

# L'emersione delle ALPI

**EDOARDO CASTAGNA**

**T**orino, città dominata dalle Alpi come poche altre, fino all'Ottocento veniva rappresentata con un contorno di placide collinette. Stampe e dipinti ricercavano minutamente l'esattezza di torri, case e palazzi, ma al di fuori della cinta muraria solo stereotipati e anonimi rilievi: nella coscienza culturale le Alpi non esistevano. Fino a fine Settecento, la regione alpina era rimasta l'*horridus saltus* dei Romani, un'al di là della vita civile e del cammino della storia. Le Alpi erano già lì, naturalmente, in tutta la loro imponenza: ma per millenni erano rimaste estranee alla storia delle idee, alla concettualizzazione dello spazio; l'unico interesse degli europei era attraversarle rapidamente attraverso i passi più agevoli, nella speranza di non pagare troppo pedaggio all'asperità dei luoghi, ai rigori del clima, alla fatica del viaggio. Nessun interesse per quelle vette, e tanto meno per le popolazioni che abitavano le valli.

Le cose cambiarono tra fine Settecento e inizio Ottocento, quando le Alpi uscirono dalla nebbia indistinta dell'"altro" e iniziarono a essere oggetto di attenzione da parte dell'Europa colta. Nel suo ormai classico studio sul Monte Bianco, Philippe Joutard parlò di "invenzione"; nella sua nuova, accurata ricerca, che ora giunge a conclusione con la pubblicazione del secondo volume, Antonio De Rossi preferisce parlare di "costruzione": sia perché De Rossi, architetto, dedica particolare attenzione alle trasformazioni fisiche del territorio alpino negli ultimi due secoli (edifici, strade, ferrovie); sia perché l'evoluzione delle Alpi in questo arco di tempo è stata frutto dell'interazione delle élite urbane e colte che le "scoprivano" con i popoli che le "abitavano", e che troppo a lungo sono stati lasciati sullo sfondo. I due volumi del-

lo studio di De Rossi, nuovo punto di riferimento anche bibliografico del settore, corrispondono a due epoche della "costruzione" delle Alpi: quella che va da fine Settecento alla Prima guerra mondiale è la "scoperta" della montagna da parte della cultura europea, e quella del Novecento, con la rivoluzione modernista che sulle Alpi ha trovato un suo laboratorio privilegiato. Il primo approccio coincide con l'epoca di transizione dall'illuminismo al romanticismo, e di quell'epoca porta tutti i tratti distintivi, nelle varie declinazioni "nazionali": svizzeri e francesi (fondamentale, naturalmente, il lavoro di De Saussure) concentrati sullo studio geografico delle montagne, delle loro altezze, della loro struttura geologica. E dei loro nomi, fondamentali per far uscire la massa rocciosa dall'indistinto e renderla vero paesaggio: se non a misura d'uomo, perché nella sua asperità sempre sfuggente e minaccioso, almeno a misura di comprensione umana. Gli inglesi accentuarono l'aspetto più squisitamente "romantico": da Wordsworth a Byron a Turner, evidenziarono gli elementi del sublime, dell'angoscioso, del perturbante (e lanciarono l'alpinismo). Gli italiani, dal canto loro, seguirono il filone storico del proprio romanticismo, indagando gli antichi tracciati viari e le vestigia romane che, inaspettatamente, punteggiano le Alpi occidentali. Alla presa di coscienza iniziale seguì immediatamente l'opera di trasformazione, in un certo senso di "addomesticamento" delle Alpi, resa possibile prima di tutto dall'irruzione della febbre ferroviaria nell'Europa dell'Ottocento. Arditi viadotti e faticose gallerie portarono le locomotive fin ai piedi dei grandi massicci montuosi di Svizzera, Italia e Francia, determinando il punto di vista e di conseguenza la comprensione del paesaggio alpino, visto come una successione di quadri dove a dominare è l'elemento del pittoresco, dell'idillio agreste declinato in forma innovativa. Si affermarono cliché letterari e canoni costruttivi. Il

"tipico" *châlet* svizzero, per esempio, fu "inventato" nel 1822 dall'architetto inglese Peter F. Robinson, che fissò una tipologia che sarebbe stata replicata infinite volte, e non solo sulle Alpi. Elementi tradizionali dell'architettura montanara furono convogliati in un "tipo" costante, che a sua volta i montanari stessi replicarono per venire incontro alle aspettative dei danarosi turisti. Era infatti l'epoca del primo turismo, quello che attraverso la ferrovia guadagnava i paesaggi da cartolina propagandati da una marea di pubblicazioni, e che Giovanni Saragat (il padre del presidente della Repubblica) sbeffeggiava impietosamente: «Zermatt, come paese, è un'invenzione degli svizzeri; Zermatt non esiste o si riduce a poche antiche case di legno, messe probabilmente dagli albergatori per il paesaggio. Di vero, di abitato non vi sono che gli alberghi, popolati da adoratori della montagna e da sacerdoti svizzeri che ne celebrano il culto».

Con la cesura della Grande Guerra la storia delle Alpi svoltò quasi improvvisamente nel pieno Novecento: non più turismo medio-alto borghese estivo, ma turismo di massa invernale; meno passeggiate, più sport invernali, con lo sci assunto rapidamente a disciplina regina. Con immediate ricadute nell'immaginario: il placido idillio lascia il posto all'ebbrezza della velocità sugli sci, presentata come prosecuzione senza soluzione di continuità di quella raggiunta con le automobili che avevano preso il posto del treno (l'ascesa di Hans Castorp alla *Montagna incantata* è necessariamente ferroviaria...) come mezzo per raggiungere le valli. Fu l'epoca dell'apertura delle grandi funivie e delle strade panoramiche alpine; in Austria quella del Großglockner coincise di fatto con la costruzione di un'identità nazionale che, dopo la dissoluzione dell'Impero austro-ungarico, era ancora tutta da definire. Le valli, che nell'Ottocento avevano visto sorgere i grandi complessi degli alberghi di lusso e dei sanatori, con il Novecento furono in-

vase da costruzioni adatte al nuovo turismo, baldanzosamente moderne e dichiaratamente correlate alle città. Di questo processo l'italiana Sestriere, prolungamento alpino della città dell'industria per eccellenza, Torino, rappresenta forse l'esempio più significativo. Nell'iconografia celebrativa e pubblicitaria, la montagna e la velocità vengono fuse tra loro, sublimata in linee verticali, enfatizzando i concetti futuristi di ebbrezza, dinamismo, ritmo, accelerazione.

Con il secondo dopoguerra, e più ancora con l'affermarsi della coscienza ecologica, è intervenuta una nuova cesura: quella della patrimonializzazione delle Alpi, della fissazione del paesaggio attraverso la tutela e, di fatto, una forma di musealizzazione. Anche questa è dialettica, a volte tesa, tra le esigenze di conservazione (ma di cosa, poi? Delle Alpi romantiche dell'Ottocento? Di quelle moderniste del Novecento? O di quelle para-mitiche delle epoche anteriori,

prima di ogni "scoperta" o "invenzione"?) e quelle della vita quotidiana di chi sulle Alpi ci vive davvero. Ma questa sarà la storia del prossimo secolo, ancora tutta da scrivere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Antonio De Rossi

## LA COSTRUZIONE DELLE ALPI

Donzelli | Pagine 420 + 656

Euro 38,00 + 42,00



SVIZZERA. Lauterbrunnen vista da G. Lory Fils nel 1822 e, sotto, da A. Itten nel 1928

## Storia

Solo a partire dall'Ottocento la catena montuosa assurge a luogo di interesse culturale. E l'architettura diventa protagonista

