degli Studi di Bergamo, sara.belotti@unibg.it

portato alla creazione di una *digital library*, inaugurata a giugno 2020, che non solo ha consentito di valorizzare la collezione cartografica, ancora poco conosciuta, e di renderla disponibile, seppure solo virtualmente, agli studiosi, ma ha portato anche all'adozione del protocollo IIIF che consente di confrontare, modificare, annotare e condividere i documenti della collezione estense e di collezioni che partecipano allo stesso circuito, fornendo nuovi strumenti utili per la ricerca. In tale contesto il contributo, partendo dalla presentazione del progetto Estense Digital Library, racconta la collezione cartografica della BEU e offre una riflessione sulle potenzialità che i nuovi mezzi digitali forniscono per lo studio della cartografia e, in modo più esteso, del patrimonio nell'era digitale.

Parole chiave: *digital humanities*, cartografia, cartografia storica, biblioteca digitale, patrimonio.

1. Introduzione

La *rivoluzione digitale* ha profondamente trasformato la società, con effetti rilevabili in ogni ambito professionale, sociale e culturale. In particolare, il mondo della comunicazione ha subito un importante rinnovamento, con il cambiamento delle regole che governano il settore, la trasformazione dei classici *media* e dell'editoria e la creazione di nuovi paradigmi sociali e culturali. Sono cambiate le tecnologie, i linguaggi espressivi e i contenuti, coinvolgendo anche numerose istituzioni, tra cui i musei e le gallerie d'arte, che oggi non espongono più solo opere d'arte "reali", ma anche installazioni digitali; o le biblioteche, che si sono dovute adattare alla sempre maggiore diffusione di *e-book*. In generale, il sistema culturale ha dovuto trovare nuovi modi di interagire con il proprio pubblico al fine di rispondere alla necessità di aprirsi all'innovazione, consentendo un maggiore accesso all'informazione. Questo processo di innovazione è stato ulteriormente incentivato con il dilagare della pandemia da Covid-19 che ha portato a lunghi periodi di chiusura dei servizi culturali, dei musei e delle biblioteche. Tali istituzioni, infatti, hanno cercato di reinventarsi, proponendo visite virtuali, nel caso dei musei, o letture e presentazioni di libri on-line, nel caso delle biblioteche, cui si è aggiunta la promozione di servizi e risorse web: cataloghi e biblioteche digitali (Lamberti, Tammaro 2020). Non solo, la rivoluzione digitale ha portato anche alla nascita di nuove discipline, tra cui le *digital humanities* che propongono una riflessione sul modo in cui trasmettere il sapere umanistico nell'era digitale. È proprio in tale ambito che si inserisce il progetto che ha sollecitato, proprio durante la pandemia (a fine giugno 2020), l'inaugurazione dell'Estense Digital Library ([\[culturali.it/\]\(https://culturali.it/\)\), ossia la biblioteca digitale della Biblioteca Estense Universitaria di Modena \(BEU\). La piattaforma è il frutto di un importante progetto di digitalizzazione del patrimonio iniziato nel 2017 dall'Estense, finanziato dalla Fondazione di Modena nell'ambito di AGO Modena Fabbriche Culturali e realizzato in partenariato con Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia. La piattaforma apre la possibilità di consultare oltre 700 mila pagine di documenti, costituiti da libri antichi, mappe, documenti musicali, manoscritti e scritti di Ludovico Antonio Muratori. A ciò si aggiunge la possibilità di confrontare, modificare, annotare e condividere i documenti mediante il protocollo IIIF \(*International Image Interoperability Framework*, <https://iiif.io>\).](https://edl.beni-</p>
</div>
<div data-bbox=)

In tale contesto, l'articolo si concentra in particolare sul lavoro svolto sul patrimonio cartografico che ha portato alla catalogazione, allo studio e alla valorizzazione del fondo consentendo non solo di mostrare al pubblico, seppur solo virtualmente, i più famosi documenti posseduti, tra cui troviamo la *Carta del Cantino*², il *Mappamondo catalano estense*³ e il *Planisfero Castiglioni*⁴, ma ha anche permesso l'accesso a pubblico e studiosi a collezioni meno conosciute e ancora poco studiate, tra cui la collezione Forni. Il contributo, partendo dalla presentazione del progetto che ha portato alla pubblicazione dell'Estense Digital Library, si concentrerà sul fondo cartografico della BEU e sulle potenzialità che le *digital humanities* e i nuovi mezzi digitali forniscono per lo studio delle carte geografiche e, in modo più esteso, del patrimonio nell'era digitale.

2. Il progetto Estense Digital Library

Nel 2017 le Gallerie Estensi e la Biblioteca Estense Universitaria di Modena⁵ hanno avviato un importante

² Una delle prime mappe che rappresentano la costa del continente americano. La carta venne fatta realizzare da un cartografo portoghese da Alberto Cantino, inviato in Portogallo da Ercole I duca di Ferrara per raccogliere informazioni sulle nuove scoperte geografiche fatte da Spagna e Portogallo. L'opera venne poi spedita in Italia, contravvenendo alle norme portoghesi che vietavano la circolazione di documenti del genere (Milano 1991).

³ Si tratta di una carta manoscritta su pergamena tonda di ampie dimensioni realizzata a metà del '400 presumibilmente dalla scuola catalana (Milano 2001).

⁴ Grande carta nautica che rappresenta il mondo conosciuto nel 1525. È attribuita a Diego Ribeiro, "piloto maior" della Casa de Contratación di Siviglia, l'ufficio della corona spagnola incaricato di rappresentare su mappe le nuove scoperte geografiche. La carta fu donata dall'imperatore Carlo V a Baldassare Castiglione, nunzio apostolico in Spagna e autore del celebre libro *Il Cortegiano*. Nell'estate del 2000 è stata acquistata dallo Stato italiano e destinata alla BEU (Milano 2002).

⁵ La BEU fa oggi parte del complesso museale denominato Gallerie Estensi, nato a seguito della riforma del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo del 2014. Il complesso include, oltre alla BEU,

progetto di digitalizzazione e studio del proprio patrimonio. Tale progetto si inserisce in un contesto molto più ampio, che ha visto la Fondazione di Modena, finanziatore del progetto di digitalizzazione, impegnata negli ultimi anni nella creazione di AGO Modena Fabbriche Culturali e nel recupero dell'ex Ospedale di Sant'Agostino⁶, con lo scopo di creare un nuovo polo culturale per la città⁷.

In riferimento al progetto di digitalizzazione del patrimonio della BEU, la prima fase ha previsto l'attivazione di tre assegni di ricerca a inizio 2018 in collaborazione con l'Università di Modena e Reggio Emilia dedicati a tre nuclei documentali di particolare importanza: il fondo cartografico; il fondo musicale e il fondo Muratoriano. I tre assegni di ricerca avevano l'obiettivo di identificare i documenti appartenenti ai tre nuclei e svolgere un lavoro di approfondimento, al fine di supportare da un punto di vista scientifico il lavoro di catalogazione e digitalizzazione che era previsto per la seconda fase di attività. Inoltre, il progetto ha portato al consolidamento della collaborazione che BEU e Gallerie Estensi hanno già da alcuni anni con il laboratorio AImageLab del Dipartimento di Ingegneria Informatica dell'Università di Modena e Reggio Emilia, che sta utilizzando le immagini digitalizzate per il *training* di alcuni algoritmi di *machine learning*⁸.

la Galleria Estense e il Museo lapidario, a Modena, il Palazzo ducale di Sassuolo e la Pinacoteca nazionale di Ferrara.

⁶ Nato come Grande Spedale degli Infermi tra il 1753 ed il 1758 per volere del Duca Francesco III d'Este il palazzo dell'ex Ospedale di Sant'Agostino si estende per oltre 40 mila metri quadrati. Ospita la Farmacia Storica ed il Teatro Anatomico (seconda metà del Settecento) recentemente restaurati. Nella stessa piazza, sul lato opposto, si trova il Palazzo dei Musei, in cui hanno sede la Biblioteca Estense Universitaria, le Gallerie Estensi, i Musei Civici di Modena, la Biblioteca Poletti, la Gipsoteca Giuseppe Graziosi, il Lapidario Romano, il Museo Lapidario Estense e l'Archivio storico Comunale. Sullo stesso lato della piazza si trova la Chiesa di Sant'Agostino, di origini trecentesche e trasformata nel 1669 nel Pantheon dei duchi d'Este. La chiesa, il teatro anatomico e la farmacia sono oggi visitabili grazie all'attività di AGO e alla collaborazione con l'Università di Modena e Reggio Emilia.

⁷ L'ex Ospedale è diventato così un luogo di collaborazione per le istituzioni che operano negli spazi che si affacciano su Largo Porta Sant'Agostino, ma anche un luogo di dialogo con la città grazie alle numerose attività ed eventi. Inoltre, all'interno dell'ex Ospedale hanno sede il Centro Interdipartimentale di ricerca sulle Digital Humanities DHMoRe dell'Università di Modena e Reggio Emilia, il Future Education Modena (FEM), centro internazionale per la didattica innovativa, e la Fondazione Arti Visive. Per maggiori informazioni si veda: <https://www.agomodena.it/it/>.

⁸ Nello specifico, tali attività rientrano nel progetto *AI for Digital Humanities* che vede il laboratorio impegnato in attività di *media analysis*, *computer vision* e *pattern recognition*, di comprensione di video e testi e del linguaggio naturale, di intelligenza artificiale e *machine learning*. In tale ambito diversi progetti hanno coinvolto le Gallerie Estensi e la BEU, promuovendo la collaborazione tra ingegneri e ricercatori umanistici. Tra i progetti già realizzati *Rerum Novarum*, del 2010, che ha visto la digitalizzazione della *Bibbia di Borso d'Este* e la creazione di una

Nel 2019 è stato pubblicato un bando da un milione e trecento mila euro per il restauro, la digitalizzazione ad alta risoluzione e la catalogazione dei tre fondi già in fase di studio da parte degli assegnisti oltre che per il recupero del patrimonio oggetto delle campagne di digitalizzazione degli anni precedenti⁹. Il bando è stato vinto da una associazione temporanea di imprese denominata Extense, che ha come capofila Franco Cosimo Panini Editore, storica casa editrice modenese, incaricata del restauro, della fornitura del sistema di archiviazione digitale e delle digitalizzazioni dei documenti di grande formato, tra cui rientrano le mappe. Le altre aziende coinvolte sono Horizons Unlimites, che ha messo a disposizione la piattaforma MLOL¹⁰ per la realizzazione e la gestione della *digital library*; Hyperborea, che si occupa del coordinamento del progetto, del censimento dei nuclei documentali e della metadattazione tramite il software di catalogazione Arianna; infine, MIDA Informatica incaricata delle attività di digitalizzazione, esclusi i grandi formati¹¹.

Il lavoro è stato organizzato in due parti: una per il recupero delle digitalizzazioni pregresse e l'altra dedicata al materiale da digitalizzare *ex novo*. Il lavoro di recupero dei documenti già digitalizzati, in particolare, è stato sviluppato per poterne migliorare l'accessibilità. Le versioni digitali, infatti, erano consultabili solo tramite un pc fisso collocato nella sala di lettura della biblioteca e ogni documento era identificato unicamente con il numero di segnatura, senza ulteriori metadati. Ciò comportava, nella pratica, l'impossibilità di fare una ricerca nella cosiddetta *Teca Digitale* (circa 330.000 immagini) per parola chiave, titolo o autore, ma al contrario implicava la necessità di effettuare prima una ricerca

piattaforma multimediale *multitouch* per poter sfogliare virtualmente il famoso codice miniato quattrocentesco (<https://aimagelab.ing.unimore.it/imagelab/pdf/20100924RerumNovarum.pdf>).

⁹ Il primo progetto di digitalizzazione attivato in BEU risale all'inizio degli anni Novanta quando una serie di documenti e carte geografiche sono stati fotografati e le diapositive digitalizzate nell'ambito del progetto *Leggio elettronico* (1991-1995). Negli anni successivi sono state realizzate altre campagne di digitalizzazione, sebbene limitate a specifici fondi documentali (tra cui parte dell'archivio muratoriano nel 1999) o documenti particolarmente preziosi (tra cui la Carta degli stati estensi di Marco Antonio Pasi, a fine anni Novanta). Per un approfondimento riguardante i progetti di digitalizzazione portati avanti dalla BEU tra il 1991 e il 2010 si veda: Palazzi, 2010.

¹⁰ MLOL (MediaLibraryOnLine) è la prima rete italiana di biblioteche pubbliche, accademiche e scolastiche per il prestito digitale che consente a tutti gli utenti iscritti a una delle biblioteche aderenti di consultare gratuitamente, attraverso il portale <https://www.medialibrary.it/> e-book, musica, film, giornali, banche dati, corsi di formazione online (e-learning), archivi di immagini ecc. Ad oggi le biblioteche aderenti sono oltre 6.000 in 20 regioni italiane e 10 Paesi stranieri.

¹¹ Per maggiori informazioni riguardo i partner e il progetto si veda il sito: <https://edl.beniculturali.it/>.

sui cataloghi cartacei o scansionati¹² della biblioteca per poi procedere, una volta identificato il documento desiderato, alla consultazione della versione digitale (Zanni 2019). In generale, seppure alcuni dei documenti digitalizzati negli anni siano stati inseriti anche in piattaforme digitali, tra cui Internet Culturale, Europeana e Manus OnLine¹³, mancava una piattaforma unica che consentisse agli studiosi di tutto il mondo di accedere al patrimonio della BEU in modo immediato e semplice. Il lavoro sul materiale pregresso, quindi, ha previsto l'analisi e il censimento dei documenti presenti nella *Teca Digitale*, la normalizzazione delle segnature, il *matching* delle segnature con cataloghi e inventari esterni (Internet culturale, Manus, ecc.) per il recupero dei metadati e il rilevamento dei metadati minimi mancanti da parte di catalogatori specializzati (Zanni 2019).

Per quanto riguarda il lavoro sui nuovi documenti, invece, i tecnici hanno stilato gli elenchi dei materiali per poi confrontarsi con i ricercatori dell'Università di Modena e Reggio Emilia al fine di includere nel nuovo *database* le informazioni che stavano raccogliendo. Tale lavoro ha portato alla definizione dei tracciati per la metadatozione che hanno cercato di integrare le norme catalografiche e gli standard definiti dagli enti di settore¹⁴ con le informazioni scaturite dal lavoro di ricerca

che era in corso¹⁵. A questo lavoro si è affiancato quello di valutazione dei materiali identificati da parte di una restauratrice al fine di valutarne lo stato di conservazione. I documenti valutati non idonei che presentavano lievi criticità sono stati stabilizzati, così da garantire la massima sicurezza nelle fasi di digitalizzazione, mentre quelli che richiedevano interventi di restauro di maggiore entità sono stati esclusi. La digitalizzazione ad altissima risoluzione ha adottato una politica di *digital preservation* in linea con i programmi Metamorfoze (Paesi Bassi - <https://www.metamorfoze.nl/>) e FADGI (USA)¹⁶ e ha rispettato lo standard ISO 19264-1. I *master file* dei singoli scatti sono archiviati nel formato DNG, mentre è stato utilizzato il formato TIFF per le ricostruzioni finali dei documenti. Tutte le immagini sono poi confluite nel DAM (*Digital Asset Manager*), ossia una infrastruttura di *long term preservation*, mentre i metadati descrittivi sono stati inseriti nel software Arianna¹⁷. La piattaforma Estense Digital Library, infine, è stata pubblicata tramite MLOL con la creazione di un *front end*, mediante il quale è possibile effettuare la ricerca di tutti i metadati descrittivi presenti nella scheda conservata in Arianna e visualizzare l'immagine corrispondente del DAM (Zanni 2019).

¹² Si specifica che la BEU non possiede un catalogo unico del proprio patrimonio, ma sono disponibili diversi inventari e cataloghi parziali, realizzati in epoche e con modalità diverse, dedicati a specifici temi (per esempio i testi latini) o collezioni (per esempio la collezione Campori). Alcuni di questi cataloghi e inventari sono stati scannerizzati e sono consultabili in formato pdf, non ricercabile, sul sito della BEU.

¹³ Internet Culturale è un portale web del Servizio bibliotecario nazionale, inaugurato nel 2005, che fornisce un punto comune di accesso per le risorse digitali e i cataloghi di biblioteche, archivi e istituzioni culturali italiane (<https://www.internetculturale.it/>). Europeana è una biblioteca digitale europea, nata nel 2008, che riunisce contributi già digitalizzati da diverse istituzioni dei ventotto Paesi membri dell'UE (<https://www.europeana.eu/it>). Manus è un *database* dei manoscritti in alfabeto latino prodotti dal Medioevo all'Età contemporanea conservati nelle biblioteche italiane. Il censimento è iniziato nel 1988 a cura dell'Istituto Centrale per il Catalogo Unico (ICCU) (<https://manus.iccu.sbn.it/>).

¹⁴ La difficoltà di riconoscimento della mappa, che spazia dallo strumento geografico alla rappresentazione artistica/paesaggistica arrivando fino al progetto architettonico, pongono spesso questioni anche sulla sua catalogazione non consentendo una classificazione a priori. Nelle biblioteche questo materiale, spesso assimilato a stampe e disegni, più raramente raccolto in specifiche collezioni, viene catalogato in base all'*International Standard Bibliographic Description for Cartographic Materials* (International Federation of Library Association and Institutions, 1977, con aggiornamento nel 2007 e 2009) che fornisce indicazioni per la redazione delle schede descrittive che, però, spesso non sono esaustive, soprattutto nel caso delle carte manoscritte. Lo standard internazionale è stato recepito a livello nazionale tramite le *Regole italiane di catalogazione per autore* (1979), successivamente aggiornato con la pubblicazione delle nuove *Regole italiane di catalogazione* (REICAT) nel 2009 (https://www.iccu.sbn.it/it/attivita-servizi/gruppi-di-lavoro-e-commissioni/pagina_94.html). In molti archivi storici, viceversa, le mappe sono

inserite all'interno di relazioni peritali o progetti territoriali e vengono catalogate seguendo gli standard per la descrizione delle serie e dei fondi documentali (*General International Standard Archival Description and International Standard Archival Authority Record for Corporate Bodies, Persons and Families*, prima edizione 1996), senza evidenziarne le peculiarità (Sgambati 2010).

¹⁵ I progetti di ricerca Unimore, durati due anni dal 2018 al 2020, hanno subito lo scotto di non essere avviati in contemporanea con il progetto di digitalizzazione e creazione della *digital library*. I due progetti, infatti, andavano nella stessa direzione, ossia la catalogazione e valorizzazione del patrimonio, ma l'avvio della parte tecnica di digitalizzazione e progettazione quasi un anno dopo i progetti di ricerca ha portato a uno sfasamento del lavoro e un ricentrimento delle attività che, nella seconda fase, si sono prettamente concentrate sulla catalogazione più che sulla ricerca anche da parte degli assegnisti. A tal proposito da parte dell'Università era stato creato, durante il primo anno di ricerca, un *database* grazie alla collaborazione con l'ImageLab del dipartimento di Ingegneria Informatica che avrebbe dovuto contenere la schedatura dei documenti da cui si sarebbe poi potuto accedere a schede di approfondimento (per esempio per la parte cartografiche a schede su cartografi, incisori, editori ecc.) con la creazione di una piattaforma che potesse essere qualcosa in più di un catalogo. Nella fase di lavoro in collaborazione con Extense, però, questo *database* è stato accantonato, al fine di soddisfare le cogenti esigenze di catalogazione, che sono diventate prioritarie con l'inizio della digitalizzazione e la concreta progettazione della *digital library*.

¹⁶ Metamorfoze e Federal Agencies Digital Guidelines Initiatives (FADGI) sono due delle linee guida più note a livello internazionale che definiscono hardware, software, formati immagine e definizione dei flussi di lavoro per la digitalizzazione di documenti.

¹⁷ Arianna è un software per la descrizione catalografica multi-ambito di oggetti culturali che consente di collegare la scheda descrittiva di ciascun oggetto alla sua riproduzione digitale.

Il progetto ha previsto, oltre alla realizzazione di una biblioteca digitale ad accesso libero, l'attivazione di interfacce per l'annotazione e il *crowdsourcing* grazie al IIIF (*International Image Interoperability Framework*)¹⁸, un protocollo *open source* per la presentazione, ricerca e annotazione di immagini ad alta definizione che al momento della realizzazione del progetto¹⁹ non era ancora utilizzato da nessuna biblioteca italiana (Zanni 2019). IIIF consente lo scambio di digitalizzazioni fra istituzioni diverse collegandosi ai diversi *database* grazie a una URL che trasmette l'immagine e i metadati. In questo modo l'utente può, direttamente tramite Internet e in modo piuttosto semplice, confrontare i documenti digitalizzati appartenenti a più istituzioni, osservando anche il più piccolo dettaglio grazie alle funzioni di zoom e navigazione. È possibile creare, inoltre, un proprio *account* all'interno del quale costruire raccolte di documenti, editare le immagini con strumenti di *photo-editing* o ancora inserire annotazioni su di un'immagine o sue porzioni con testo libero e *tag* (Di Giammarco 2019). In particolare, le annotazioni diventano esse stesse un oggetto digitale, con URL e coordinate dell'immagine ritagliata che, in fase successiva, possono essere condivise nella piattaforma stessa oppure tramite social media o siti web.

3. Il fondo cartografico della Biblioteca Estense Universitaria di Modena

La collezione cartografica posseduta dalla Biblioteca Estense Universitaria di Modena si compone di documenti prodotti tra il XV e l'inizio del XX secolo e si caratterizza per la presenza di alcuni preziosi manoscritti, di antiche incisioni in rame e stampe più moderne. L'estensione temporale coperta ci consente non solo di apprezzare il mutamento nella tecnica di rappresentazione del territorio, ma anche di ricostruire le diverse visioni del mondo che hanno caratterizzato i secoli passati²⁰.

¹⁸ IIIF nasce nel 2011 da un consorzio di importanti biblioteche, tra cui Stanford University, British Library, Bodleian Libraries, Bibliothèque nationale de France, Nasjonalbiblioteket, Los Alamos National Library, Cornell University, ed è diventato in pochi anni uno standard per le istituzioni culturali di tutto il mondo.

¹⁹ La prima biblioteca a pubblicare in Italia una *digital library* con la possibilità di utilizzo dello standard IIIF è l'Ambrosiana di Milano, che ha inaugurato la sua biblioteca digitale a novembre 2019 (<https://www.ambrosiana.it/partecipa/mostre-e-iniziative/la-nuova-biblioteca-digitale-della-veneranda-biblioteca-ambrosiana/>).

²⁰ A tal proposito dal 22 settembre 2018 al 06 gennaio 2019 presso la BEU è stata organizzata una mostra dal titolo *Meravigliose Avventure. Cartografia tra nuovi e vecchi mondi*, curata dall'autrice, che attraverso le mappe e gli atlanti posseduti dalla Biblioteca ripercorreva la storia della cartografia fino al XIX secolo.

Attraverso la cartografia possiamo analizzare le strutture paesistiche e territoriali, oltre che gli eventi connessi con la sfera politica, economica e sociale che hanno portato a una specifica configurazione territoriale, consentendoci di ricostruirne anche la percezione che ne avevano i contemporanei, così come di definire la scala di valori cui una società si attiene per interpretare il mondo in cui vive (Casti 1998).

La collezione oggi custodita in Estense ha avuto una lenta costituzione, avendo origine nell'interesse dei duchi d'Este verso la geografia e la conoscenza del mondo. Tra gli scaffali della biblioteca ducale, infatti, già dal XIV secolo era possibile trovare opere di famosi viaggiatori, tra cui Marco Polo e Mandeville, mentre gli illustri autori che frequentavano la corte, tra cui Ariosto e Boiardo²¹, davano vita ad alcuni dei più importanti romanzi cavallereschi in cui venivano narrati avventurosi viaggi veicolando un'immagine "fantastica" dell'altrove (Donattini 2000). Successivamente l'esplorazione dell'altrove diventa reale, grazie alla pratica del pellegrinaggio, a partire da quello organizzato da Niccolò III d'Este in Terra Santa nel 1413 con obiettivi al tempo stesso religiosi e politici (Bagnoli, Battini 2018). Nello stesso periodo, grazie all'impulso dato dal principe portoghese Enrico il Navigatore, si apre la via alle esplorazioni negli Oceani, dando vita a un importante processo di ridefinizione dello spazio che suscita interesse in tutti i potenti europei, inclusa la corte ferrarese.

È così che entrano a fare parte della biblioteca di corte numerose opere a tema geografico, tra cui spicca una famosa copia della *Geografia* di Tolomeo dedicata a Borso d'Este nel 1466 e ancora oggi presente in Estense (Bertoni 1903), a cui si affiancano man mano anche opere cartografiche, oggi di inestimabile valore. Un catalogo del 1471 cita tra gli arredi della biblioteca un mappamondo conservato in un guaina di cuoio, riferendosi presumibilmente al *Mappamondo catalano estense*, mentre è testimoniata da alcune lettere ancora oggi conservate presso l'Archivio di Stato di Modena l'impresa di Alberto Cantino che, nel 1502, porta a Ercole I una mappa in cui sono riportate le più recenti scoperte, nonostante il divieto assoluto, imposto dal sovrano portoghese, di portare fuori dai confini nazionali carte geografiche, pena la condanna a morte (Milano 1995;1991).

²¹ Matteo Maria Boiardo, nato a Scandiano (RE), si trasferì a Ferrara nel 1461 andando a vivere alla corte di Borso d'Este e poi di Ercole I, fu governatore di Modena e poi di Reggio dove rimase fino alla morte. Ludovico Ariosto, nato a Reggio Emilia, si trasferì a Ferrara all'età di dieci anni, dove il padre Niccolò era funzionario al servizio dei duchi d'Este e comandante della guarnigione militare di Reggio Emilia. Ippolito d'Este, figlio di Ercole I d'Este, Duca di Modena e Ferrara fu un suo famoso mecenate a cui è dedicato l'*Orlando furioso* (1516).

In termini culturali, l'interesse degli Estensi verso le nuove conoscenze geografiche e la cartografia rappresenta un mezzo importante per affrontare la sfida della marginalità spaziale e politica di Ferrara nel momento in cui, a seguito dell'apertura delle esplorazioni degli Oceani, il Mediterraneo perde la sua centralità economica (Salmons, Moretti 1984). Le mappe assumono così un ruolo strategico, poiché riassumono le notizie portate in Europa da esploratori, navigatori e mercanti, oltre a fornire informazioni pratiche, come quelle riguardanti i poteri politici dei nuovi territori in esplorazione o le risorse economiche che poteva essere importate in Europa (spezie, pietre preziose, stoffe ecc.).

Con la morte di Alfonso II, nel 1598, e la successiva devoluzione del Ducato di Ferrara alla Santa Sede²², Modena divenne la nuova capitale dei domini estensi, dove vennero trasferiti tutti i beni dei duchi, inclusa la loro biblioteca che subì a partire da questo momento circa un secolo di totale oblio e di continue peregrinazioni da una sede all'altra. Tale situazione comportò enormi perdite e una pessima conservazione, fino a quando, nella seconda metà del Seicento Francesco II nominò dei nuovi bibliotecari.

Tanti furono i nomi illustri che da questo momento si susseguirono, tra cui si ricordano Ludovico Antonio Muratori e Girolamo Tiraboschi, ma due sono i nomi che spiccano non solo per il loro lavoro presso la biblioteca, ma anche per la loro opera cartografica, di cui ancora oggi troviamo testimonianze nella collezione dell'Estense. Il primo è Giovan Battista Boccabadati, dal 1671, insigne scienziato, giurista e letterato, nonché ingegnere di corte che realizzò, tra le altre, una dettagliata mappa della città di Modena nel 1684. La mappa è oggi conservata presso l'Archivio Storico del comune di Modena, mentre una copia realizzata nel secolo successivo da Domenico Vandelli si trova presso la Biblioteca Estense Universitaria, a testimonianza dell'importanza che questa mappa ebbe nella rappresentazione della città fino alla fine del Settecento, quando vari interventi promossi da Francesco III e Ercole III ne modificheranno la struttura (Comune di Modena 2009).

Il secondo bibliotecario fu Giacomo Cantelli, nominato anche geografo di corte nel 1685. Di Cantelli in

BEU si conservano ancora numerose mappe, oltre ad alcune copie del suo *Mercurio geografico*, stampate a Roma nell'officina De Rossi e realizzate appositamente per i duchi estensi, come testimoniano le lettere conservate presso l'Archivio di Stato di Modena²³.

Fu però solo successivamente, nel 1696 quando venne nominato bibliotecario padre Benedetto Bacchini che tutto il complesso librario e documentario venne sistemato nel Palazzo Ducale, costruito nel 1634 sul sito dell'antico castello. Qui fu conservata anche la collezione di carte geografiche fino al 1859, quando Francesco V d'Este abbandonò Modena a causa dell'arrivo dell'esercito del re Vittorio Emanuele II di Sardegna e della successiva annessione del ducato al Regno d'Italia. I tumulti scatenati dalla situazione travolsero anche il Palazzo Ducale e la sua biblioteca, da cui furono sottratte numerose carte geografiche, tra cui il *Mappamondo catalano estense* e la *Carta del Cantino*. Tali documenti vennero ritrovati solo undici anni dopo da Giuseppe Boni, probabilmente un collezionista modenese di cimeli geografici, il quale li donò all'allora Regia Biblioteca Estense dove sono ancora oggi conservati²⁴.

L'annessione del Ducato al Regno di Sardegna nel 1860 segna una nuova fase per la Biblioteca che viene acquisita dal nuovo governo nazionale e trasferita nel 1882 nell'attuale sede di Palazzo dei musei, a cui si aggiunse, nel 1891, anche il patrimonio della Biblioteca Universitaria²⁵. A partire da questo momento la BEU diventa oggetto di numerose donazioni da famiglie modenesi a testimonianza del forte legame che questa istituzione aveva con la città. Grazie a tali donazioni, anche la raccolta di carte geografiche si amplia.

Le mappe che fanno parte del patrimonio dell'Estense sono oggi incluse in diversi cataloghi e inventari, a causa della mancanza di un catalogo unico. Seppure non sia semplice ricostruire la collezione cartografica ducale originaria, molte delle mappe appartenute ai duchi sono conservate nel cosiddetto "fondo estense", custodito nella sala manoscritti e incluso nell'*Inventario dei portolani, delle carte nautiche e geografiche della R. Biblioteca Estense*, trascritto nel 1892 da Clemente Laz-

²² Il 27 ottobre 1597 moriva il duca Alfonso II d'Este senza lasciare discendenti diretti. Il titolo di duca passò a Cesare, suo cugino, del ramo estense dei marchesi di Montecchio. La legittimità della successione, però, non venne riconosciuta dalla Chiesa, poiché la concessione papale di Ferrara agli Estensi limitava la continuità della signoria della casata ai soli discendenti diretti legittimi. Fu così che, a seguito di un accordo tra il Papa e il nuovo duca, le cosiddette *Convenzioni Faentine*, Ferrara e i territori della Romagna tornarono sotto il controllo dello Stato Pontificio, retto da Clemente VIII, mentre Modena divenne la nuova capitale del ducato.

²³ Per un approfondimento si veda: Bonazzi et al. 1995. In particolare nell'Appendice sono state trascritte, a cura della Biblioteca comunale F. Selmi di Vignola, paese natale del Cantelli, tutte le lettere autografe presenti all'Archivio di Stato di Modena e nella Biblioteca Estense Universitaria.

²⁴ In BEU è conservata la lettera del Boni con cui, in data 25 aprile 1870, sono stati donati i documenti.

²⁵ La Biblioteca dell'Università venne fondata nel 1772 per volere di Francesco III d'Este. Il patrimonio delle due istituzioni venne riunito nel 1891, mentre i due enti vennero formalmente fusi solo nel 1995, con la creazione dell'attuale Biblioteca Estense Universitaria (<http://bibliotecaestense.beniculturali.it/info/beu/storia.html>).

zarini, in parte ampliato a seguito di alcune acquisizioni successive. Oltre alle mappe già menzionate, tra i documenti sono di particolare interesse le quattro mappe manoscritte che compongono l'atlante di Jean-François Roussin (Milano 1991, 220-224) e le quattro carte nautiche manoscritte del XV secolo già descritte dall'Almagià nel 1926 (Almagià 1926), a cui si affiancano numerose altre mappe a scala locale, nazionale e globale, sia manoscritte sia a stampa.

Le carte che sono entrate a far parte della BEU dopo l'Unità d'Italia, invece, sono incluse negli inventari delle rispettive collezioni. Tra queste, ricordiamo la raccolta del marchese Giuseppe Campori, letterato e politico modenese, depositata in Biblioteca nel 1893, all'interno della quale troviamo pochi, ma preziosi esempi di cartografia nautica del secolo XVII e atlanti nautici manoscritti (Fabretti 1978; Milano 2001, 200-207; Milano 1991, 224-225). Nel 1920 arriva in Biblioteca la collezione del professor Chiaffredo Hugues, noto esponente modenese e cultore degli studi storico-artistici, in cui troviamo oltre cento mappe topografiche e piante di città, per la maggior parte risalenti al XIX secolo, prodotte dai principali istituti topografici dell'epoca, quali il Regio Istituto geografico militare austriaco e l'Istituto Geografico Militare, precedentemente denominato Ufficio Tecnico del Corpo di Stato maggiore del Regio Esercito e Istituto Topografico Militare. Tra il 1945 e il 1946 un'altra collezione arricchisce l'Estense, ossia quella della biblioteca di Antonio Bertacchini-Mattioli, un fondo di piccole dimensioni che include diciotto mappe prodotte nella seconda metà del XIX secolo, alcune stampate a Gotha (Germania) dalla Justus Perthes famosa casa editrice di carte geografiche dell'epoca.

Nel 2007 la Biblioteca riceve il deposito della biblioteca della famiglia Forni, i cui esponenti furono stretti collaboratori degli Estensi. Il nucleo originario della raccolta risale al chierico modenese Matteo Pagliaroli (1716-1777) che nella prima metà del XVIII secolo formò una ricca biblioteca, poi passata ai conti Forni per via successoria e nel tempo ampliata con nuove accessioni (Tinti 2014). Questa raccolta è particolarmente ricca di carte geografiche, suddivise in due nuclei. Il primo è composto da quattro album rilegati nel 1834 da Francesco Vignoli in cui sono state inserite o incollate circa 250 mappe prodotte da diversi cartografi tra XVIII e XIX secolo «per meglio conservarle, ed usarne», come riportato sul frontespizio del primo volume. Alcuni dei fogli che compongono la collezione sono stati estratti o ritagliati da altri volumi, tra cui l'*Atlante novissimo* pubblicato da Antonio Zatta a Venezia e l'*Egeo redivivo* che riporta un'estesa e dettagliata descrizione delle isole dell'Egeo, compilata da Francesco Piacenza su incarico

del Duca di Modena Francesco II, a seguito delle vittorie del Morosini proprio in quest'area. Il secondo nucleo è costituito principalmente da carte topografiche, piante e vedute di città realizzate nel XIX secolo. Questa parte della collezione è attualmente in fase di catalogazione ed è stata solo parzialmente digitalizzata.

Nel tempo, alle donazioni si sono affiancati anche importanti acquisti, come la raccolta Pio Falcò di Savoia, entrata in Estense nel 2001, o la Carta Castiglioni acquistata nel 2000. Nello specifico, la prima è la biblioteca di casa Falcò Pio di Savoia che si trovava a Villa Falcò-Mombello di Imbersago (Lecco), venduta nel 1999 da Prospero Colonna, nipote ed erede del principe Alfonso Falcò Pio di Savoia, ultimo discendente della casata. Acquistata dal Ministero per i Beni e le Attività culturali venne destinata all'Estense, grazie al lavoro di Ernesto Milano, allora direttore della Biblioteca, che mise in luce i legami tra gli Este e i Pio di Carpi, poi Pio di Savoia. Nella collezione sono presenti poco più di dieci mappe realizzate tra la fine del XVII secolo e la fine del XIX secolo, che mostrano sia regioni europee, tra cui i regni di Navarra, Castiglia e Andalusia di Giacomo Cantelli, sia parti del territorio italiano settentrionale, tra cui alcune mappe stampate nel 1885 da Vallardi Editore.

La Carta Castiglioni fu realizzata nel 1525 e, secondo la tradizione, fu donata dall'Imperatore Carlo V a Baldassarre Castiglioni, valente uomo d'armi e letterato, nunzio apostolico in Spagna, in segno di benevolenza. Fu custodita dai marchesi Castiglioni per cinque secoli e raramente mostrata al pubblico. Acquistata dal Ministero per i Beni e le Attività culturali nell'anno 2000, il 28 luglio fece ufficialmente il suo ingresso alla BEU. Essa è uno dei documenti più importanti posseduti oggi dalla Biblioteca, è un esempio dei cosiddetti "padrones reales", carte che venivano costantemente aggiornate in base alle notizie che provenivano dai viaggi di esplorazione, gelosamente custodite dalla corona spagnola per evitare episodi di spionaggio commerciale.

Infine, alle collezioni fino a qui presentate, si aggiungono due serie di carte: le *Piante di Modena e dello Stato* in cui sono state raggruppate, probabilmente a fini conservativi da parte della Biblioteca, circa una trentina di mappe della città e della provincia e la *Serie Atlantica*, verosimilmente proveniente dalla Biblioteca Universitaria che contiene circa sessanta mappe di diverse parti del mondo, realizzate tra il XVIII e il XIX secolo da vari autori, tra cui Guillaume De L'Isle.

Nel complesso la collezione include oggi circa un migliaio di mappe in fogli sciolti, per la maggior parte già digitalizzati, a cui si aggiungono numerosi atlanti che non sono stati presi in considerazione nel presente progetto, a dimostrazione dell'interesse che la cartogra-

fia e, più in generale, la geografia hanno sempre suscitato nei secoli, sia per i duchi Estensi sia per altre famiglie nobili.

4. Nuove opportunità di ricerca e valorizzazione nell'era delle *digital humanities*: dalla collezione cartografica alla *digital library*

In campo umanistico ci si sta molto interrogando sugli impatti e le potenzialità che le *digital humanities* possono avere sulla ricerca e sullo studio delle discipline; si stanno cercando anche di sviluppare strumenti utili che, proprio grazie alla potenza e alla flessibilità del digitale, consentano oggi di fare cose fino a poco tempo fa impensabili. Le potenzialità di uno strumento come l'OCR (*Optical Character Recognition*), ossia il riconoscimento ottico dei caratteri, per esempio, ci ha consentito di rendere ricercabili testi stampati semplicemente attraverso l'uso di uno scanner²⁶. Ciò ci permette oggi di fare ricerche per parole chiave, identificare termini ricorrenti, analizzare i testi e comparare più edizioni, in tempi molto più brevi di quelli necessari pre-era digitale. Le applicazioni delle *digital humanities*, però, non si limitano solo a questo, ma includono la creazione di mappe interattive, le ricerche di *data* e *text mining*, la creazione di indici lessicali ed edizioni critiche, ecc., favorendo un dialogo dinamico tra tecnologie emergenti e ricerca umanistica, così come tra discipline diverse, poiché "il digitale aggrega ed esalta l'interdisciplinarietà e la trasversalità delle ricerche, offrendo strumenti e metodologie comuni" (Cassella 2017).

L'innovazione maggiore che ha impattato sulla ricerca, però, è proprio la digitalizzazione dei documenti in sé, ossia la creazione di repertori documentali che possono essere consultati senza la necessità di recarsi nel luogo in cui vengono conservati e possono essere condivisi in pochi *click*. In passato, infatti, per poter studiare da vicino un manoscritto era necessario recarsi presso la biblioteca in cui era custodito e affrontare una serie di questioni burocratiche per poterlo sfogliare. Oggi, al contrario, la creazione di biblioteche digitali ci consente di accedere allo stesso codice comodamente da casa. Inoltre, l'uso di soluzioni ad altissima risoluzione ci permette di zoomare i documenti in modo agevole, anche con ingrandimenti che vanno al di là delle capacità dell'occhio umano (Mattei 2015). Vero è che la bellezza

di un documento manoscritto non può essere certo trasmessa attraverso lo schermo di un computer e l'emozione di avere tra le mani un documento realizzato centinaia di anni fa non è comparabile a quella che si prova mentre si naviga digitalmente tra le sue pagine, ma se consideriamo la fragilità di questo patrimonio e la difficoltà, in alcuni casi, ad accedere alla sua versione fisica, possiamo presto concludere che lo strumento digitale ha oggi una grande importanza per il lavoro del ricercatore. Nello specifico, in questo momento storico caratterizzato dalla pandemia da Covid-19, con la chiusura di numerose istituzioni, musei, archivi e biblioteche, la possibilità di accedere in modo virtuale ai cataloghi, agli inventari, ai documenti e alle pubblicazioni è stato essenziale per supportare la ricerca e consentirne la sua continuazione, nonostante le difficoltà.

In tale contesto, lo sviluppo di strumenti come quello dell'Estense Digital Library (EDL) risulta essere interessante. Con uno specifico riferimento alla collezione cartografica, come abbiamo già visto, il progetto ha portato alla digitalizzazione di più di seicento documenti appartenenti a numerose collezioni della BEU. Molte di queste sono ancora oggi poco studiate e poco conosciute, quindi il loro inserimento in EDL ne ha consentito la valorizzazione e la divulgazione, mettendole a disposizione degli studiosi. Non solo, con EDL è stato costruito un catalogo unico del patrimonio cartografico, finora inesistente, fornendo ai ricercatori uno strumento agile di ricerca.

Inoltre, la piattaforma EDL è suddivisa in due sezioni: *Catalogo Estense* e *Catalogo Open*. Il primo consente di fare la ricerca per parole chiave all'interno del database della BEU (circa 8.500 documenti tra mappe, manoscritti, libri a stampa e documenti musicali), mentre il Catalogo Open include più di un milione di documenti presenti in altre biblioteche digitali che possono essere consultati in modalità libera, ampliando l'offerta della BEU. A ciò si aggiunge il protocollo IIIF che, come già anticipato permette di creare annotazioni sui documenti e raccolte personalizzate. La funzione di base, per tutti coloro che accedono al sito e senza necessità di registrazione, è il visualizzatore, che permette di zoomare e navigare i documenti al fine di apprezzarne anche i più piccoli dettagli, grazie alle immagini ad altissima risoluzione. Nello specifico, questa funzione è molto utile nel caso delle mappe, in quanto consente di ingrandire i dettagli consentendone una più agevole lettura. Per esempio, nella *Mappa del Cantino*, che misura 2200x1050 mm, sono presenti numerosissimi designatori lungo le coste europee e africane a cui si aggiungono diverse legende che descrivono i territori rappresentati. Tali scritte ad occhio nudo sono leggibili, ma non sem-

²⁶ L'OCR fa parte dei campi di ricerca dell'intelligenza artificiale, della visione artificiale e del *pattern recognition*. I programmi OCR consentono di convertire in modo automatico un'immagine che contiene testo in un file digitale editabile.



Figura 1. Esempio di zoom sulla Mappa del Cantino nel visualizzatore IIIF della costa africana. Fonte: Estense Digital Library.

pre facilmente, a ciò si aggiunge il fatto che la mappa è conservata in un'apposita teca, in posizione orizzontale, e, a causa delle sue dimensioni, risulta poco agevole da consultare. Il visualizzatore di IIIF, quindi, consente di avere una migliore visione e di apprezzare a pieno la rappresentazione (Fig. 1).

Per gli utenti registrati a questa funzione di base si aggiunge la possibilità di utilizzare altri strumenti per annotare, modificare e ritagliare le immagini digitalizzate. Le annotazioni sono una sorta di post-it che possono essere inseriti in diversi punti dell'immagine. Ad una prima azione, cliccando sul tasto "annota" il sistema richiede la creazione di un quaderno digitale in cui verranno salvate tutte le note, mentre la funzione "annota pagine" consente di annotare specifici dettagli del documento selezionando un'area, una linea o un punto. Per ognuno di questi oggetti è poi possibile inserire un titolo, un breve testo descrittivo e dei *tag*, ossia parole chiave che descrivono la nota, utilizzate per creare elenchi di annotazioni sullo stesso argomento in uno o più documenti (Fig. 2). Se l'utente desidera può scegliere di rendere le proprie annotazioni pubbliche, ciò non significa che saranno visibili a tutti coloro che consulteranno il documento, ma saranno visibili solo da coloro che accederanno alle liste di documenti rese pubbliche dall'utente. Oltre all'annotazione, dal visualizzatore IIIF è possibile attivare i tasti di *photoediting* per modifica-

re la saturazione, la luminosità e il contrasto, e di ritaglio, mediante il quale creare dei ritagli di alcune parti dell'immagine che poi possono essere condivisi tramite e-mail o *social* grazie al link che viene fornito dal sistema (Fig. 3).

Altra opzione è quella di creazione di *Liste* personalizzate di documenti selezionabili sia nel Catalogo Estense sia nel Catalogo Open che possono essere condivise tramite link con collaboratori o studenti. Inoltre, è possibile, tramite il visualizzatore, confrontare tra loro i documenti inclusi nelle liste. Tale strumento ha grandi potenzialità per lo studio e la ricerca, poiché da un lato è possibile creare una collezione di mappe personalizzata (o di mappe ed altri tipi di documenti), ricostruendo per esempio raccolte o pubblicazioni smembrate, dall'altro consente di comparare agevolmente diversi documenti. Nel nostro caso specifico è possibile confrontare mappe che rappresentano gli stessi territori, ma magari prodotte in periodi diversi, oppure più edizioni della stessa carta, oppure ancora è consentito affiancare rappresentazioni cartografiche e documenti testuali di descrizione. Confrontare collezioni appartenenti ad istituzioni diverse offre la possibilità di fare un lavoro di analisi che difficilmente si può fare con le versioni originali, se non con molte visite alle varie biblioteche (Fig.4). IIIF, al contrario, permette di affiancare in una stessa finestra più mappe, di sfruttare gli strumenti di zoom per vedere i

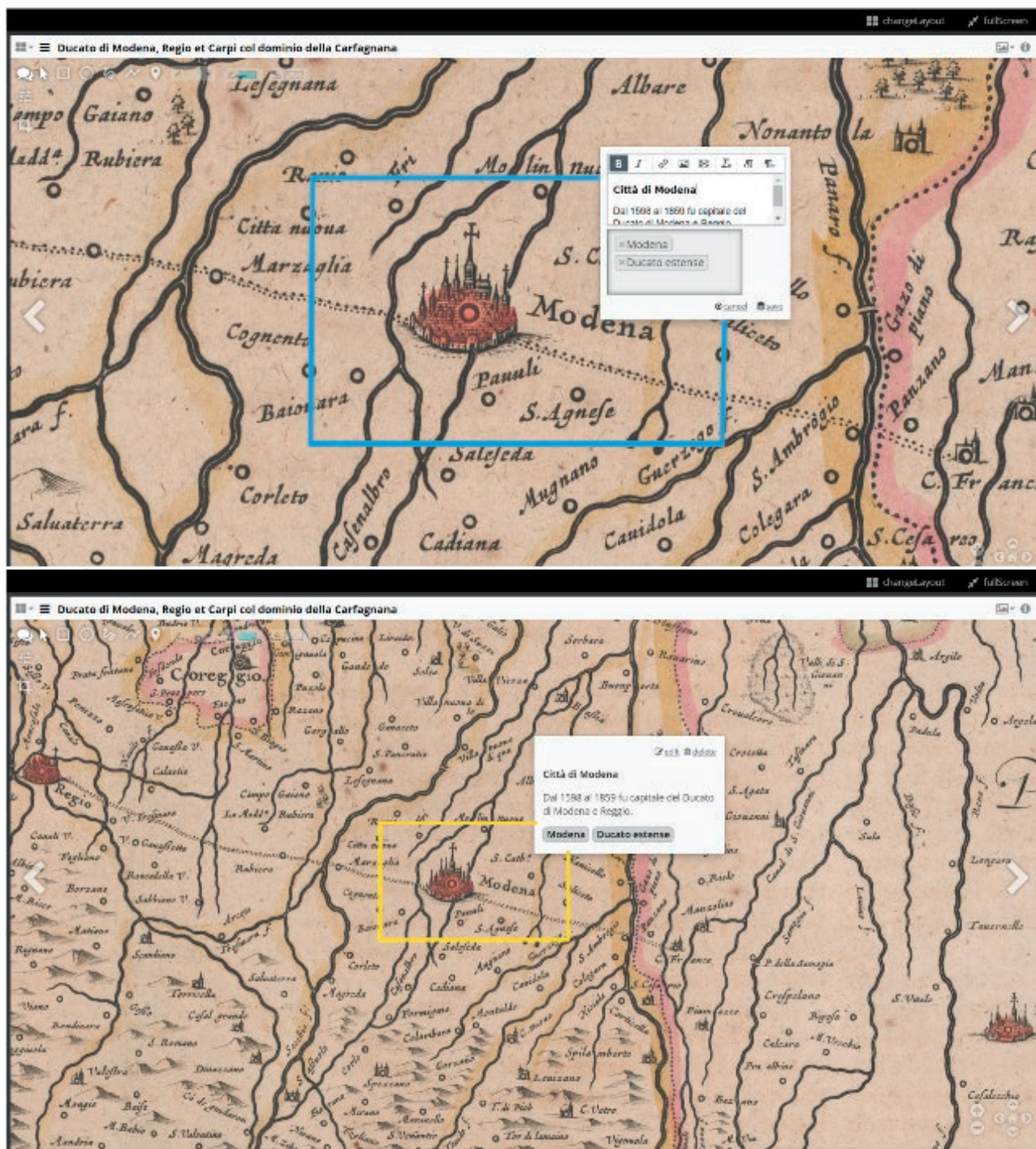


Figura 2. Esempio di didascalia inserita sulla mappa del Ducato di Modena e Reggio di Willem Janszoon Blaeu. In alto il form per la compilazione dell'annotazione; in basso la visualizzazione finale dell'annotazione. Fonte: Estense Digital Library.

dettagli e le funzioni di annotazione per prendere nota delle osservazioni.

Infine, un altro strumento fornito direttamente

da IIIF è quello delle *Storie*, che consente di creare una presentazione direttamente navigando all'interno del documento digitale, selezionando specifiche porzioni,

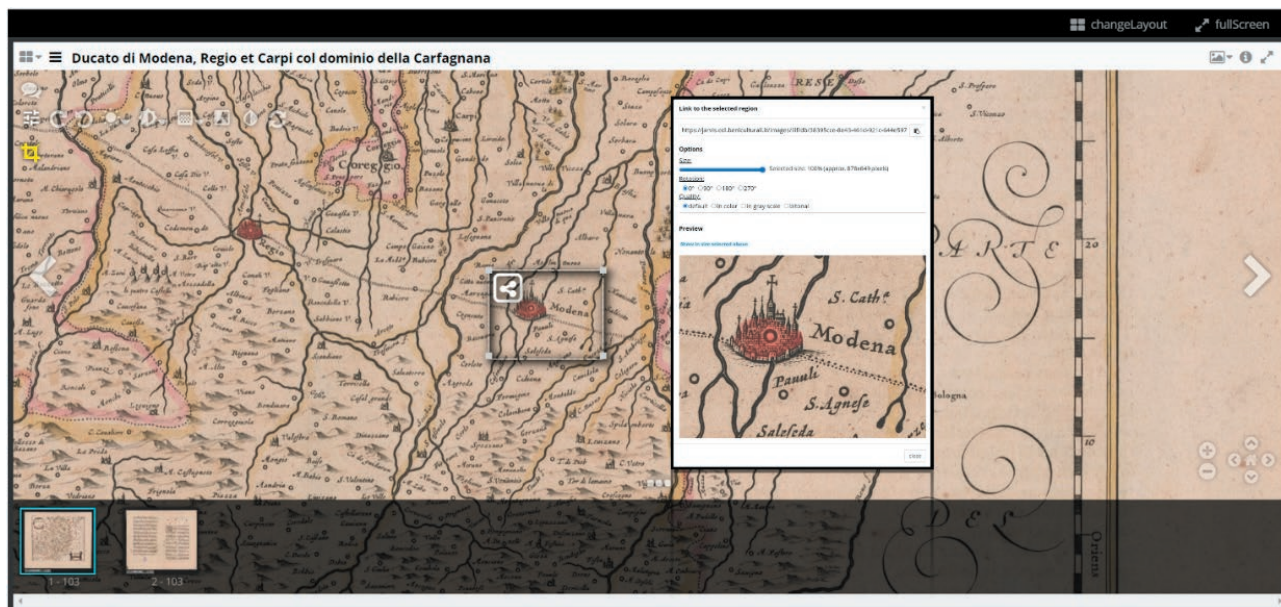


Figura 3. Esempio di utilizzo dello strumento “Ritaglia”. Fonte: Estense Digital Library.

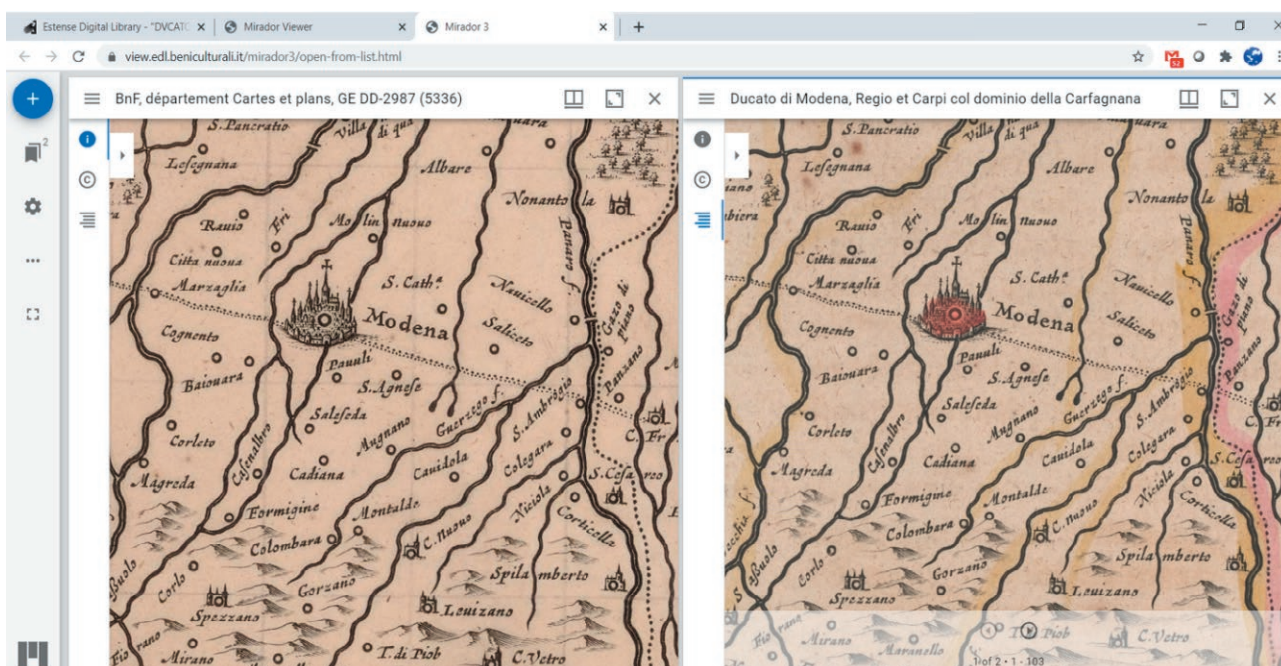


Figura 4. Esempio di comparazione tra due mappe: la prima posseduta dalla BEU, la seconda dalla Bibliothèque Nationale de France. Fonte: Estense Digital Library.

nel nostro caso di una mappa, a cui associare brevi testi descrittivi. L'opzione *Crea nuova storia*, nella pagina *Le mie storie*, accessibile dal menu *Account*, permette, così, di aprire un *editor* in cui inserire il titolo del progetto, una breve descrizione e il nome dell'autore. A destra del

lo schermo è poi possibile aggiungere i documenti desiderati, selezionabili dal Catalogo Estense o dal Catalogo Open, attraverso il cosiddetto *manifest*, ossia un link che consente di inserire nella propria storia l'immagine selezionata. A questo punto si può creare un vero e

proprio *storytelling* selezionando i dettagli che si vogliono mostrare in uno o più documenti, a fianco dei quali vengono aggiunti un titolo e una breve descrizione. La presentazione finale è organizzata con una serie di *slide* che scorrono sullo schermo muovendo la visualizzazione all'interno dei documenti a differenti zoom e su diversi dettagli, facendo susseguire al contempo i testi relativi a ogni inquadratura, raccontando la propria storia. Anche in questo caso le storie possono essere create in modalità privata oppure condivise con gli utenti²⁷.

5. Conclusioni

Come abbiamo avuto modo di vedere nel precedente paragrafo, l'Estense Digital Library ha contribuito al miglioramento del lavoro dei ricercatori sul patrimonio BEU innanzitutto perché ha creato un catalogo unico, che consentirà la valorizzazione di un patrimonio poco conosciuto alla stessa BEU, che ha come propri vessilli tre importantissime mappe (Cantino, Catalana e Castiglioni), ma ha "dimenticato" per lungo tempo altre mappe custodite nei cassetti e nei camerini di Palazzo dei Musei. Il nuovo catalogo, quindi, ha consentito di "riportare" alla luce la collezione di mappe mettendole a disposizione degli studiosi tramite un'interfaccia online, completa, che permette la ricerca tramite parole chiave e la consultazione senza doversi preoccupare della fragilità del documento e della sua dimensione. A ciò si aggiungono le funzioni di IIIF che, come abbiamo visto, facilitano la comparazione, l'annotazione e la condivisione del lavoro. Non solo, questi strumenti hanno un potenziale molto interessante anche in campo didattico, poiché forniscono da un lato la possibilità al docente di creare degli *storytelling* direttamente sul documento digitalizzato, dall'altro permette agli studenti stessi di utilizzare gli strumenti per svolgere approfondimenti sui temi affrontati. Questa potenzialità consente non solo di affrontare in modo innovativo i temi di studio, ma favorisce anche una valorizzazione e una consapevolezza del patrimonio della BEU nel pubblico e in particolare nelle generazioni che nel futuro saranno chiamate a conservarlo.

Il progetto portato avanti dalla BEU, però, non ha avuto solo il merito di creare strumenti utili per la ricerca, ma ha anche stimolato la ricerca nel campo delle *digital humanities*, grazie al fiorire di progetti collaterali nati grazie alla collaborazione con Università di

Modena e Reggio Emilia e AGO Fabbriche Culturali, a cui partecipa anche Jeffrey Schnapp figura di riferimento in questo campo di studi. Tra le possibilità offerte da questa collaborazione emerge in particolare il lavoro svolto dall'AIImageLab che sta utilizzando proprio le immagini digitalizzate di EDL per l'elaborazione di strumenti utili per l'OCR dei manoscritti e, nel futuro, delle mappe, rendendo la BEU e le Gallerie Estensi dei veri e propri laboratori di sperimentazione in campo di intelligenza artificiale, *data mining* e *pattern recognition*. Un altro progetto è *Este Soundscape*, nato dalla collaborazione tra gli assegnisti che si sono occupati dello studio della collezione cartografica e musicale con la collaborazione degli ingegneri, che propone la creazione di una piattaforma cartografica digitale attraverso la quale conoscere ed esplorare i luoghi, gli eventi e le persone che hanno contribuito alla costruzione del paesaggio sonoro della città di Modena²⁸ nel XVII secolo (Fiore, Belotti 2020).

Il progetto, quindi, ha favorito l'incontro tra ricercatori di settori differenti che hanno iniziato a riflettere insieme sulle potenzialità e le applicazioni delle *digital humanities* aprendo nuove vie alla sperimentazione. Simbolo di tale lavoro di sviluppo interdisciplinare è la nascita del centro interdipartimentale DHMoRe dell'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia, che dal 2020 coordina i vari progetti in corso, favorendo proprio l'incontro e il dialogo tra ingegneri e umanisti, per lo sviluppo di una nuova cultura umanistica digitale.

Riferimenti bibliografici

- Almagià, R. (1926). Notizie di quattro carte nautiche della R. Biblioteca Estense. *La Bibliofilia. Rivista di storia del libro e delle arti grafiche di bibliografia ed erudizione*, 27, 337-347.
- Bagnoli, M., Battini, A. (2018). *Meravigliose avventure. Racconti di viaggiatori del passato*. Modena, Panini.
- Bertoni, G. (1903). *La Biblioteca Estense e la coltura ferrarese ai tempi del duca Ercole I (1471-1505)*. Torino, Loescher.
- Bonazzi, A., Dameri, D., Farinelli, F., Lodovisi, A., Torsani S. (a cura di) (1995). *Giacomo Cantelli. Geografo del Serenissimo*. Casalecchio di Reno (BO), Grafis Edizioni.

²⁷ Per un approfondimento delle funzioni di IIIF e dell'Estense Digital Library si rimanda al sito del progetto e in particolare alla *Guida delle funzionalità di EDL*: <https://edl.beniculturali.it/page/623>.

²⁸ Nel corso del Seicento, Modena divenne un importante centro culturale e musicale grazie alla famiglia Este. In particolare, durante il regno di Francesco II d'Este (1674-94) la produzione musicale conobbe la sua fase più significativa. Alcune istituzioni cittadine furono partecipi dell'evoluzione stessa del linguaggio musicale, influenzando le modalità di produzione e di fruizione della musica.

- Casti, E. (1998). *L'ordine del mondo e la sua rappresentazione. Semiosi cartografica e autoreferenza*. Milano, Unicopli.
- Cassella, M. (2017). Biblioteche di ricerca e digital humanities. *Biblioteche Oggi*, 17, 44-51.
- Comune di Modena (2009). *La 'Rappresentazione' della Città di Modena. Gian Battista Boccabadati. Poeta, letterato, cartografo. Quaderni dell'Archivio Storico di Modena*, XXIV. Modena, Fondazione C.R.M.
- Di Giammarco, F. (2019). *Lo standard IIIF per lo sviluppo delle biblioteche digitali*, 13 novembre 2019. <https://www.culturadigitale.it/biblioteca-digitale/617/lo-standard-iiif-per-lo-sviluppo-delle-biblioteche-digitali/>
- Donattini, M. (2000). Cultura geografica ferrarese del Rinascimento. In Prosperi, A. (a cura di). *Storia di Ferrara*, vol. VI: *Il Rinascimento. Situazioni e personaggi*. Ferrara, Corbo, 407-58.
- Fiore, A., Belotti, S. (2020). Merging music and landscape: a digital approach to discover the cultural identity of early modern Modena. *Magazén. International Journal for Digital and Public Humanities*, 1 (1), 75-100. DOI: <http://doi.org/10.30687/mag/2020/01/004>
- Frabetti, P. (1978). *Carte nautiche italiane dal XIV al XVII secolo conservate in Emilia-Romagna. Archivi e biblioteche pubbliche*. Firenze, Olschki.
- Lamberti, A., Tammara, A.M. (2020). Come cambiano nel mondo i servizi delle biblioteche per il Coronavirus. *Bibelot: notizie dalle biblioteche toscane*, 26 (1). <https://riviste.aib.it/index.php/bibelot/article/view/12030>
- Mattei, M.G. (a cura di) (2015). *Jeffrey Schnapp. Digital humanities*. Milano, Egea.
- Milano, E. (1991). *La Carta del Cantino e la rappresentazione della Terra nei codici e nei libri a stampa della Biblioteca Estense e Universitaria*. Modena, Il Bulino.
- Milano, E. (1995). Il Mappamondo Catalano Estense. In Milano, E., Battini, A. (a cura di), *Il Mappamondo Catalano Estense*, Dietikon-Zürich, Urs Graf Verlag, 7-63.
- Milano, E. (2001), *Alla scoperta del mondo. L'arte della cartografia da Tolomeo a Mercatore*. Modena, Il Bulino.
- Milano, E., Battini, A. (2002). *Planisfero Castiglioni: Carta del navigare universalissima et diligentissima: 1525*. Modena, Il Bulino.
- Palazzi, A. (2010). Il trattamento delle immagini digitali alla Biblioteca estense universitaria di Modena (1990-2010). *Digitalita. Rivista del digitale nei beni culturali*, 2, 62-78.
- Salmson, J., Moretti, W. (a cura di) (1984). *The Renaissance in Ferrara and its European Horizons. Rinascimento a Ferrara e i suoi orizzonti europei*. Ravenna, Edizioni del Girasole.
- Sgambati, G. (2010). Cooperazione fra le istituzioni per la catalogazione, la digitalizzazione e la valorizzazione del materiale cartografico. In Carta, M., Spagnoli, L. (a cura di). *La ricerca e le istituzioni tra interpretazione e valorizzazione della documentazione cartografica*. Roma, Gangemi, pp. 195-209.
- Tinti, P. (2014). Itinerari di una raccolta libraria e dei suoi incunaboli. I libri di Matteo Pagliaroli all'Estense di Modena. In Bertolini, L., Coppini, D., Marsico, C. (a cura di). *Nel cantiere degli umanisti. Per Mariangela Regoliosi*. Firenze, Edizioni Polistampa, pp. 1257-1290.
- Zanni, A. (2019), Il progetto di digitalizzazione della Biblioteca Estense Universitaria di Modena. *Biblioteche oggi*, 37, 63-67.



Citation: F. Cristaldi (2021). Gli emigranti italiani tra confini e paesaggi di confine. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 4(1): 109-117. doi: 10.36253/bsgi-1295

Copyright: © 2021 F. Cristaldi. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<http://www.fupress.com/bsgi>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

Gli emigranti italiani tra confini e paesaggi di confine

Italian emigrants between border and borderscapes

FLAVIA CRISTALDI

Dipartimento di Storia Antropologia Religioni Arte Spettacolo, Sapienza Università di Roma, Italia

E-mail: flavia.cristaldi@uniroma1.it

Abstract. In recent years a lot has been written about foreign migration in Italy, about the crossing of invisible borders that become liquid in the Mediterranean Sea, about the policies of exclusion that make Europe a fortress, about the narratives expressed by migrants and others actors who inform civil society of passages and invasions, less has been written on the crossing of borders by Italian emigrants. In this paper we want to analyze the relationship that has developed with borders by Italian emigrants, the role that these delimitations have assumed in the rhythms of life and socio-economic practices in the different national realities of the time, the importance of living on either side of a border in relation to being a desired or unwanted migrant and the representation of borders at the basis of some stereotypes, because borders, in the intertwining of their temporal, spatial and symbolic dimensions, have given life to numerous phenomena of differential inclusion.

Keywords: migration, borders, borderscapes, Italy.

Riassunto. In questi ultimi anni si è scritto molto sull'immigrazione straniera in Italia, sull'attraversamento dei confini invisibili che si fanno liquidi nel Mar Mediterraneo, delle politiche d'esclusione che rendono l'Europa una fortezza, delle narrazioni espresse dai migranti e dagli altri attori che informano la società civile di passaggi e d'invasioni, meno invece si è scritto sull'attraversamento dei confini da parte degli emigranti italiani. Nel presente articolo si vuole analizzare il rapporto che si è sviluppato con i confini da parte degli emigranti italiani, il ruolo che queste delimitazioni hanno assunto nei ritmi di vita e nelle pratiche socio-economiche nelle diverse realtà nazionali del tempo, l'importanza del vivere al di qua o al di là di un confine in relazione all'essere un migrante desiderato o indesiderato e la rappresentazione dei confini posta alla base di alcuni stereotipi, perché i confini, nell'intreccio delle loro dimensioni temporali, spaziali e simboliche hanno dato vita a numerosi fenomeni d'inclusione differenziale.

Parole chiave: migrazioni, confini, paesaggi di confine, Italia.

Lungo i confini troverete sempre i soldati. Soldati dell'una e dell'altra parte con diverse uniformi e con differente linguaggio. Ma quassù, dove la solitudine è grande, gli uomini sono meno soli e certamente più vicini che per le vie e nei caffè delle nostre città dove la gente si urta e si mescola senza guardarsi in faccia. Lo scambio di una sigaretta, l'offerta di un sorso di vino hanno quassù un senso vero di calore umano, esprimono un bisogno di fraternità che sovente gli uomini dimenticano ma che sempre fermentano nei loro cuori. Perché i confini sono tracciati sulle carte, ma sulla terra come Dio la fece, per quanto si percorrono i mari, per quanto si cerchi e si frughi lungo il corso dei fiumi e sul crinale delle montagne, non ci sono confini su questa Terra.

(Pietro Germi, *Il cammino della speranza*, 1950)

1. Introduzione

La fluidità della globalizzazione ha portato negli ultimi decenni a processi di scomposizione e ricomposizione dei confini, alla moltiplicazione, complessificazione e disseminazione delle demarcazioni, allo spostamento del controllo dei confini verso l'alto (attraverso le istituzioni e le politiche sovranazionali), verso il basso (con le istituzioni locali) e verso l'esterno (Ambrosini et al. 2020). Sono stati creati muri di diversa fattezze, differiti i confini dal mare alla terraferma riproducendoli sotto nuove forme e delocalizzandoli oltre i tracciati ufficiali di demarcazione, come a Lampedusa (Cuttitta 2012), resi più o meno permeabili linee e piani in base ad appartenenze e alimentata la costruzione di muri invisibili.

I confini sono stati attraversati nel tempo da attori tra i quali - come dimostra il focus della ricerca espressa in queste pagine - gli emigranti, quegli uomini e quelle donne che con i loro corpi, le loro azioni e i loro pensieri hanno attivato processi che si sono dispiegati nei diversi territori e che, in molti casi, ancora manifestano i segni (materiali e/o immateriali) degli spostamenti, degli sradicamenti e degli innesti.

Molto si è scritto in questi ultimi anni sull'immigrazione straniera in Italia, sull'attraversamento di quei confini invisibili che si fanno liquidi nel Mar Mediterraneo, delle politiche d'esclusione che rendono l'Europa una fortezza, delle narrazioni espresse dai migranti e dagli altri attori che informano la società civile di passaggi e d'invasioni, meno invece sull'attraversamento dei confini da parte degli emigranti italiani. Per alcuni decenni, sulla spinta dell'iniziale emergenza, l'attenzione è stata posta sui flussi in entrata dimenticando quanto invece anche l'emigrazione italiana abbia profondamente inciso sulla storia economica, sociale e demografica del Paese. Ma tra il 1876 (anno della prima rilevazione statistica ufficiale degli espatriati nel nuovo Stato unitario) e

il 1985 (periodo in cui le uscite erano inferiori alle entrate), attraversarono i confini 29 milioni di cittadini italiani (Franzina 2001).

Un'analisi diacronica permette di rintracciare le pratiche degli attraversamenti negli ultimi due secoli all'interno e all'esterno del mosaico dell'Italia preunitaria e dell'Italia attuale, quando alcune partenze rappresentavano uno spostamento definitivo e altre degli attraversamenti stagionali. Si stima che più di 10 milioni degli espatriati abbiano successivamente fatto ritorno in Italia (Franzina 2001), alcuni subito dopo la partenza perché non ammessi nel Paese di destinazione, altri perché delusi da una esperienza problematica e altri ancora per ritrovare le radici dopo una vita trascorsa all'estero.

Nel presente lavoro si vuole analizzare il rapporto che si è sviluppato con i confini da parte degli emigranti italiani, il ruolo che queste delimitazioni hanno assunto nei ritmi di vita e nelle pratiche socio-economiche nelle diverse realtà nazionali del tempo, l'importanza del vivere al di qua o al di là di un confine in relazione all'essere un migrante desiderato o indesiderato e come la rappresentazione dei confini sia posta alla base di alcuni stereotipi, perché i confini, nell'intreccio delle loro dimensioni temporali, spaziali e simboliche hanno dato vita a numerosi fenomeni d'inclusione differenziale. È proprio perché l'accento della ricerca si rivolge all'atto dell'attraversamento e non al processo d'inserimento nel Paese di destinazione che si è scelto di utilizzare il termine emigrante e non di migrante, nella piena consapevolezza del fatto che le ricerche contemporanee preferiscono utilizzare la parola migrante per evitare di ingabbiare il processo nella fase dell'attraversamento del confine, fase spesso caratterizzata da stereotipi, usi politici e spettacolarizzazione.

2. Il confine: un concetto in movimento

Gli esseri umani, attraverso il dispiegarsi di dinamiche territoriali che si caricano d'identità in base ai tempi, ai luoghi e alle culture, delimitano lo spazio e tracciano confini con processi che "contribuiscono a loro volta a produrre la realtà sociale, trasformando e condizionando, nel bene e nel male, le sorti di individui e collettività" (Cuttitta 2014, 165). Già George Simmel, ai primi del 1900, affermava che il limite non è un fatto spaziale con effetti sociologici ma è un fatto sociologico che si forma spazialmente (Simmel 1998). Lo spazio di Simmel non è mai un aspetto oggettivo, ma un'attività dell'anima, contemporaneamente condizione e simbolo dei rapporti tra gli uomini, è una rappresentazione creata con l'elaborazione dei dati sensoriali e in questa visione il

confine si rivela una funzione in grado d'influencare i rapporti tra gli elementi interni ed esterni ad esso (Simmel 1989). Così, il confine lineare e la frontiera come fascia non sono mai un fatto univocamente interpretabile (come invece Friedrich Ratzel suggeriva nello studio della geografia della frontiera, o come emergeva dalla classificazione genetica di Richard Hartshorne), bensì sono l'espressione di un problema complesso che coinvolge dinamiche e consapevolezze diverse. "La frontiera è un sismografo sensibile che registra le scosse politiche di cui l'origine profonda è altrove" scrivevano nel 1974 Guichonnet e Raffestin (1974, 20).

Per lungo tempo gli studi dei confini avevano preso in esame quasi esclusivamente i confini territoriali e segnatamente quelli degli Stati. Solo verso la fine del '900 ha cominciato a svilupparsi l'attenzione nei confronti di altri tipi di confine, coinvolgendo i più svariati ambiti delle scienze umane e sociali. E con l'affermarsi più recente dei *border studies* le linee di confine non sono più state viste esclusivamente come demarcazione topografica tra Stati, ma come aree di separazione identitaria, simbolica e mentale (quindi sovraterritoriali) che aprono all'intervento analitico di diverse discipline.

Scrivendo Giulia De Spuches nel 1995: "La geografia della società premoderna è quella che intende la frontiera come linea di confine tra l'ordine (interno) e il disordine (esterno). Non sa relativizzare il proprio ordine sociale e i valori che ne stanno a fondamento. La geografia della società moderna è quella che ha imparato a concepire la frontiera come la zona di contatto tra due o più universi culturali. È intenta però a negare l'alterità, perché non sa o non vuole riconoscere i limiti della propria cultura e tenta di forzarli alla ricerca di un linguaggio universale che le possa dare accesso ai mondi "altri". La geografia della società postmoderna, infine, è quella che ha imparato a riconoscere il limite e ad apprezzarne tutto il valore ma non ha ancora appreso – e ne è consapevole – i giochi dell'identità e dell'alterità. Si pone così sul limite, indecisa se compiere il passo che la condurrà altrove" (De Spuches 1995, 25). E scriveva dieci anni dopo Massimo Quaini: "siamo in grado di capire una differenza essenziale oggi: la differenza fra confine e frontiera. Per il più avanzato pensiero geografico il confine è definibile come un 'limite a metrica topografica' e in quanto tale come una superficie coappartenente a due spazi che si interfacciano, e quindi come uno spazio segnato dalla continuità e interpenetrazione delle culture, piuttosto che dalla rottura che è tipica della frontiera: 'limite a metrica topologica' basato sulla brutale separazione fra il dentro e il fuori e sulla tendenza a manifestarsi, attraverso la logica della carta, con la figura geometrica della linea" (Quaini 2005, 196).

Le tensioni intellettuali espresse nelle righe precedenti mostrano il fermento che alimenta il pensiero geografico e che ha trovato una parziale rielaborazione nella visione dei *border studies*, nella sfida di assumere il confine come prospettiva epistemologica, ancor prima che come luogo e oggetto di ricerca. Il confine, allora, come affermano Mezzadra e Neilson (2014), può diventare il *metodo* con il quale interpretare la realtà (Cuttitta 2014; Brambilla 2015), per comprendere i processi d'inclusione ed esclusione che caratterizzano individui, gruppi, economie e territorio.

La complessità del concetto di confine è ormai ben espressa dal termine *borderscape*, utilizzato ampiamente anche dagli studiosi italiani per indicare i "paesaggi di confine". In base a quanto riportato in letteratura (dell'Agnese 2014; dell'Agnese, Amilhat Szary 2015), si presume che il termine sia stato coniato dagli artisti Guillermo Gómez-Peña e Roberto Sifuentes nel 1999 e successivamente riutilizzato da diversi autori/autrici nei loro lavori (come testo fondativo s'individua *The geography of border landscapes* di Dennis Rumley e Julian Minghi nel 1991). L'unione dei due termini *border* e *scapes*, anche a seguito dell'intervento dell'antropologo Arjun Appadurai (1996) che ha dato un senso nuovo al concetto di *scape* differenziandolo, attraverso le cinque dimensioni dei flussi culturali globali di *ethnoscapes*, *mediascapes*, *technoscapes*, *financedscapes* e *ideoscapes*, dal significato molto diffuso di ampia veduta in prospettiva di un territorio (spesso raffigurata in un'opera artistica), fa coesistere diversi significati. "Il concetto di *borderscape* permette, dunque, una comprensione virtuosa della natura processuale, de-territorializzata e dispersa dei confini, dei loro regimi fondativi e dell'insieme di pratiche che li esprimono" (Brambilla 2015, 397). Nell'idea di *borderscapes* affiorano e si animano le tensioni che derivano dal capitalismo, i flussi e le disgiunzioni, così come gli elementi identitari che ne fanno un bene comune (Brambilla 2015) e i circuiti delle immagini e delle idee percepiti e prodotti da gruppi e individui.

Dell'Agnese e Amilhat Szary (2015) propongono i *borderscapes* anche come espressione estetica, i *border aesthetics*, che lungi dall'essere solo un'operazione di godimento percettivo, divengono in questo caso un canale privilegiato per la manifestazione di universi non per forza esclusivamente connessi alla bellezza quanto pure a sistemi di rappresentazione dove trovano spazio conflitti sociali, politici e forme di consapevolezza identitaria. Tale lettura, però, scrive Sandro Mezzadra valorizzando l'ambivalenza espressa nei paesaggi di confine, "è stata sottoposta negli ultimi anni a una crescente critica per i suoi tratti 'estetizzanti' in particolare, met-

te conto sottolinearlo, da parte di studiosi messicani” (Mezzadra 2007, 89-90).

Il dibattito concettuale sul confine e sui paesaggi di confine qui in sintesi delineato permette di dare uno spessore epistemologico a quanto verrà rappresentato nelle pagine seguenti, dove saranno messe in evidenza le pratiche e le relazioni multidimensionali che si sono manifestate nei paesaggi di confine a seguito dell'emigrazione italiana.

3. L'attraversamento “strutturale” dei confini:

Con la nascita dello Stato unitario, per poter governare un fenomeno sociale che può interferire con ipotesi progettuali in campo economico, sociale e politico dell'intero Paese, prende vita l'esigenza di conoscere il numero di volte in cui un confine viene attraversato (Marucco 2001). L'uso delle statistiche trasforma i corpi dei migranti e i loro attraversamenti di confine in numeri: di essi si registrano l'età, il sesso, la professione, il porto d'imbarco e il Paese di destinazione.

In base alla consistenza dei flussi in uscita è possibile rintracciare nella storia dell'emigrazione italiana sei fasi principali, ognuna con caratteristiche demografiche, sociali e geografiche proprie che hanno intessuto relazioni diverse con i confini:

- 1) dal 1876 al 1900, periodo in cui nasce l'emigrazione di massa e i flussi si fanno crescenti;
- 2) dall'inizio del Novecento fino alla Prima guerra mondiale (la fase della cosiddetta “grande emigrazione”);
- 3) il periodo tra le due guerre, durante il quale le partenze si contraggono;
- 4) dal secondo dopoguerra fino alla fine degli anni Settanta in cui riprende l'emigrazione;
- 5) dagli anni Ottanta alla prima decade del nuovo secolo in cui esplode l'immigrazione e l'emigrazione è minima;
- 6) e il periodo attuale, in cui si osserva una consistente ripresa delle partenze (nel 2015-2016 sono partiti più italiani di quanti immigrati siano arrivati nella Penisola).

Durante queste fasi sono cambiate le aree di destinazione rendendo più o meno consistenti e permeabili i confini.

Alla fine dell'Ottocento, ad esempio, l'economia familiare dell'area alpina considerava le migrazioni stagionali un fenomeno strutturale. In base alle stagioni e alle necessità di manodopera dei sistemi agricoli, venivano alimentati dei circuiti produttivi multifunzionali, composti quasi esclusivamente da uomini, che portava-

no professionalità dalle aree montane verso le pianure e le città dei due versanti delle Alpi. Quando il lavoro dei campi non richiedeva grande impegno, gli uomini lasciavano donne e bambini per cercare di guadagnare qualcosa andando a svolgere particolari professioni. Partivano gli arrotini, i seggiolai, gli ombrellai, i boscaioli, i segantini, i venditori di stampe, i suonatori d'organetto e nel caso dei bambini, anche gli spazzacamini. La partenza segnava un ritmo che si ripeteva ogni anno, di valle in valle, di cresta in cresta. L'emigrazione stagionale era socialmente accettata e finiva per informare, oltre che la vita dei singoli, anche la vita sociale dei gruppi. I matrimoni e le nascite dei figli, ad esempio, risentivano dei ritmi delle partenze e dei ritorni. Le donne dovevano imparare a gestire anche le eventuali problematiche domestiche e agricole che si manifestavano durante l'assenza degli uomini indicando, con questa funzione temporanea di capofamiglia, una lettura diversa dei ruoli nell'emigrazione. Non mancano comunque esempi di migrazioni stagionali anche da parte delle donne. Alcune partivano dalla regione alpina e attraversavano i confini per andare a raccogliere le olive nell'area costiera di Marsiglia, altre cercavano attività legalmente riconosciute in Svizzera ma erano disposte ad accettare anche il lavoro nero (Badino, Inaudi 2013), altre partivano per andare a fare la balia nei centri urbani.

Lungo l'arco alpino i confini non rappresentavano uno sbarramento, un elemento divisorio, quanto piuttosto una opportunità, perché in alcuni casi la specializzazione italiana poteva essere spesa anche all'estero. È il caso, tra i molti che si possono portare a esempio, dei montanari del Piemonte e della Valle d'Aosta che, anche grazie alla conoscenza del francese, si recavano stagionalmente in Francia, per lavorare come vetturini data la loro abitudine al freddo e alla conoscenza degli animali.

Generalmente i confini tra gli Stati potevano essere attraversati senza troppi problemi, soprattutto in una geografia nazionale caratterizzata dalla compresenza di molteplici domini statuali, ridotti per dimensioni e parzialmente integrati dal punto di vista linguistico. “(...) Le Alpi, la cerchia delle Alpi, non sono viste come barriera, se non da un punto di vista meteorologico, esse costituiscono piuttosto uno spazio-cerniera attorno al quale si sviluppa uno di quei mondi fluidi, di cui parla Lucien Febvre in *La Terre et l'évolution humaine*, retti da ‘scambi di persone, ma anche di idee, di sentimenti, di credenze e che possiamo abbracciare con un ardito colpo d'occhio intellettuale’” (Quaini 2005, 192).

Solo nel caso di determinate contingenze straordinarie – il servizio di leva, una guerra, una pestilenza, una carestia – l'attraversamento diventava più problematico. Lo storico Emilio Franzina afferma che negli emigran-

ti era esiguo “per un verso il valore simbolico annesso dalla stragrande maggioranza di costoro al gesto dell’espatrio ed alta, invece, nonché assai concreta, la loro preoccupazione rispetto alle sue possibili conseguenze nel caso esso dovesse avvenire (o fosse avvenuto) oltrepassando le frontiere senza i documenti prescritti” (Franzina 2005, 122-123).

Diverso era invece l’attraversamento dei confini marittimi che venivano amministrativamente differiti sulla terra ferma, quindi nei porti. Con le partenze d’oltreoceano, molto consistenti nel periodo iniziale del Novecento, si venne a formare una diversa percezione del confine. Nell’immaginario collettivo il confine era visto nel mare e soprattutto nell’Oceano, nella distesa d’acqua che separava il vecchio dal Nuovo Mondo, ampiamente testimoniata in memoriali, diari, lettere e romanzi scritti da migranti e viaggiatori (esemplare è il romanzo di Edmondo De Amicis *Sull’Oceano*). E nell’Oceano si consumava un altro attraversamento geografico, lungo il confine invisibile dell’Equatore, dove venivano inscenate feste mascherate, balli, brindisi e battesimi mimati per il cambio d’emisfero, che rappresentava una nuova nascita con una sostanziale trasformazione di vita. Il confine diventava quindi l’espressione materiale di un confine tra due stili di vita, tra un prima e un dopo, tra una morte e una rinascita.

A volte i confini diventavano facilmente permeabili per le persone e invalicabili per le merci. Spesso i migranti usavano portare all’estero qualche oggetto materiale utile per l’organizzazione della loro futura attività nel paese di destinazione. In alcuni casi i contadini portavano nei bagagli sementi e attrezzi agricoli, spesso portavano anche talee o barbatelle delle viti che erano soliti coltivare in Italia con la speranza di poter riprodurre vigne e vini dai sapori nostrani. Verso alcune destinazioni era impossibile introdurre vitigni, come in Tunisia durante il protettorato francese, in cui si voleva assicurare il controllo del mercato vitivinicolo. Ma l’ingegno dei migranti italiani riuscì a introdurre clandestinamente lo zibibbo quando fu introdotta una gabbia per galline, apparentemente fatta di arbusti, appositamente costruita con talee di Moscato per superare il controllo della dogana (Cristaldi et al. 2015).

Del resto merci e persone hanno sempre attraversato il Mediterraneo, facendolo apparire non il cimitero liquido del XXI secolo bensì un luogo d’incroci e scambi tra culture. Il noto storico Fernand Braudel (1986) definiva il Mediterraneo come il cuore del Vecchio Mondo, e riteneva che il Mediterraneo non si fosse mai rinchiuso nella propria storia, ma ne avesse rapidamente superato i confini. Rotte consolidate legavano civiltà geograficamente distanti con flussi direzionali che hanno assunto

nel tempo diverse intensità. Se agli inizi del Novecento dai porti principali si emigrava soprattutto per “la Merica”, dalle coste meridionali della Sicilia e dalle isole minori si originava una navigazione a vela che portava i migranti italiani sulle coste settentrionali africane. I flussi Nord-Sud erano comunque poco consistenti se paragonati a quelli Est-Ovest, anche durante il periodo dell’espansione coloniale.

I confini geografici non erano i soli a caratterizzare le migrazioni perché a questi si affiancavano altre linee di confine legate a differenze sociali, economiche e politiche che si manifestavano sia durante il viaggio che nei paesi di destinazione.

Un chiaro confine, ad esempio, veniva percepito dai passeggeri delle navi, soprattutto tra le prime e le terze classi, differenziando chi attraversava l’Oceano tra balli e cene lussuose e chi non vedeva il mare se non dagli oblò delle terze classi. Era un confine sociale che si manifestava verticalmente nel profilo della nave ma che indicava profonde disparità sociali ed economiche.

4. La narrazione e la rappresentazione

La storia delle migrazioni ha mostrato come i soggetti stessi e le società d’accoglienza percepiscano il viaggio e l’arrivo come un attraversamento multiplo, fatto di delimitazioni giuridico-amministrative e di separazioni socio-culturali che hanno assunto configurazioni e permeabilità diverse lungo l’arco temporale considerato. È anche in questa prospettiva che emerge la necessità di dare spazio alla dimensione soggettiva dell’esperienza migratoria, esplorata sia attraverso i diari, le lettere, le canzoni, le storie orali degli emigranti, sia tramite le diverse rappresentazioni materiali e immateriali che hanno preso corpo nei diversi luoghi e tempi e che hanno profondamente influenzato le culture. In questa prospettiva l’attraversamento del confine diventa narrazione e va ovviamente richiamata alla memoria tutta la produzione cinematografica, canora, giornalistica e televisiva prodotta sul tema (Bevilacqua et al. 2001), dove si confrontano le diverse visioni ed esperienze migratorie soggettive e collettive. Lunga sarebbe la citazione dei tanti film che hanno affrontato da diversi punti di vista la partenza, il viaggio e l’arrivo nel paese di destinazione. Si può qui, a titolo esemplificativo, oltre alla citazione che apre questo articolo tratta dal film di Pietro Germi *Il cammino della speranza*, in cui si racconta il viaggio dalla Sicilia alla Francia, ricordare il film *Nuovo Mondo* di Emanuele Crialese per il viaggio e lo sbarco ad Ellis Island e le immagini iniziali del film *Siamo italiani* del 1964, con le quali il regista Alexander J. Seiler mostra la visita medica



Figura 1. Rappresentazione dell'emigrazione d'insuccesso: una famiglia italiana riattraversa il confine italo-svizzero portando con sé solo pochi denari ("Gli spiccioli degli italiani" di Willy Lehmann-Schramm). Fonte: *Nebelspalter*, 5 maggio 1894.

a cui vengono sottoposti gli uomini per stigmatizzare la meccanicità dell'attraversamento del confine italo-svizzero come inizio di quelle tante pratiche di emarginazione, esclusione e rifiuto che hanno a lungo interessato l'emigrazione verso la Svizzera. Del resto tali sentimenti erano già radicati negli animi di alcuni svizzeri già alla fine dell'Ottocento se nella rivista satirica *Nebelspalter* venivano rappresentati come in Fig.1.

Numerose sono anche le canzoni d'emigrazione in cui la cultura popolare (ma anche l'arte dei cantautori moderni) affida i disagi e i sogni alle parole cantate per conservare la memoria del passato (Franzina 2001; Marino 2014). "I 30 giorni di nave a vapore" ad esempio, una delle più note canzoni dell'emigrazione, racconta il viaggio massacrante degli italiani che partivano per l'"America sorella", per il paese che avrebbe dato vita a storie di successi ma anche di emarginazione e rifiuto.

Nell'"America sorella", infatti, presero corpo anche narrazioni "dispregiative" degli emigranti italiani che



A WOP
A pound of spaghetti' and a red-a bandan'
A stilet' and a corduroy suit;
Add garlic wat make for him stronga da
mus'
And a talent for black-a da boot!

Figura 2. A WOP. Vignetta satirica pubblicata sulla rivista *Life Magazine* del 1911 e ripubblicata LaGumina 1999.

ebbero grande influenza sul processo d'inserimento. Negli Stati Uniti, ad esempio, nel corso del Novecento si svilupparono forti pregiudizi e stereotipi nei confronti degli italiani e vennero coniate espressioni dispregiative che rimasero a lungo in uso. Tra queste si ricorda WOP, secondo alcuni acronimo di "without official papers" (Franzina 2005, 123), riferibile ai tanti italiani che attraversarono clandestinamente i confini, che si ritrova in diversi testi e siti: "Wop è un termine offensivo dello slang, specificatamente rivolto agli italiani, che sta per guappo o cafone. Deriva da «WithOut Passport» o WithOut Papers» (senza passaporto o senza documenti) ma la pronuncia anglosassone uàp fa esplicito riferimento alla parola "guappo" (CDL 2016). Nonostante l'assenza di evidenze scientifiche, questo significato, questo falso mito, ha continuato ad essere perpetuato anche dagli italo-americani (Fig. 2) che, al contrario, avrebbero dovuto conoscerne l'etimologia (O'Conner, Kellerman 2010).

5. Quando un confine fa la differenza

Il punto di vista pregiudiziale e stereotipato che interessava la cultura statunitense trovava alimento

negli studi già portati avanti dagli antropologi e dagli etnologi positivisti di fine Ottocento, Giuseppe Sergi e Luigi Pigorini, che affermavano che l'Italia era stata colonizzata all'alba della civiltà dei metalli, da una popolazione africana, probabilmente abissina (Cristaldi 2019). L'antropologo siciliano Alfredo Niceforo sosteneva che mentre l'Europa del Sud era abitata da questa stirpe, arrivarono da Oriente genti da un fisico molto diverso: gli arii. Nel suo lavoro *L'Italia barbara contemporanea* (1898) affermava: "Oggi l'Italia è pur sempre divisa in quelle stesse zone abitate dalle due razze differenti, gli arii al Nord e fino alla Toscana (celti e slavi), i mediterranei al Sud".

In sostanza, nell'opinione di molti, esistevano due Italie abitate da due razze diverse per le quali gli individui avevano psicologie diverse e queste si riflettevano anche sul tipo di organizzazione sociale. "Fisicamente gli Italiani sono tutt'altro che una razza omogenea" si scriveva agli inizi del Novecento nel *Dictionary of Races or peoples* (Reports of the Immigration Commission 1911). Così poi: "La catena appenninica forma una linea geografica che corrisponde ad un confine tra due diversi gruppi etnici. La regione a nord di questa linea, il bacino del Po, è abitata da una razza alta e dalla testa grande. Tutto il resto dell'Italia a sud degli Appennini e tutte le isole adiacenti sono occupate da una razza 'Mediterranea' di bassa statura con lunghe teste e di pelle scura" (Reports of the Immigration Commission 1911, 82).

Pur se l'Italia aveva trovato l'unità politica dal 1861, ancora agli inizi del Novecento l'appartenenza regionale segnava quindi un confine invisibile tra due Italie molto diverse tra loro, dove gli abitanti si diceva appartenessero a due "razze" differenti, ad universi comportamentali e a contesti socio-economici distinti. Lo stesso confine geografico a volte oscillava e includeva nel Sud il Lazio, l'Abruzzo o la Sardegna, altre volte si spingeva più a nord facendo confluire nel Sud anche la Liguria. Un lettore che si firmava E.C.W. scrisse nel 1904 sul *San Francisco Chronicle* due frasi che avrebbero avuto grande influenza sulla diffusione dei pregiudizi nei confronti dei migranti italiani "Gli immigrati che provengono dalle province al di sotto del 45° parallelo sono, con poche eccezioni, dei malfattori. Quelli dalle province a nord di questo parallelo si sono dimostrati soddisfacenti lavoratori e timorosi della legge" (Stella, Franzina 2002; Serra 1997; Cristaldi 2021).

"Così molte cittadine e territori oggi ricadenti nella divisione geografica adottata dalle statistiche ufficiali erano allora appartenenti al grande Sud, ripartizione nella quale rientravano quasi tutte le regioni che oggi appartengono

al Nord (Liguria ed Emilia Romagna) e al Centro (Toscana, Lazio, Umbria, Marche). È anche in virtù di tale divisione nella quale confluiva la maggior parte del territorio italiano che le statistiche straniere registravano una netta preponderanza di meridionali e, dal momento che i migranti che provenivano dal Sud erano stigmatizzati, era molto facile che il pregiudizio si allargasse per includere anche i settentrionali" (Cristaldi 2019, 176).

Del resto, gli stereotipi sugli immigrati trovavano riscontro nelle stesse politiche attuate dagli Stati Uniti a partire dalle leggi dell'*Emergency Quota Act* del 1921 e dell'*Immigration Act* del 1924 con le quali si introducevano delle quote per limitare il numero annuale degli immigrati che potevano essere ammessi da molti Paesi, tra i quali l'Italia.

Già alla fine dell'Ottocento la cittadinanza italiana era considerata poco interessante anche in Brasile, quando con l'abolizione della schiavitù venne attuata una grande campagna di reclutamento di persone di "razza bianca" provenienti dal Nord Europa per la colonizzazione del Paese (Franzina 2008). In virtù del fatto che fino alla fine della Prima Guerra Mondiale i territori oggi appartenenti al Trentino-Alto Adige facevano parte dell'Impero Austro-ungarico, molti italiani residenti a nord del confine tra il Regno e l'Impero, pur se l'emigrazione era informalmente ostacolata (Cecotti 2011), "approfittarono" della cittadinanza privilegiata per emigrare in Brasile. Ma dal momento che per l'ampiezza del Paese serviva un numero molto consistente di lavoratori i governi federali dovettero cercare braccia anche nel Nord Italia. "Fu per puro caso, quindi, e non per saggezza amministrativa, che ebbe inizio la colonizzazione italiana nel Rio Grande do Sul. Se fosse dipeso dalla provincia, l'area sarebbe stata occupata da tedeschi, francesi, inglesi e popoli nordici. Da parte dell'impero, le preferenze erano le stesse. Esisteva un serio pregiudizio rispetto alle nazionalità in Brasile, ed il Paese non aveva intenzione di creare colonie per portoghesi, spagnoli o italiani (e erano impensabili colonie per brasiliani o ex-schiavi). A causa della mancanza di forza lavoro per il caffè, l'impero fu costretto a cercare emigranti nel nord d'Italia, e cominciò così il periodo dell'emigrazione e della colonizzazione italiana anche nel Rio Grande do Sul" (De Boni, Costa 1979). Nei contratti stipulati tra i governi brasiliani e gli imprenditori che avevano il compito di trovare i nuovi lavoratori venivano introdotte clausole che privilegiavano gli italiani del Nord. Come in quello di Caetano Pinto del 1867, che tra i 100.000 immigrati che avrebbe introdotto in Brasile nell'arco di 10 anni ammetteva solo tedeschi, svizzeri, belgi, danesi e italiani del Nord (Cristaldi 2015).

6. Conclusioni

In queste poche pagine sono state proposte alcune riflessioni sul ruolo dei confini all'interno del fenomeno dell'emigrazione italiana, dove questi sono diventati attori territorializzanti o elementi più soggettivi e impalpabili. Muovendosi tra territorio e paesaggio, tra luogo e rappresentazione si è cercato di analizzare la relazione tra confini ed emigrazione scoprendo che questa è dominata più che dalla presenza di confini fisici, dalla percezione di "muri mentali", confini immateriali capaci di rendere invalicabili o permeabili gli attraversamenti di persone e cose. Tali paesaggi sono politicamente e culturalmente pregni di significato, con problemi che vengono declinati in maniera distinta a seconda di dove e quando si sviluppano.

Il fattore geografico influisce in maniera significativa, in ogni caso, nel dare vita alle "molte diaspore" costituenti l'esperienza migratoria italiana: lo scarto tra le mete europee e quelle intercontinentali, ad esempio, ha trasformato le frontiere da terrestri in marittime, con tutto ciò che questo ha comportato per le modalità e i significati simbolici del loro passaggio. Gli attraversamenti fisici, quando formalizzati, hanno lasciato segni tangibili sui territori, come dimostra la presenza di barriere ed edifici preposti all'ospitalità che, con le loro trasformazioni hanno testimoniato i più ampi cambiamenti politici ed economici. Come nel caso di Cormons, ad esempio, per lungo tempo sul confine con l'Impero Asburgico, dove il piccolo edificio in cui i pochi migranti dormivano su cumuli di paglia alla fine dell'Ottocento, si vide soppiantare dall'enorme Asilo per emigranti inaugurato a Trieste nel 1905, gestito dalla Compagnia Austro-Americana per accogliere fino a 1500 persone (Cecotti 2011; Krasna 2007).

La variabile geografica, considerata in relazione al luogo di provenienza dei migranti, come già evidenziato dall'esperienza del "45° parallelo nord", ha contribuito a generare confini linguistici, culturali e sociali non solo verso l'esterno ma anche all'interno del gruppo dei migranti pure quando questi sono accomunati dalla medesima nazionalità. Si tratta di linee di demarcazione immateriali ma lungo le quali si condensano "idiosincrasie e divisioni" (Franzina 2005), che mettono in evidenza come l'esperienza condivisa dell'attraversamento del confine non si traduca in una rimozione automatica delle barriere che separano i diversi soggetti.

I confini sono ormai diventati un tema di conflitto ma pure di ragionamenti comuni, il luogo della spettacolarizzazione (Cuttitta 2012) ma anche il luogo della riflessione. La crescente sensibilità che si è sviluppata nei confronti del confine e del concetto di confine, così

come è già stata evidenziata attraverso l'analisi dei *border studies*, e che si può ampliare considerando anche agli studi sui *border deaths*, trova piena manifestazione anche in pratiche museali (come nel Museo della Catalogna di Storia dell'immigrazione sito a Sant Adrià de Besòs [Lanz, 2016]), dove si riconosce al confine un potenziale critico e la riflessione si confronta con le questioni etiche di appartenenza ed esclusione.

Queste pagine mostrano la complessità spaziale e concettuale dell'oggetto e del concetto del confine in epoche storiche diverse e ne evidenziano il ruolo cangiante nei confronti del processo migratorio. A partire da queste prime riflessioni si potrebbe stimolare un nuovo dibattito scientifico, dal respiro multidisciplinare, ricco di opportunità di ricerca e di interrogativi per superare alcuni schemi predefiniti e permettere allo sguardo di scrutare oltre la siepe.

I progetti migratori del XXI secolo, a differenza di quelli fin qui analizzati, sono caratterizzati da movimenti multipli, da pluri-attraversamenti, da partenze e da ritorni molto mobili e poco definitivi. Le categorie interpretative propongono ora i concetti di pluri-appartenenza e transnazionalità ma l'esperienza della pandemia Covid-19, con la chiusura dei limiti statuali e l'impedimento degli attraversamenti fisici sta proponendo una nuova forma di lavoro a distanza che, stravolgendo i sistemi economici già consolidati e i relativi flussi migratori, conferma la necessità di nuove riflessioni che aprano la via a originali considerazioni e ricerche.

Riferimenti bibliografici

- Ambrosini, M., Cinalli, M., Jacobson, D. (eds.) (2020). *Migration, Borders and Citizenship Between Policy and Public Spheres*. Cham, Palgrave Macmillan.
- Appadurai, A. (1996). *Modernità in polvere*. Roma, Meltemi.
- Badino, A., Inaudi, S. (2013). *Migrazioni femminili attraverso le Alpi. Lavoro, famiglia, trasformazioni culturali nel secondo dopoguerra*. Milano, Franco Angeli.
- Bevilacqua, P., De Clementi, A., Franzina, E. (a cura di) (2001). *Storia dell'emigrazione italiana*, vol. 1, *Partenze*. Roma, Donzelli Editore.
- Brambilla, C. (2015). Dal confine come metodo del capitale al paesaggio di confine come metodo per un'opposizione geografica al capitalismo. *Bollettino della Società geografica italiana*, serie 12, 8, 393-402.
- Braudel, F. (1986). *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*. Torino, Einaudi.

- Cecotti, F. (2011). Mobilità dei confini e modelli migratori: il caso della Venezia Giulia. *Archivio Storico dell'emigrazione Italiana*, ottobre 2011. <https://www.asei.eu/it/2011/10/mobilita-dei-confini-e-modelli-migratori-il-caso-della-venezia-giulia-2/>
- CDL (2016). *La satira anti-italiana (quando gli immigrati eravamo noi)*, 1 gennaio 2016. <https://www.democraziaipura.it/2016/01/01/la-satira-anti-italiana-quando-gli-immigrati-eravamo-noi/>
- Cuttitta, P. (2014). Il confine come metodo. *Rivista di Storia delle Idee*, 3 (2), 165-168.
- Cuttitta, P. (2012). *Lo spettacolo del confine. Lampedusa tra produzione e messa in scena della frontiera*. Milano-Udine, Mimesis.
- Cristaldi, F. (2021). *Di qua e di là. Riflessioni di una geografia sulle migrazioni*. Bologna, Pàtron.
- Cristaldi, F. (2019). L'emigrazione italiana tra stereotipi e pregiudizi: le due Italie e il 45mo parallelo Nord. In Fondazione Migrantes. *Rapporto Italiani nel Mondo 2019*. Todi, Tau Editrice, 171-178.
- Cristaldi, F. (2015). *E andarono per mar a piantar vigneti*. Todi, Tau editrice.
- Cristaldi, F., Leonardi, S., Licata, D. (2015). *L'emigrazione italiana in un bicchier di vino. Tra viti, vini e culture*. Roma, Nuova Cultura.
- dell'Agnese, E. (2014). Nuove geo-grafie dei paesaggi di confine. *Memoria e ricerca*, 45 (gennaio-aprile 2014), 51-65.
- dell'Agnese, E., Amilhat Szary, A.L. (2015). Borderscapes: From border landscapes to border aesthetics: Introduction. *Geopolitics*, 20 (1), 1-10.
- De Boni, A.L., Costa, F.R. (1979). *Os Italianos do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre-Caxias, EST-EDUCS.
- De Spuches, G. (1995). Oltre la frontiera: rappresentazioni geografiche e enigmi territoriali. *Geotema*, 1, 19-26.
- Franzina, E. (2008). *L'America Gringa*. Reggio Emilia, Diabasis.
- Franzina, E. (2005). "Varcare i confini": viaggi e passaggi degli emigranti. Il caso italiano e le teorie transnazionali. In Salvatici, S. (a cura di). *Confini. Costruzioni, attraversamenti, rappresentazioni*. Soveria Mannelli (CZ), Rubbettino, 115-152.
- Franzina, E. (2001). Le canzoni dell'emigrazione. In Bevilacqua, P., De Clementi, A., Franzina, E. (a cura di). *Storia dell'emigrazione italiana*, vol. 1, Partenze. Roma, Donzelli, 537- 562.
- Germi, P. (regista) (1950). *Il cammino della speranza* [film].
- Guichonnet, P., Raffestin, C. (1974). *Géographie des frontières*. Parigi, PUF.
- Krasna, F. (2007). Il confine nord-orientale d'Italia tra geografia e storia. In Donato, C. (a cura di). *La presenza italiana nelle "terre dell'esodo"*. Trieste, Tipografia Villaggio del fanciullo, 21-29.
- Lagumina, J.S. (1973). *Wop: A documentary history of anti-Italian discrimination in the United States*. Lancaster, Guernica, 1999.
- Lanz, F. (2016). Staging Migration (in) Museums. A Reflection on Exhibition Design Practices for the Representation of Migration in European Contemporary Museums. *Museum and Society*, 14 (1), 178-192.
- Marino, E. (2014). *Andarsene sognando. L'emigrazione nella canzone italiana*. Isernia, Cosmo Iannone.
- Marucco, D. (2001). *Le statistiche dell'emigrazione italiana*. In Bevilacqua, P., De Clementi, A., Franzina, E. *Storia dell'emigrazione italiana*, vol. 1, Partenze. Roma, Donzelli, 61-75.
- Mezzadra, S. (2007). Confini, migrazioni, cittadinanza. *Papers*, 85, 31-41.
- Mezzadra, S., Neilson, B. (2014). *Confini e frontiere. La moltiplicazione del lavoro nel mondo globale*. Bologna, il Mulino.
- O'Conner, P.T., Kellerman, S. (2010). *Origins of the Specious, Myths and Misconceptions of the English Language*. New York, Random House Publishing Group.
- Quaini, M. (2005). Ri/tracciare le geografie dei confini. In Salvatici, S. (a cura di). *Confini. Costruzioni, attraversamenti, rappresentazioni*. Soveria Mannelli (CZ), Rubbettino, 187-198.
- Reports of the Immigration Commission (1911). *Dictionary of Races or Peoples*. 61st Congress, Senate Document n. 662, Washington, Government Printing Office.
- Rumley, D., Minghi, J. (1991). *The geography of border landscapes*. London, Routledge.
- Serra, I. (1997). *Immagini di un immaginario. L'emigrazione italiana negli Stati Uniti fra i due secoli (1890-1924)*. Verona, Cierre Edizioni.
- Simmel, G. 1998, *Sociologia* (ediz. originale 1908). Milano, Edizioni di Comunità.
- Stella, G.A., Franzina E. (2002). Brutta gente. Il razzismo anti-italiano. In Bevilacqua, P., De Clementi, A., Franzina, E. (a cura di). *Storia dell'emigrazione italiana*, vol. 2, Arrivi. Roma, Donzelli, 283-311.

Società Geografica Italiana

La *Società Geografica Italiana* viene fondata a Firenze il 12 maggio 1867 con l'obiettivo di promuovere la cultura e le conoscenze geografiche. Eretta in Ente Morale con R.D. del 21 marzo 1869, si trasferisce a Roma nel 1872, dove ha tuttora sede in un edificio cinquecentesco, recentemente restaurato – il Palazzetto Mattei – all'interno della Villa Celimontana.

Attualmente l'attività della Società è prevalentemente concentrata sulla promozione della ricerca scientifica e sulle attività di divulgazione, che vengono realizzate mediante programmi di studi e ricerche sul territorio e l'ambiente, una vivace attività editoriale, l'organizzazione di convegni e viaggi di studio e attraverso la stretta collaborazione con le associazioni ed istituzioni aventi interessi affini e con altre società geografiche, italiane e straniere.

PRESIDENTE

Claudio CERRETI

VICEPRESIDENTI

Margherita AZZARI

Elena DELL'AGNESE

CONSIGLIERI

Raffaella AFFERNI

Valentina E. ALBANESE

Tiziana BANINI

Roberto BIANCHINI

Filippo CELATA

Vittorio COLIZZI

Marina FUSCHI

Marco MAGGIOLI

Maria Luisa RONCONI

Luca RUGGIERO

Giovanni SISTU

Stefano SORIANI

REVISORI DEI CONTI EFFETTIVI

Fabrizio FERRARI

Orazio LA GRECA

Gianfederico PIETRANTONI

REVISORI DEI CONTI SUPPLEMENTI

Rosario DE IULIO

Giulia ODDI

SEGRETARIO GENERALE

Rossella BELLUSO

Via della Navicella, 12 (Villa Celimontana) – 00184 ROMA

tel. 067008279 – fax 0677079518

e-mail: segreteria@societageografica.it – sito web: www.societageografica.it

conto corrente postale 33087008

Bollettino della Società Geografica Italiana

Giugno 2021

Serie 14, Vol. 4 - n. 1

Pierluigi DE FELICE, Luisa SPAGNOLI , Acque e colture irrigue in Terra di Lavoro tra XVII e XVIII secolo. Una riflessione sul paesaggio dell'acqua tra economia e tutela	3
Eleonora GUADAGNO , Elio Manzi, La prego di voler gradire una mia <i>Carta dei prodotti alimentari...</i>	19
Giannantonio SCAGLIONE , Una rappresentazione diplomatica e di parte: il ritratto (geo)letterario della Tunisi di Guglielmo Collotti (1876)	39
Carmelo PAPPALARDO , Una lettera di Paolo Bajnotti a Cristoforo Negri nel contesto dell'esplorazione del Mar Morto nel XIX secolo	53
Camillo BERTI , Una ferrovia rimasta sulla carta. La transappenninica tra Arezzo e la Romagna tra geografia, storia e progetti	73
Sara BELOTTI , Collezioni cartografiche e <i>digital humanities</i> per una nuova fruizione del patrimonio: il caso della Biblioteca Estense Universitaria di Modena	95
Flavia CRISTALDI , Gli emigranti italiani tra confini e paesaggi di confine	109