

LA CARTA D'ITALIA 1:250.000 DEL TCI-IGDA A UN SECOLO DALLA PRIMA USCITA

Claudio Cerreti (*)

(*) Università di Roma "La Sapienza".

Sommario

La prima edizione della *Carta stradale automobilistica d'Italia, 1:250.000*, costruita da Achille Dardano e Giovanni De Agostini (Istituto geografico De Agostini) per conto del Touring Club Italiano, ha un secolo. La prima "puntata" vide la luce nel 1906, modificando radicalmente sia la percezione del territorio italiano (e non solo dal punto di vista turistico), sia la fruibilità dello strumento cartografico da parte di un pubblico non specialistico e non avvezzo alla cartografia topografica. Operazione di grandissima qualità tecnica e artistica, costruita e edata dal maestro riconosciuto della cartografia italiana contemporanea, questa carta ha anche avuto il grande merito di costituire la più grande raccolta di toponimi italiani (grazie all'indice cumulativo dei fogli).

Nel 1906, un secolo fa, iniziava la pubblicazione della *Carta d'Italia del Touring Club Italiano* in scala 1:250.000. La pubblicazione si sarebbe protratta per diversi anni – dopo aver già richiesto una lunga preparazione – e si sarebbe conclusa apparentemente nel 1913¹.

Si trattò di un'operazione, come è evidente anche solo dal tempo richiesto dalla realizzazione, di vastissima portata; e che ebbe conseguenze, a mio avviso, altrettanto vaste, su più piani distinti: per cui sembra del tutto opportuno, prendendo spunto dalla ricorrenza,

¹ Inizialmente prevista in 56 fogli, nel 1913 alla carta furono aggiunti due «bis» (7 bis, *Trieste* e 13 bis, *Fiume-Pola*); nel 1914 il foglio 25 bis, *Corsica*; nel 1928 due «mezzi fogli» (5 bis, *Bolzano-Merano*, 6 bis, *Brennero*); nel 1931 il foglio 20 bis, *Quarnaro-Zara*, per un totale di 62 elementi. Le aggiunte, chiaramente, erano imprevedibili al momento della stesura del piano dell'opera, e furono in parte dettate e rese possibili dalle vicende della prima guerra mondiale. Per i due fogli «bis» del 1913 relativi a Venezia Giulia e Istria, in realtà, pare del tutto probabile che fossero stati dapprima esclusi dalla numerazione coerente per una questione di «prudenza politica» (per non urtare, cioè, la sensibilità dell'Austria-Ungheria, paese allora alleato). Sembra di capire, dalle testimonianze dei protagonisti, che non si contasse di poter avere materiale adeguato sulle regioni oltre confine senza doverne fare richiesta esplicita (e forse imbarazzante) alle autorità austro-ungariche. Per la verità, poi questi passi furono fatti in ogni caso, per le parti oltre confine che ricadevano entro i fogli «ordinari», e ricevettero una più o meno fattiva accoglienza almeno fino alla vigilia del conflitto. Poi si dovette verificare, da una parte, che le informazioni in qualche modo raccolte risultavano comunque sufficienti alla compilazione dei fogli – e quindi si decise di procedere anche senza la collaborazione ufficiale; e,

riconsiderare questa carta con una certa attenzione².

In primo luogo, è forse opportuno chiarire alcune questioni relative all'attribuzione della *Carta*. Il titolo è assolutamente inequivoco: la *Carta* è del Touring. La pubblicazione, diretta da L.V. Bertarelli, fu edita e pagata dal Touring Club Italiano, che ne rivendicò il merito almeno in termini di ideazione, di buona parte della documentazione di base e, in particolare, della straordinaria attività di integrazione e revisione della toponomastica; ma fu realizzata (concezione tecnica generale, taglio dei fogli, selezione dei particolari, scelta dei colori, disegno, incisione) e quasi interamente stampata dall'Istituto Geografico De Agostini, allora diretto dal fondatore-proprietario, Giovanni De Agostini.

La cura tecnica dell'intera opera venne affidata dal principio alla conclusione (considerando tale il 1913) ad Achille Dardano, che deve essere ritenuto, in definitiva, come l'autore principale della *Carta*. A questo quadro compo-

sito va aggiunto che, alla conclusione della pubblicazione, Touring Club e De Agostini entrarono in urto (con tanto di strascichi giudiziari) per una questione, appunto, di attribuzione: il Touring, che aveva commissionato e pagato la *Carta*, ritenne di poterla definire come «del» Touring e basta; De Agostini rivendicava almeno l'attribuzione della concezione e della realizzazione, sul piano del riconoscimento sia pure solo ideale dei «diritti dell'ingegno», escludendo le ricadute di carattere più materiale (quelle essendo state già regolate con molta precisione in sede di contratto con il Touring).

Soprattutto una questione di immagine, quindi, che tuttavia aprì uno strascico infelice e spiacevole a tutta la vicenda – che da tutti gli altri punti di vista costituì, invece, un successo pieno e indiscutibile per tutti gli attori coinvolti. Per questa ragione, anche a evitare di riattizzare questioni ormai morte e sepolte, qui la *Carta* verrà sinteticamente (benché scorrettamente) chiamata «Carta Dardano».

dall'altra parte, che la «delicatezza» mostrata dal TCI non pagò quanto ci si sarebbe aspettati, dato che le autorità austriache impedirono la diffusione anche del foglio 7, *Udine* (1913) già regolarmente previsto e per la massima parte relativo a territorio italiano. A quel punto, quindi, è da supporre che il TCI abbia deciso di trascurare l'eventuale irritazione dell'Impero per la pubblicazione dei due fogli aggiuntivi. Chiaramente, sul valore ideale e politico della decisione di considerare «Italia» anche regioni che in quel momento appartenevano a un paese amico, è possibile fare una serie di considerazioni non prive di significato. Una parte di queste vicende è ricordata in L.V. Bertarelli, *Relazione finale al Consiglio del Touring Club Italiano sulla Carta d'Italia al 250.000 del TCI*, Milano, TCI, 1913. Anche l'italianità della Corsica, all'epoca, era data per scontata e qualche anno più tardi il TCI avrebbe pubblicato (nella collana delle «guide rosse», 1929), un volume intitolato insieme a *Sardegna e Corsica*.

² Segnalo che il 14 dicembre prossimo, a Roma, presso la Società Geografica Italiana, si terrà una giornata di studi sulla *Carta d'Italia 1:250.000*; in quella occasione probabilmente sarà possibile portare risultati un po' più solidi di quelli che posso ora anticipare, scusandomi per la provvisorietà della comunicazione. È previsto che gli «atti» della giornata di studi saranno pubblicati nel fascicolo 1/2007 di «Geostorie. Bollettino e Notiziario del Centro Italiano per gli Studi Storico-Geografici».

1. Le premesse della “*Carta Dardano*”

Alle soglie del Novecento, l'Italia aveva ormai a disposizione la carta al 100.000 dell'IGM, pressoché completa (compiuta nel 1907; integrandovi i fogli al 50.000, la copertura del territorio nazionale era totale già da qualche anno), e quella al 25.000, conclusa nel 1900. Sotto il profilo della cartografia topografica, quindi, la dotazione era da considerarsi adeguata – e, a detta di tutti i critici, anche eccellente per qualità. Mancava, invece, una cartografia corografica, a scala dunque un po' minore, che consentisse una lettura d'insieme di ambiti regionali di una certa estensione.

Gli studiosi (come anche i pochi pionieri del turismo di massa, raccolti proprio nel TCI) avrebbero desiderato una corografia del territorio italiano e se ne parlò a lungo e in diverse occasioni: fra gli altri, Giovanni De Agostini (geografo di formazione, specialista in limnologia, cartografo di ottime capacità) aveva cominciato a lavorare all'idea nel 1898 e aveva avuto modo di prospettarla, nel 1900, al geografo Olinto Marinelli, che nel 1901 gli replicò pubblicamente, confermando con forza l'utilità del progetto. Ma la carta era fuori della portata di

un'azienda privata giovane e pochissimo capitalizzata come quella costituita da De Agostini. Allo stesso 1901 (anno di fondazione della ditta del De Agostini) risalgono i primi contatti De Agostini-TCI per realizzare il progetto; però neppure il TCI era ancora nelle condizioni, in quel momento, di prendere un impegno così consistente sotto il profilo organizzativo e soprattutto finanziario.

Il primo tentativo pratico, ad ogni modo, era stato avviato in precedenza da una più vecchia azienda privata, l'Istituto Cartografico Italiano, che aveva come attore principale un cartografo tedesco trapiantato a Roma, Wilhelm Heinrich Fritzsche³; questi pubblicò nel 1892 una *Carta d'Italia* 1:500.000, amministrativa, in 20 piccoli fogli; e soprattutto, negli stessi anni, tentò di avviare un'altra carta, in scala 1:250.000, di cui però uscirono solo pochi saggi prima del 1895 – data in cui Fritzsche interruppe la sua esperienza italiana per rientrare in Germania e morirvi poco dopo. Si è detto che la carta non poté decollare perché erano ancora indisponibili troppi fogli del 100.000 IGM, che ne costituivano la base di riferimento essenziale, e in effetti, come si è ricordato, il 100.000 IGM fu concluso solo nel 1907⁴.

³ Sul quale: C. Cerreti, «Un'industria che da lungo tempo non fioriva più nell'Italia»: W. H. Fritzsche e l'Istituto Cartografico Italiano, in «Notiziario del Centro Italiano per gli Studi Storico-geografici», 1996, 2-3, pp. 21-27.

⁴ Così sostiene de Magistris (v. nota seguente); ma la spiegazione non sembra così convincente – si sarebbe comunque potuto iniziare la carta e semmai sospenderne la pubblicazione per qualche tempo, in attesa del completamento della carta IGM al 100.000. Come si sarebbe potuto utilizzare la cartografia al 50.000, che copriva (sia pure in maniera imperfetta e provvisoria – ma la consistente riduzione di scala avrebbe certamente consentito l'operazione garantendo un discreto margine di sicurezza) le regioni non ancora raggiunte dal 100.000. Insomma, pare del tutto più ragionevole ritenere che la carta avesse realizzato un rientro, dal punto di vista economico, più modesto del necessario.

Un'altra azienda privata, nei primi anni del Novecento, aveva di fatto anticipato l'iniziativa TCI-IGDA. L'Istituto Italiano d'Arti Grafiche di Bergamo, infatti, tra 1906 e 1907 pubblicò una *Nuova carta stradale d'Italia*, 1:250.000, in 35 fogli⁵ (figura 1). La pubblicazione iniziò con qualche mese di anticipo rispetto a quella della *Carta Dardano*, e soprattutto si concluse molto prima. Alle spalle, la *Nuova carta stradale* aveva una struttura redazionale di tutto rispetto: con l'Istituto Italiano d'Arti Grafiche collaboravano autori come Arcangelo Ghisleri, Giuseppe Roggero e, poi, Luigi Filippo de Magistris; i primi due, in particolare, vantavano una lunga esperienza in campo cartografico, fatta in parte proprio con l'IIAG. A quanto sembra, cogliendo l'idea che si dibatteva in quegli anni e l'esplicito suggerimento di alcuni dei suoi collaboratori geografi, l'Istituto bergamasco aveva messo in cantiere la pubblicazione di propria iniziativa; il Touring ne era venuto a conoscenza e aveva tentato, nel 1905, di realizzare un accordo che gliela mettesse a disposizione, ma la combinazione non si era potuta perfezionare, essenzialmente (a quel che ne dicono le testimonianze dell'epoca) per la mancanza di un accordo sulla proprietà esclusiva della pubblicazione. La *Nuova carta stradale*, tuttavia, uscì lo stesso, quindi a carico del solo IIAG, ed ebbe anche un'accoglienza piuttosto buona, benché presto fosse



FIGURA 1 - La copertina del foglio 9 della «Nuova carta stradale d'Italia» dell'Istituto Italiano d'Arti Grafiche (Bergamo, 1906).

soppiantata dalla *Carta Dardano* e, soprattutto, venisse a soffrire di una riorganizzazione aziendale dell'IIAG che, in sostanza, pochi anni dopo accan-

⁵ Il titolo, in questi termini, è anch'esso del tutto «convenzionale»: sulle copertine dei fogli (all'interno il titolo non è riportato in alcuna forma) compare la dicitura *Carta d'Italia speciale per Automobilisti, Ciclisti e Touristi alla scala di 1:250.000 in 35 fogli*; è però con l'altro titolo che viene generalmente ricordata dai pochissimi autori che ne hanno fatto cenno.

tonò il settore cartografico per riorientarsi verso altri ambiti editoriali. La *Nuova carta stradale* era effettivamente un buon prodotto, graficamente un po' pesante, ma senza dubbio efficace proprio ai fini di un'immediata leggibilità in viaggio (figura 2).

Concepita con l'obiettivo strettamente operativo di costituire uno strumento per turisti, la carta aveva adottato un sistema di piegatura e di indicizzazione e reperimento dei nomi molto pratico (sistema «Bécherel-Marieni»), scritte ben evidenti, colori marcati. Un ragionevole quadro d'unione e il taglio dei fogli, piuttosto grandi (il campo disegnato, che è al vivo del foglio, misura 68 cm di base e 41,5 di altezza), avevano contenuto il numero totale di elementi; mentre l'allestimento della carta su materiali robusti ne garantiva la consultazione anche in movimento o in condizioni di non totale comodità: i fogli sono ripiegati a fisarmonica, dando origine a 12 riquadri, più le copertine, che possono essere consultati due per volta, per un ingombro reale, in fase di consultazione, di cm 21 x 21.

Come ebbero a sottolineare i suoi promotori e difensori⁶, facendone oggetto di comparazione con la *Carta Dar-*

dano, la carta dell'IIAG era stata attentamente concepita per uno *scopo turistico*: la selezione delle informazioni come le soluzioni grafiche erano state pensate per il pratico uso del turista in viaggio.

L'allestimento tipografico, in particolare, è tale da non ostacolare e anzi agevolare la consultazione: ogni foglio, ripiegato, finisce racchiuso tra due «pagine» in cartoncino che fungono da copertina; sulla faccia interna di una delle due copertine figura la legenda; all'interno dell'altra copertina, un fascicoletto contenente l'indice dei nomi presenti nel foglio è immediatamente consultabile e rinvia, mediante un sistema di riferimenti stampati in parte sui fogli («sezioni») e in parte sull'esterno della copertina posteriore, alla collocazione del toponimo – aprendo a fisarmonica il foglio alla sezione indicata nell'indice, la ricerca si circoscrive a un piccolo rettangolo designato dalla sezione e dal numero/lettera del riferimento; il sistema è decisamente rapido ed efficace. Il tutto, ripiegato, sta comodamente in un taschino.

In buona sostanza, il vantaggio della *Nuova carta stradale* era la facilità di consultazione e una relativa immediatezza di

⁶ In particolare, si tratta dei già ricordati Arcangelo Ghisleri e Luigi Filippo de Magistris. È interessante considerarne gli interventi, benché siano inevitabilmente un po' di parte: A. Ghisleri, che dirigeva e redigeva «Le Comunicazioni di un Collega», rivista di «pedagogia geografica» pubblicata dall'IIAG, inserì riferimenti alla *Nuova carta stradale* in tre fascicoli consecutivi: gennaio-marzo 1906 (n. 101), aprile giugno 1906 (102) e gennaio-marzo 1907 (103-104). Di L.F. de Magistris, *Le due Carte d'Italia al 250.000. Note critiche e polemiche*, in «L'Appennino Centrale. Bollettino Bimestrale del Club Escursionista di Jesi e della Sezione del C.A.I.», 1907; *Ragioni e vicende della cartografia privata in Italia*, in «Nuova Antologia», Roma, 1916, pp. 196-208 e in «La Geografia», Novara, 1917, pp. 362-391 (con lievi varianti); *Sull'opera geografica dell'«Istituto Italiano d'Arti Grafiche» di Bergamo*, in «Atti dell'VIII Congresso Geografico Italiano (Firenze, 1921)», Firenze, Alinari, 1923, vol. II, pp. 374-382.



FIGURA 2 - Stralcio dal foglio 9 della «Nuova carta stradale d'Italia» dell'Istituto Italiano d'Arti Grafiche (Bergamo, 1906).

lettura⁷. L'altro essenzialissimo vantaggio, in termini di competizione, fu la rapidità della realizzazione: nella primavera del 1906 uscirono i primi 12 fogli (Italia settentrionale) ed entro il 1907 la carta fu interamente disponibile.

Malgrado tutto, però, la *Nuova carta stradale* non ebbe il successo atteso, tanto che non si procedette mai a ristampe (a quel che è dato sapere) né tanto meno a riedizioni più o meno aggiornate. Per un verso, sulle scelte del pubblico avranno certamente inciso le valutazioni qualitative appena fatte; ma la dif-

ferenza principale dovette essere nel fatto che la *Carta Dardano* ebbe la sua prima diffusione fra i soci del Touring, in decine di migliaia di esemplari che venivano distribuiti gratis, mentre la *Nuova carta stradale* era normalmente in vendita, sia pure a un prezzo relativamente contenuto (1 lira a foglio – 2 lire per l'edizione telata), tramite i normali canali librari; più tardi, con un'operazione da un lato «patriottica» e educativa, dall'altro di grosso impatto di immagine, la *Carta Dardano* fu anche distribuita nelle scuole medie di tutta Italia⁸.

⁷ Su entrambi i punti, comprensibilmente, i difensori della *Nuova carta stradale* insisteranno molto. Dal punto di vista della semplicità di consultazione, non c'è dubbio che avessero ragione, in confronto con il sistema adottato per la *Carta Dardano* (come si vedrà, fogli piuttosto delicati, fascicolo di indice a parte, il tutto raccolto in una bustina anch'essa relativamente delicata e di misure tali da richiedere una tasca abbastanza capiente), che ne faceva uno strumento da consultare possibilmente disponendo di un piano stabile. Quanto all'immediata leggibilità, è vero che la *Nuova carta stradale* adotta colori abbastanza netti (il rosso vivo delle strade principali, in particolare, spicca chiaramente sugli altri otto colori impiegati) e corpi di scrittura piuttosto grandi, mentre la *Carta Dardano* ha una tavolozza molto più tenue (e più armonica, sia pure articolata anch'essa su nove colori di stampa) e una più estesa gamma di corpi di scrittura, finendo per utilizzare scritte in caratteri assai più minuti, in media e in assoluto, rispetto all'altra. Ma il problema principale della *Nuova carta stradale* è la soluzione adottata per l'orografia: realizzata a sfumo lumeggiato, e in sé eccellentemente, il colore adottato è alquanto pesante (praticamente, un terra di Siena bruciata) che fa sì che le aree montane risultino nell'insieme scure, «impastate», mal distinguibili nei particolari, mentre spesso le scritte, in nero, tendono a scomparire. L'effetto plastico è certamente assicurato con efficacia; ma il confronto con il sistema misto (tratteggio, curve di livello e lumeggiatura zenitale e obliqua) adottato dalla *Carta Dardano* utilizzando un colore più tenue e tendente al mogano (comunque non confondibile con il nero), è senza dubbi perdente. Queste osservazioni, evidentemente, non considerano affatto i caratteri intrinseci delle due carte (accuratezza delle informazioni, precisione del disegno e via dicendo), per i quali pure non c'è reale confrontabilità fra i due prodotti – come è d'altronde evidente anche solo considerando che la *Nuova carta stradale* richiese appena un paio d'anni di lavoro (oltre la fase preparatoria), svolto tutto all'interno dell'IAG e a cura di un relativamente ristretto numero di operatori, per essere portata a termine; mentre la *Carta Dardano* prese ben otto anni di lavoro esecutivo, coinvolgendo per certi aspetti centinaia di collaboratori in tutta Italia, alcune decine fra disegnatori e incisori, e le strutture sia del Touring sia del De Agostini (con la collaborazione, per alcuni versi, anche della Società Geografica Italiana): è piuttosto banale concludere che la *Carta Dardano* ha un'attendibilità incomparabilmente superiore.

⁸ L'iniziativa è dettagliatamente esposta da L.V. Bertarelli, *Un cospicuo dono alle scuole medie italiane. Per la diffusione popolare della cultura turistica*, in «Rivista Mensile del Touring Club Italiano», Milano, 1913, pp. 57-58: consisteva nel premiare 2.000 studenti – uno per classe – con una cartella contenente 15 fogli della *Carta Dardano*, scelti in modo che la località di residenza dello studente premiato fosse più o meno al centro dell'area rappresentata dai 15 fogli costituenti il premio.

In un certo senso, dunque, la carta dell'IIAG fu anche vittima di una sorta di «effetto *dumping*» (indubbiamente non ricercato dal TCI). Subentrò poi, come si è già accennato, il successivo diverso orientamento editoriale dell'IIAG, che finì per trascurare la produzione cartografica.

2. La realizzazione della “*Carta Dardano*”

Nel frattempo, nel 1904, Giovanni De Agostini aveva preso a progettare la nuova carta, a quel che sembra prima che fosse intervenuto un qualsiasi accordo con il TCI. Ma nel frattempo stavano maturando le condizioni per quell'accordo: il Touring, infatti, in qualche modo inaspettatamente, aveva superato di slancio la quota dei 50.000 iscritti e questa «massa» sembrò una premessa sufficiente per avviare un'iniziativa che avrebbe indubbiamente impegnato non poco l'associazione. Il 22 dicembre 1905 fu possibile stendere il contratto di edizione; è da notare che, per conto di De Agostini, alla verifica finale degli accordi e relativa stipula intervennero un vicepresidente e un paio di consiglieri della Società Geografica Italiana.

Il contratto è, per certi versi, molto articolato⁹, anche se le previsioni che vi si fanno furono in molti casi presto superate dal procedere dei lavori: ad esempio, la stampa era prevista in sette

colori, che invece furono subito nove; si concordava una tiratura di 20.000 copie per foglio (portate subito a 60.000, quando il TCI decise di distribuire gratuitamente la *Carta* a tutti i soci Touring, che come si è detto erano oltre 50.000), ma fin da principio le copie stampate in prima tiratura salirono a 100.000 e furono 130.000 per gli ultimi fogli¹⁰; la successione stabilita nel contratto per le uscite delle prime puntate non fu rispettata quasi per nulla, e solo i quattro fogli usciti a dicembre 1906 (Torino, Milano, Genova e Venezia) sono gli stessi stabiliti nel contratto, mentre le puntate del 1907, pure definite contrattualmente, furono assortite in modo assai diverso; il numero complessivo dei fogli, che pure era precisato nel contratto, come si è già ricordato lievitò presto. Le altre indicazioni tecniche vennero conservate come nel campione allegato al contratto: la proiezione policonica («naturale», con centro di proiezione al centro di ciascun foglio); il formato dei fogli (di cm 39,5 di base e 52 di altezza, per un campo disegnato di cm 32 x 44,5); il quadro d'unione, a prescindere dalle aggiunte intervenute in seguito; l'incisione in pietra; il rilievo a tratteggio con curve di livello (ma il contratto non menziona la lumeggiatura, che invece venne applicata da subito, ottenendo un effetto straordinariamente efficace); il tipo di carta da stampa e il trattamento di preparazione cui doveva essere sottoposta. Il contrat-

⁹ Il testo del contratto è stato riprodotto, ad esempio, in «La Geografia», Novara, 1916, pp. 54-60.

¹⁰ Nel 1913, Bertarelli avrebbe stimato in circa 7 milioni di fogli l'insieme del distribuito: nel totale vanno infatti considerate anche parecchie ristampe e riedizioni a breve (sulle quali non abbiamo informazioni di dettaglio); pochi anni più tardi sarebbero state anche effettuate delle tirature speciali per le truppe al fronte.

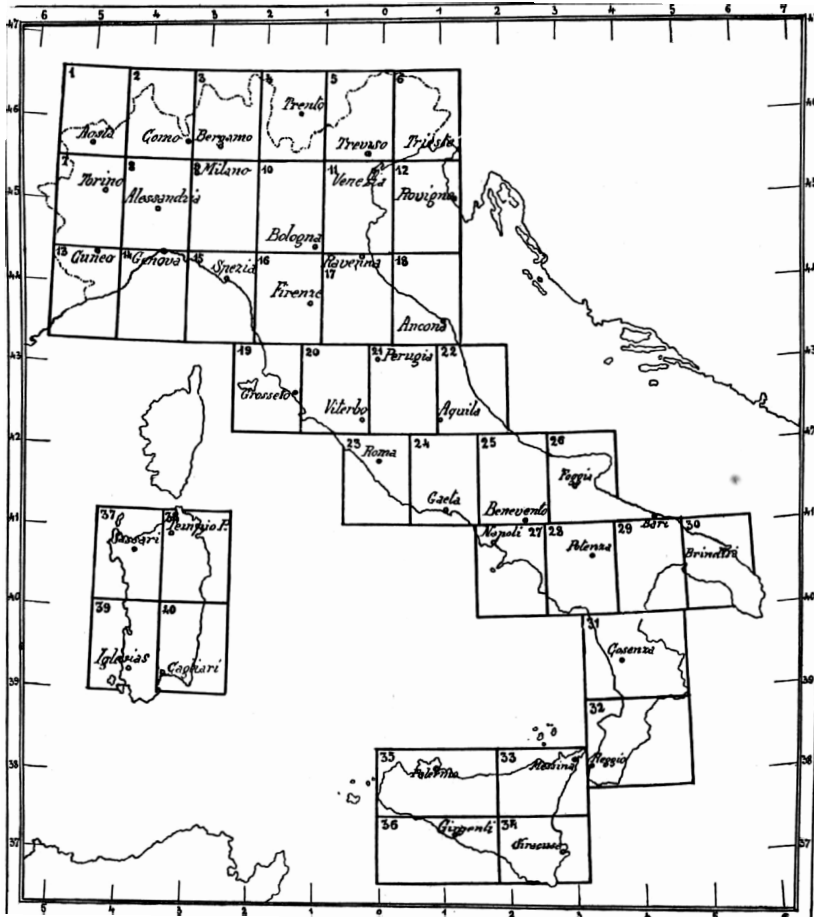


FIGURA 3A - Il quadro d'unione proposto dal TCI per la carta 1:250.000.

to si spinge a dire che «In complesso la Carta dovrà essere una nuova e perfetta opera d'arte [...] tale da segnare una data nell'arte della cartografia italiana»: e credo si possa dire che la clausola è stata rispettata appieno.

Al momento della firma del contratto era stato ovviamente già risolto il problema del quadro d'unione e del taglio dei fogli, che è un problema significativo, nel senso che a me pare che segnali il

momento del transito da un progetto di un certo tipo a un altro discretamente differente (argomento che si riprenderà più avanti). Secondo la proposta fatta inizialmente da Bertarelli, la *Carta* avrebbe dovuto constare di 40 grandi fogli, articolati secondo un quadro d'unione piuttosto curioso (figura 3a). I primi 18 fogli, corrispondenti all'Italia centro-settentrionale, componevano un poligono continuo formato da 3 «zone» di 6 fogli;

seguivano tre «zone», ciascuna di 4 fogli, a coprire gran parte dell'Italia centro-meridionale, ma ogni zona era sfalsata rispetto a quelle adiacenti a nord e a sud; ancora sfalsati, e di dimensioni differenti, i due fogli che coprivano la Calabria, e diversi per dimensione anche i fogli della Sicilia e della Sardegna. Può anche darsi che il risparmio economico che si pensava di ottenere, con un numero di fogli relativamente contenuto, giustificasse tutta questa difformità; ma la variabile dimensione dei fogli (dimensione che rischiava di diventare davvero eccessiva per Calabria e Sicilia) e la scomodità dei mutevoli «attacchi» tra fogli difficilmente avrebbero reso un favore agli utilizzatori, e certo non avrebbero consentito di realizzare un'«opera d'arte».

Quando la proposta di Bertarelli raggiunge De Agostini, nella fase delle discussioni preliminari, sembra che la prima controproposta avanzata dal geografo biellese sia stata appunto la modifica del quadro d'unione (figura 3b) – e De Agostini sostiene di aver ricevuto al riguardo anche il consiglio e l'avallo di esponenti della Società Geografica. L'idea di Bertarelli, peraltro, sembrava richiamare l'impostazione già adottata dall'IIAG per la *Nuova carta stradale*: il dirigente del Touring intendeva che la *Carta* rispondesse a «un concetto eminentemente pratico», come più volte ebbe a ripetere; vale a dire che la *Carta* sarebbe dovuta essere chiara, facilmente leggibile, dotata delle informazioni

essenziali al turista, maneggevole – senza pretese ulteriori. Benché lo stesso Bertarelli avesse presto superato da sé il riferimento alle schematiche carte stradali, per uso ciclistico e automobilistico, che circolavano in Germania e in Francia all'epoca, la sua personale preferenza rimaneva per una carta molto semplice (il che significava anche poco costosa, chiaramente). Il confronto preliminare con De Agostini avrebbe perciò modificato profondamente l'idea primitiva.

È in questa fase, oltre tutto, che a fianco di De Agostini entrarono in gioco sia Achille Dardano, sia quei geografi, operanti entro la Società Geografica Italiana, che De Agostini richiese di una sorta di consulenza.

Achille Dardano (Firenze, 1870 – Roma, 1938) era stato allievo di Giuseppe Dalla Vedova, a sua volta assai competente in materia cartografica e geografo «di riferimento» in Italia – segretario per decenni e poi presidente della Società Geografica Italiana, maestro di quasi tutti i futuri maestri della Geografia italiana. Nel 1890 Dardano aveva vinto il concorso per allievo cartografo che la Società Geografica aveva bandito per affiancare a Dalla Vedova personale in grado di collaborare alla preparazione di un *Atlante di geografia moderna* allora in progetto; dell'*Atlante* furono pubblicate alcune decine di tavole, ma l'opera rimase purtroppo incompiuta¹¹. Nel frattempo, Dardano aveva prodotto anche quasi tutte le carte incluse nelle

¹¹ Per le fasi successive alla costruzione di base dei fogli, e cioè per il disegno dei vari colori e per l'incisione delle pietre, l'*Atlante* veniva lavorato dall'Istituto Cartografico Italiano, per conto della Società Geografica e dell'editore Paravia.

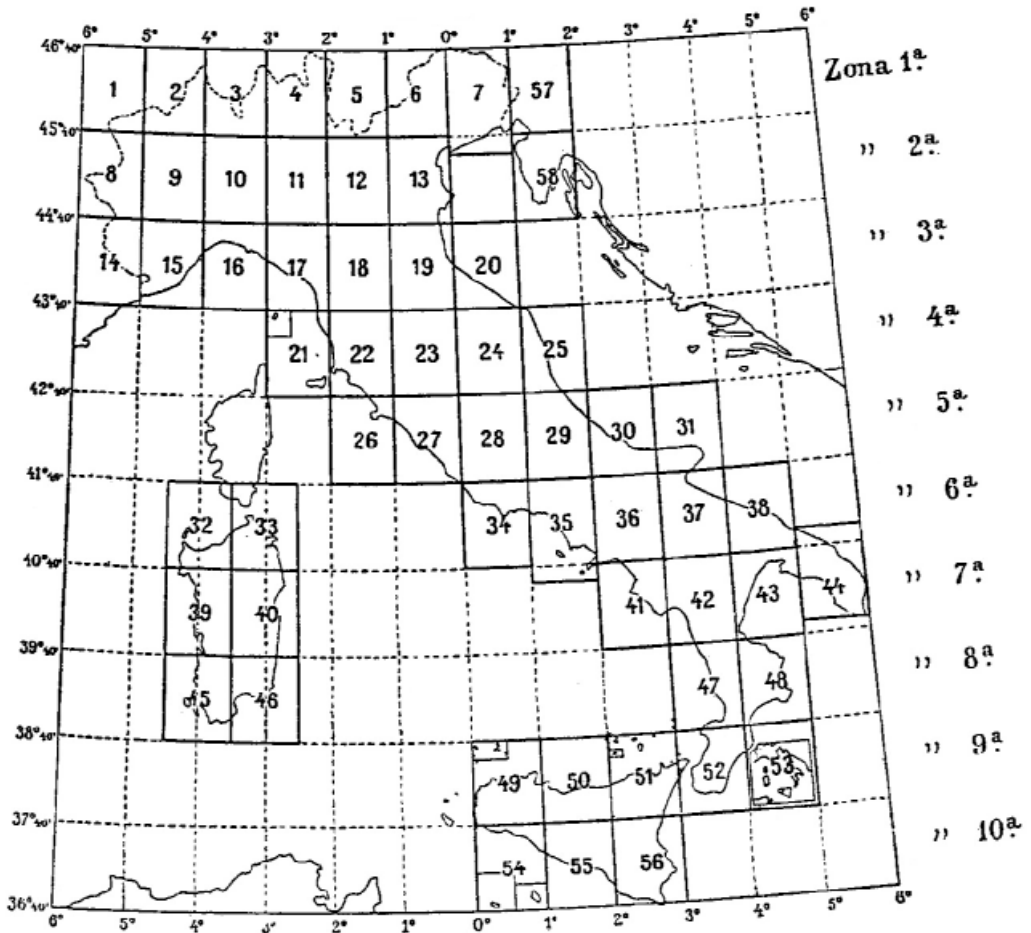


FIGURA 3B - Il quadro d'unione proposto da Giovanni De Agostini per la carta 1:250.000.

pubblicazioni della Società Geografica e aveva cominciato a collaborare con Giovanni De Agostini. Quando De Agostini fondò, nel 1901, la sua azienda, la Società Geografica aveva da poco dovuto abbandonare il progetto dell'*Atlante* e Dardano passò come capo-cartografo al De Agostini, pur conservando stretti rapporti di collaborazione con la Società. La sua attività con De Agostini

fu in gran parte assorbita appunto dalla realizzazione della *Carta Dardano*; terminata la quale il cartografo, dopo aver superato un gravissimo «esaurimento nervoso» conseguente all'intensità dell'impegno, aveva lasciato Giovanni De Agostini per passare (1914) al Servizio Cartografico del Ministero delle Colonie, organo cartografico di Stato, di cui dal 1922 al 1936 sarebbe stato il diretto-

re. Anche negli anni in cui lavorò presso il Ministero delle Colonie, Dardano ebbe collaborazioni con Giovanni De Agostini (ma non – per quel che ho potuto ricostruire – con l'Istituto Geografico De Agostini, che subito dopo la Grande Guerra era passato ad altri proprietari conservando però la denominazione) e con la Società Geografica, oltre che con altri editori e istituzioni – fra i quali va ricordato almeno l'Istituto della Enciclopedia Italiana. Malgrado l'importanza delle carte realizzate per la Società Geografica e di quelle del Servizio Cartografico, non è improprio definire la *Carta d'Italia* eseguita per il TCI-IGDA come l'opera principale di Dardano: sia per quanto riguarda l'impegno (Dardano curò di persona praticamente tutte le fasi, dalla «costruzione» geometrica fino all'incisione delle pietre e poi alla stampa) sia per il risultato ottenuto sia, ancora, per il fatto che da quella operazione, e quindi sotto la diretta guida di Dardano, prese avvio una «scuola» cartografica italiana che ha improntato tutto il Novecento.

Il problema del personale tecnico (le «maestranze») afflisse la produzione cartografica italiana fin verso la metà del Novecento: la preparazione di disegnatori e incisori italiani era spesso di eccellente livello, ma di carattere strettamente artistico-decorativo e non prevedeva una formazione geografica. Il che si riscontra in quei giudizi così frequenti, nella pubblicistica italiana di settore, per cui in Italia sarebbero mancate «buone maestranze»; ma si deve intendere, appunto, che mancassero disegnatori e incisori *cartografi*, e non disegnatori e in-

cisori in generale. A questa carenza, tutti gli editori che produssero cartografia in Italia fecero fronte «importando» personale dall'estero, in particolare dalla Germania (paese *leader* nella produzione cartografica, fino alla metà del Novecento). Così fecero l'IIAG, ovviamente l'Istituto Cartografico Italiano, che era diretto da un tedesco, e il De Agostini. Solo l'Istituto Geografico Militare, per ovvie ragioni, si avvaleva di personale interamente italiano, che non di rado transitava poi nella cartografia di compilazione di ambito civile. Nell'operazione della *Carta Dardano*, in particolare, furono coinvolti una trentina di disegnatori e incisori tedeschi o austriaci; ma anche un certo numero di italiani (figura 4). De Agostini aveva avviato anche una scuola per cartografi, proprio alla vigilia della realizzazione della *Carta Dardano* e, di fatto, la *Carta* fu l'occasione per cominciare a formare praticamente anche delle maestranze italiane che poi avrebbero avuto modo di mettersi in luce. Cito solamente due nomi di giovani avviati alla pratica cartografica in quella occasione e che in seguito avrebbero assunto posizioni di rilievo: Pietro Corbellini, che negli anni Venti sarebbe diventato responsabile dell'Ufficio Cartografico del TCI (firmando opere come l'*Atlante internazionale del Touring Club Italiano*) e Icilio Zappieri, che sarebbe subentrato a Dardano alla guida del Servizio Cartografico del Ministero delle Colonie – l'uno e l'altro, a loro volta, in seguito responsabili anche della formazione di altri disegnatori e incisori cartografi.

A monte della realizzazione pratica, tuttavia, per la *Carta Dardano* si dové

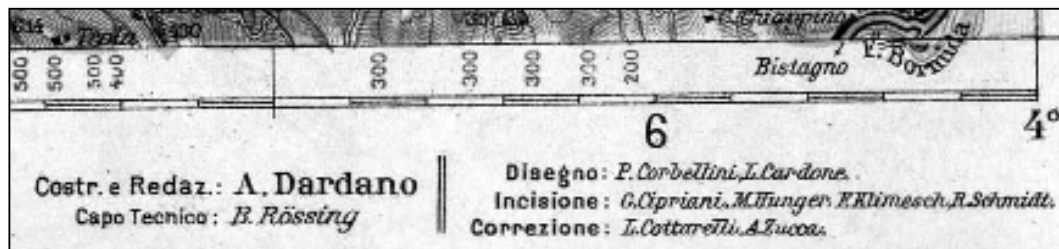


FIGURA 4 - Il personale coinvolto nella redazione del foglio 9, Torino (1906), della "Carta Dardano".

risolvere altri problemi. Primo fra tutti, quello della verifica e dell'aggiornamento delle informazioni di base, cioè dei dati che sarebbero andati a comporre il «discorso» della *Carta*. Ricordato che la base di riferimento da cui la nuova carta prendeva le mosse era il 100.000 dell'IGM (ovviamente integrato anche dal 25.000 e, dove esistente, dal 50.000), verifica e aggiornamento riguardarono una serie di elementi: le pendenze delle strade principali (un'informazione che all'epoca era essenziale per i ciclisti – e che è tutt'oggi riportata, in forma semplificata, nella cartografia stradale automobilistica del TCI); lo stato delle strade e delle ferrovie; le quote altimetriche; l'estensione dei boschi; gli edifici; le aree bonificate; e altri aspetti ancora. Ma, giustamente, in cima alle preoccupazioni di Bertarelli furono i nomi di luogo. Gli errori presenti nella cartografia IGM erano stati notati, benché non ancora con sistematicità; ma, soprattutto, era necessario «sfollare», dato che si andava riducendo la scala, un gran numero di

particolari e di nomi, selezionando quelli importanti ai fini del turista e del viaggiatore. Il TCI si rivolse ai suoi soci, incaricandone moltissimi di effettuare verifiche incrociate¹², per ricavare una base affidabile sia per i controlli sullo stato dei luoghi sia per l'importanza da assegnare alle singole località ricordate nel 100.000, così da scegliere di quali conservare e di quali eliminare la menzione. Il risultato di queste verifiche fu, da un lato, un rallentamento della lavorazione della carta (che spesso doveva essere interrotta o corretta in base all'arrivo delle informazioni), ma dall'altro lato una precisione molto maggiore rispetto anche alla cartografia ufficiale; infine, dal lavoro sulla toponomastica derivò anche quell'*Indice generale della Carta d'Italia del T.C.I. alla scala 1:250.000* che, raccogliendo 115.000 nomi (con le rispettive posizioni nella carta e con le quote altimetriche), costituisce a tutt'oggi il più vasto repertorio toponimico italiano a stampa¹³. Le verifiche riguardarono centinaia di migliaia di nomi, le

¹² Tutta l'operazione è accuratamente descritta da L.V. Bertarelli, *Relazione finale* ..., cit.

¹³ Solo di recente superato dalla base di dati informatizzata che l'IGM ha realizzato partendo dalle schede toponimiche della cartografia ufficiale – ma che non è a stampa.

proposte di correzione furono 15.000, per la metà accolte dopo attento esame.

La già citata *Relazione finale* di Bertarelli raccoglie la maggior parte delle informazioni tecniche relative all'approntamento della *Carta Dardano*, e ci solleva quindi dalla necessità di proseguire nella descrizione puntuale delle caratteristiche.

La carta venne distribuita ai soci, come s'è detto gratuitamente, a partire dalla fine del 1906. Ne venivano diffusi due fogli per volta, allegandoli ai fascicoli della «Rivista» del TCI, trimestrale di cui erano destinatari i soci. Ogni anno, dunque, venivano distribuiti 8 fogli – a eccezione del 1906 (4 fogli) e del 1913 (6 fogli), anni d'inizio e di conclusione dell'opera. Ogni foglio era, piegato in otto, contenuto in una bustina in «pergamena vegetale impermeabile» (figura 5), sul cui *recto* è riportato il quadro d'unione, con la progressione della pubblicazione (il quadro d'unione generale, in grande, è poi ripetuto nel foglio 53, *Badolato*); la bustina contiene anche il fascicoletto con l'indice dei nomi presenti nel foglio relativo e con una selezione dei segni convenzionali, in bianco e nero (la *legenda* completa e a colori è invece riportata nel foglio 26, *Orbetello*) (figura 6). Sulla bustina compare (quasi sempre) anche l'indicazione del fascicolo della «Rivista» al quale il foglio andava allegato; ma l'indicazione è quasi regolarmente erronea... e qualche volta manca. Si può aggiungere, qui, che i problemi di datazione dei singoli fogli reperiti sono risultati piuttosto complessi e in non pochi casi insormontabili: inaffidabile l'indicazione sulla busta, e

assente (nella prima edizione, mentre nelle successive sembra comparire per sistema) una qualsiasi data di stampa sulla carta, si può fare un qualche ricorso al fascicolo dell'indice dei nomi, nella cui ultima pagina è riportata la data di stampa. Chiaramente, peraltro, essendo gli indici separati dai fogli, nulla assicura che la data riportata sul fascicolo di indice possa essere attribuita senz'altro anche al foglio relativo; in particolare, gli indici potrebbero essere stati ristampati tali e quali in occasione di riedizioni dei fogli che non comportassero variazioni nei nomi. Il problema generale della datazione si pone per via del fatto che, già a *Carta* ancora in via di completamento, si procedette a ristampe aggiornate di alcuni fogli; poi a riedizioni vere e proprie o tirature particolari. Dopo il 1916, tuttavia, a quel che sembra sistematicamente, scompare la dicitura che, al piede di ogni foglio, fa riferimento all'IGDA (figura 7). In linea generale, quindi, l'assenza del nome dell'IGDA segnala che il foglio è successivo alla prima edizione; allo stesso modo il materiale della busta, che nelle edizioni successive sarà quasi sempre carta e non «pergamena»; ma non sarà possibile spesso ricavare la data di stampa, se non tramite (presuntivamente) il fascicolo dell'indice.

La *Carta Dardano*, in ogni caso, entro il 1936 era stata oggetto di una nuova edizione integrale, a cura dell'Ufficio Cartografico del TCI: vale a dire che ciascun foglio aveva avuto almeno una riedizione. Ma alcuni fogli ne avevano conosciuta più d'una. Dopo la seconda guerra mondiale, il TCI procedette a



FIGURA 5 - La busta del foglio 41, Salerno (1911) della «Carta Dardano».

un'ulteriore nuova edizione sistematica, che in molti casi richiese la reincisione delle pietre – il che equivale a un rifacimento integrale dei relativi fogli. Nel corso degli anni Cinquanta l'operazione aveva finito per interessare la maggior parte dei fogli. Non posso esprimere alcuna certezza sulla «conclusione» della vita della *Carta Dardano*, se non che ho rintracciato fogli datati 1961.

Nel frattempo, peraltro, il TCI aveva prodotto un *Atlante stradale d'Italia* al 300.000 (1920-1926) e un *Atlante automobilistico d'Italia* al 200.000 (1935-1936), che risultano chiaramente derivati dalla *Carta Dardano* – e progenitori (almeno quanto a concezione) del fortunatissimo *Atlante stradale d'Italia* al 200.000 che tuttora costituisce un eccellente riferimento per il turismo automobilistico nel nostro paese.

3. Gli esiti della “*Carta Dardano*”

Uno degli aspetti più interessanti della realizzazione della *Carta Dardano* (come di qualsiasi carta complessa e ben studiata) è, in ogni caso, la sua «vitalità» anche tramite altri prodotti in qualche maniera derivati o almeno correlati.

Nel caso della *Carta Dardano*, come si è accennato, svariati prodotti cartografici del Touring (si sarebbe tentati di definirli «sottoprodotti», se non fosse che si tratta di opere in realtà autonome e ottime in sé) sono derivati dalla *Carta* mentre questa era ancora pienamente vitale e non ne hanno intaccato la diffusione. Oltre ai due *Atlanti* ricordati, si possono citare almeno la *Carta aeronautica d'Ita-*

lia al 300.000 (in 53 fogli, 1924, edizione provvisoria); la *Grande Carta automobilistica* al 300.000, in 10 fogli (1926); la *Carta aeronautica d'Italia* al 250.000, in 62 fogli (1930-1933: riporta sulla base della *Carta Dardano*, semplificata, la simbologia aeronautica); la *Carta automobilistica d'Italia* al 200.000, in 30 fogli (1934-1935, I edizione). Ma, molto più semplicemente e genericamente, si può sostenere che l'esperienza maturata nella produzione della *Carta Dardano* e, insieme, la rottura consumatasi con Giovanni De Agostini diedero al TCI l'opportunità – ma si trattò anche di una necessità – di rafforzare la sua propria capacità di produzione cartografica; la costituzione dell'Ufficio Cartografico, prestissimo destinato a realizzare un'iniziativa di assoluto rilievo come l'*Atlante internazionale* (1927), avrebbe così dotato l'Italia di un altro produttore di cartografia derivata ad altissimo livello, mentre l'Istituto Geografico De Agostini non rallentava, dal canto suo, l'attività (e nello stesso 1927 realizzava il suo *Grande atlante geografico*, firmato dal terzetto Baratta-Fraccaro-Visintin) e, per qualche decennio ancora, lo stesso Giovanni De Agostini proseguiva una sua produzione di ottima qualità.

Nell'insieme, torno a richiamare l'attenzione sulla circostanza che la realizzazione della *Carta Dardano* servì a mettere a punto tanto il personale (italiano) necessario alla produzione di cartografia di compilazione, quanto le strutture che vi si sarebbero dedicate. Ricordare anche solo i due atlanti appena citati vale a richiamare, mi sembra, una vera e propria affermazione della cartografia

italiana privata, che da allora e fino a oggi ha prodotto opere di pregio riconosciuto, diffuse largamente anche fuori d'Italia: all'origine di questo processo si situa appunto la *Carta Dardano*.

Un esito di questa portata, d'altra parte, non sarebbe stato reso possibile da un'operazione «limitata» come l'aveva dapprima concepita Bertarelli – o come già l'aveva portata a compimento l'Istituto Italiano d'Arti Grafiche con la *Nuova carta stradale*. La «contaminazione», per così dire, del progetto turistico di Bertarelli con la concezione deagostiniana, geografica e di taglio tecnico-scientifico più sofisticato, sembra essere stata la condizione per cui la *Carta Dardano* ha avuto un esito immediato così più felice della *Nuova carta stradale* e conseguenze di lungo respiro come quelle ricordate poco sopra.

È ovviamente impossibile distinguere, oggi, il ruolo e il peso dei singoli attori nel corso dell'allestimento della *Carta Dardano*. Sul ruolo di Bertarelli – ruolo soprattutto organizzativo e di coordinamento per una gran parte delle operazioni di reperimento dei dati, e poi di accuratissima verifica dei risultati – siamo abbastanza informati grazie ai suoi stessi interventi. È poi del tutto probabile che, sul versante della realizzazione pratica, la preminenza «gerarchica» di Giovanni De Agostini nella sua azien-

da abbia avuto un peso determinante; ma il tecnico riconosciuto, l'esperto che trovava soluzioni ai problemi propriamente cartografici, in tutta l'operazione, pare sia stato Dardano: così sostengono i suoi biografi e così riconobbero da subito sia Bertarelli sia De Agostini. Mentre, per un certo verso, De Agostini e Dardano, al di là della contiguità nello stesso ente, si trovavano in consonanza più ampia grazie alla formazione, in qualche modo comune.

Achille Dardano aveva ricevuto una formazione geografica piuttosto solida, alla scuola di Dalla Vedova. Giovanni De Agostini era, anch'egli, geografo di formazione – con evidenti e spiccate propensioni e capacità in campo cartografico¹⁴. L'ambiente di riferimento dei due venne a essere principalmente quello della Società Geografica Italiana, che raccoglieva tutti i (non numerosi) geografi professionali italiani. Si è già notato, a proposito della vicenda della *Carta Dardano*, che ad assistere De Agostini in sede di firma del contratto con il TCI intervennero tre membri del Consiglio direttivo della SGI; ma già in precedenza, e proprio a proposito sia della scelta del quadro d'unione, sia dell'impostazione generale da dare alla *Carta*, De Agostini sostenne di aver fatto ricorso ai consigli di Giuseppe Dalla Vedova, di Olinto Marinelli e probabilmente di altri

¹⁴ Siamo in una fase storica, va ricordato, in cui era del tutto pacifico che il «geografo» fosse in grado di padroneggiare, spesso a livello di alta professionalità, anche gli strumenti cartografici: nel senso, cioè, che chi «studiava da geografo» era tenuto a imparare a «disegnare carte»; è poi ragionevole che alcuni (come Dalla Vedova e De Agostini, ma anche i vari Hugues, Pennesi, de Magistris, Almagià e via dicendo) abbiano avuto modo più di altri di esprimersi in campo cartografico. Ma la compresenza di competenze geografiche e cartografiche era un dato generale, in Italia e fuori.

geografi accademici. È quindi del tutto comprensibile che sia De Agostini sia Dardano avessero in mente il progetto (geografico) di una carta corografica, mentre Bertarelli aveva in mente il progetto (turistico) di una carta stradale.

Palesemente, il risultato dell'ibridazione dei due progetti fu straordinariamente buono su entrambi i versanti¹⁵; ma altrettanto evidente appare che la *Carta Dardano* è, in primo luogo, una carta corografica (una carta «generale», cioè, a medio-grande scala) e implicitamente, ma in maniera quasi accessoria, anche una carta stradale. Di fatto, come carta corografica è stata utilizzata da moltissimi che non ne hanno fruito dal punto di vista turistico; è stata, correttamente, sempre citata fra i prodotti cartografici che hanno concorso a formare una «immagine» cartografica dell'Italia contemporanea (cosa che difficilmente si sarebbe potuta sostenere, all'epoca, per una carta stradale in senso stretto); è stata perfino richiesta e impiegata sul fronte di guerra.

Qui sto sostenendo, in pratica, che De Agostini e Dardano – e, dietro di loro, i consulenti della Società Geografica – «deviarono» il progetto di Bertarelli. È probabilmente già nel momento in cui viene modificato il quadro d'unione

proposto dal TCI, che anche l'impostazione della carta viene rielaborata. Ovviamente, è il caso di immaginare che Bertarelli fosse ben consapevole della direzione verso cui stava virando l'opera, e che si fosse convinto, come del resto è possibile arguire dai suoi stessi ricordi e commenti, dell'opportunità delle modifiche che gli venivano proposte. Ma resta vero che, per gli obiettivi di una carta stradale dell'epoca, alcuni (non pochi) elementi risultano superflui, eccessivi, forse addirittura un po' «fuorvianti». Sembra in parte questa la posizione di de Magistris: perfino la ricerca di un risultato esteticamente gradevole, elegante, accattivante, avrebbe potuto produrre come effetto di «distrarre» il turista utente della carta dalla lettura dei dati più strettamente funzionali al viaggio; l'armonizzazione delle tinte, in particolare, richiede di «studiare» la carta con una certa accuratezza o almeno di impraticarsi abbastanza con l'aspetto grafico e con la *legenda*, per ricavarne le informazioni che di volta in volta possono essere utili – nel senso che non tutte le informazioni risaltano, spiccano a colpo d'occhio: in questo senso la relativa «grossolanità» della *Nuova carta stradale* sembra offrire, invece, una leggibilità più immediata, come sosteneva de

¹⁵ Ma va detto che aveva buon gioco L.F. de Magistris, nel suo esame comparato con la *Nuova carta stradale* dell'IIAG, a segnalare alcune caratteristiche della *Carta Dardano* che la rendevano «meno stradale», per così dire, dell'altra. Con molta onestà, de Magistris finiva per riconoscere l'altissima qualità della *Carta Dardano*; però, non potendosi spingere fino a dichiararla superiore (in fondo, si trattava della «concorrenza»), andava cercando – e trovando – aspetti che potessero figurare quasi come difetti, per una carta stradale dell'epoca; ma che, paradossalmente, erano altrettanti pregi per una carta corografica generale: e basti, per tutti, il famoso e celebrato disegno dell'orografia, quasi inutile se non addirittura un po' «dannoso» per il viaggiatore, ma così prezioso per chi sia interessato a una rappresentazione delle «forme» generali del paesaggio.

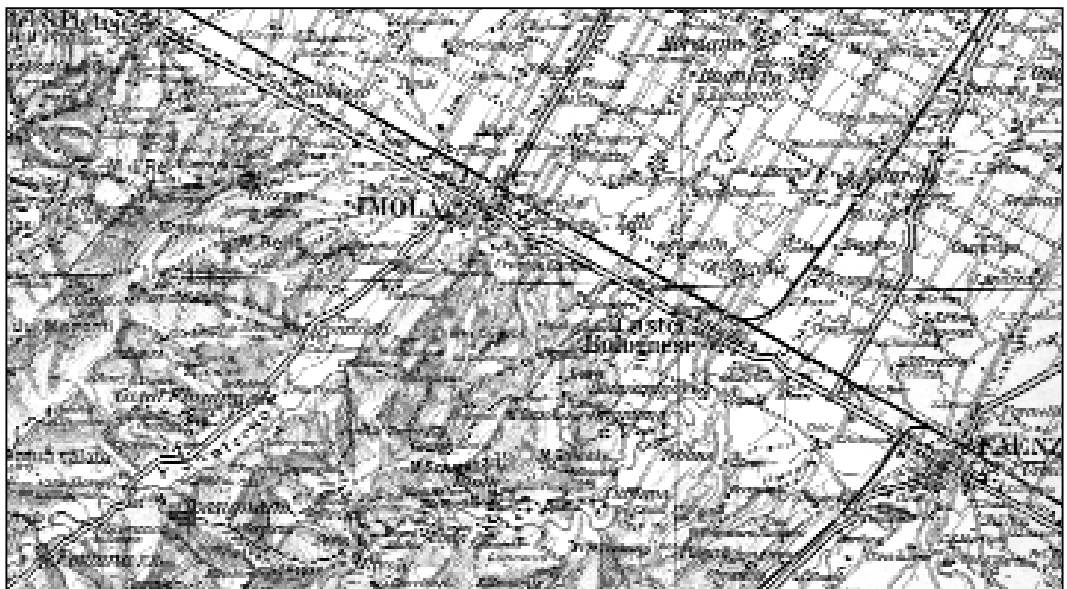
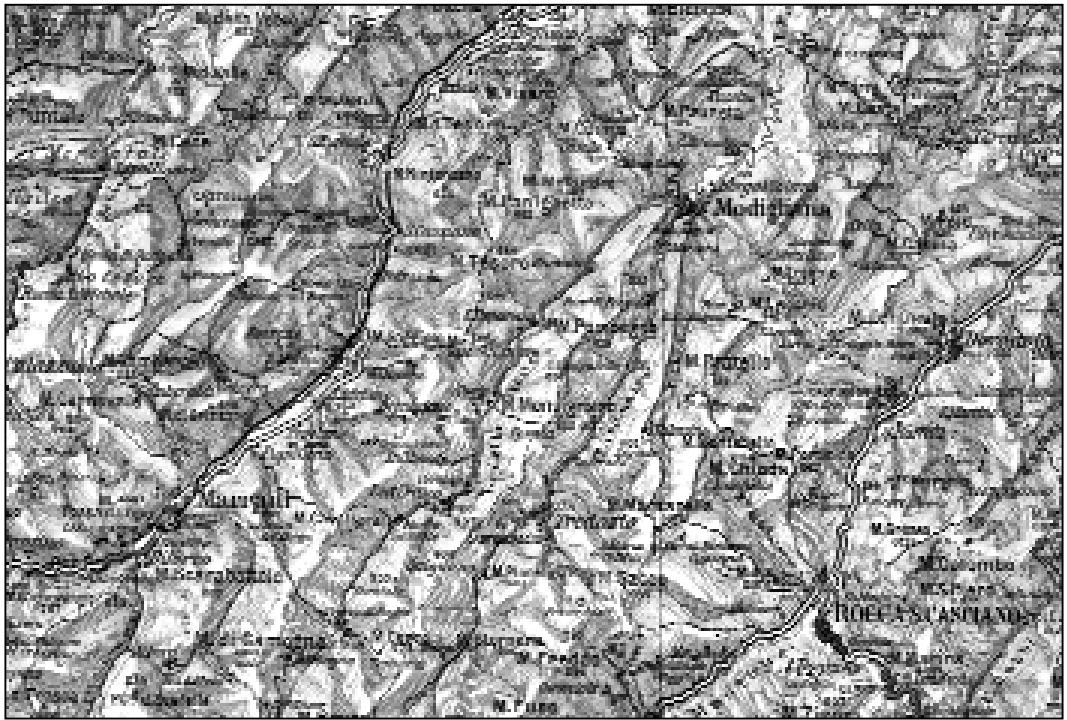


FIGURE 8A e 8B - Esempi di disegno di regioni montane e di pianura, dal foglio 19, Ravenna (1909), della «Carta Dardano».

Magistris; e il viaggiatore, magari ciclista, magari in condizioni ambientali non ottimali, poteva non avere la possibilità di applicarsi con la sufficiente attenzione o comunque poteva desiderare di ricavare l'informazione ricercata senza troppo sforzo di analisi.

In compenso, la *Carta Dardano*, carta corografica accurata ed esemplare, fornisce una rappresentazione di sintesi del paesaggio che nessuna delle carte stradali-turistiche dell'epoca (né molte delle successive) riesce a dare; ancora una volta, è in particolare sul disegno dell'orografia che va richiamata l'attenzione (figure 8 e 9); aggiungendo che una carta stradale o turistica odierna non si potrebbe, probabilmente, permettere di trascurare una rappresentazione sufficientemente chiara del modellato orografico. Anche in questo senso, quindi, si può sostenere che la *Carta Dardano* abbia avviato una tradizione. Non solo, ma si tratta di una tradizione che ha avuto fin da principio, per merito delle modalità di diffusione adottate dal Touring, un impatto straordinariamente forte sul pubblico italiano. Alcuni decenni più tardi il TCI avrebbe realizzato in proprio un'altra carta dalle caratteristiche per qualche verso simili – quanto a sottolineatura degli aspetti paesaggistici – con la bellissima *Carta stradale d'Europa 1:500.000*, a tinte ipsometriche, che tra la fine degli anni 1930 e gli anni 1970 avrebbe avuto un più che meritato successo e una larghissima diffusione, pur essendo in fondo poco adatta al viaggio automobilistico in sé, se non sulle lunghe distanze – ma adattissima a «dimostrare» a colpo d'occhio le



FIGURE 9A, 9B e 9C - *Stralci relativi alle colline a SE di Tortona, rispettivamente dal foglio 10, Milano (1906) della «Carta Dardano»; dall'«Atlante stradale d'Italia 1:200.000» del TCI, vol. Centro-Nord, tav. 22 (2003); dal foglio 10 della «Nuova carta stradale d'Italia» dell'Istituto Italiano d'Arti Grafiche (1906).*

forme essenziali del paesaggio europeo. Un prodotto del tutto diverso, dal punto di vista costruttivo e anche per aspetto grafico, ma che sembra improntato anch'esso a una logica di tipo geografico assai più che di tipo turistico.

Se si accolgono queste considerazioni, essendo più una carta di paesaggi che di strade, la *Carta Dardano* risponde alla concezione di un turismo «paesistico» più che alla concezione del turismo «classico», fatto perlopiù di «luoghi eccellenti» da raggiungere e da visitare nelle loro componenti storico-artistiche; per il turista di luoghi, la carta è un supporto soprattutto strumentale, nel senso che serve a spostarsi da un luogo a un altro – fornendo informazioni che aiutino a scegliere il percorso più opportuno – senza che le si chiedano capacità ulteriori; l'interesse, lo scopo ultimo di quel turista rimane essenzialmente centrato sulle tappe del viaggio, il viaggio è in sostanza ciò che serve a cucire insieme le varie tappe, e la carta deve rendere possibile il viaggio, il trasferimento – quindi mostrare in primo luogo le strade. È in questo senso, che la *Carta Dardano* avrebbe una sua specifica modernità da accampare, nei confronti della cartogra-

fia stradale coeva e anche di parte di quella più recente: e non per nulla ancora oggi può far figura di rappresentazione adeguata, efficace, all'altezza di un'aspettativa orientata alla lettura del paesaggio nelle sue linee d'insieme, e non solo della rete stradale. Ai nostri occhi, cioè, la carta è impostata in una maniera ancora convincente – e non per nulla, malgrado le palesi differenze, l'ormai classico *Atlante stradale d'Italia 1:200.000* del TCI, del quale siamo un po' tutti grati debitori e che nessuno considera datato o sorpassato come concezione, adotta soluzioni che riprendono quelle della *Carta Dardano*¹⁶.

A meno che, invece, non si tratti piuttosto di ribaltare la questione: e cioè che proprio rappresentazioni come la *Carta Dardano* – così geografica e così poco turistica, per la sua epoca – abbiano concorso a elaborare una specifica idea collettiva di paesaggio, di quello italiano in particolare; che questa idea abbia finito per generare un certo tipo di turismo; e che questo, a sua volta, abbia valorizzato l'attenzione agli aspetti paesistici, alle «forme» non solo storico-artistiche, tornando ad alimentare quel tipo di rappresentazione del paesaggio.

¹⁶ Dall'accostamento delle due carte (nelle figure 9a e 9b sono due stralci, ingranditi e ricondotti praticamente alla stessa scala, relativi alle colline a SE di Tortona), risulta chiarissimo che il tratteggio dell'*Atlante* riproduce al dettaglio il tratteggio della *Carta Dardano*. Se il disegno orografico nell'*Atlante* risulta nell'insieme un po' meno evidente (quanto meno nell'edizione 2003), è per via del colore adottato (un grigio pallido) e per l'assenza delle curve di livello, per cui il contrasto cromatico è assai meno netto e anche l'effetto di lumeggiatura risulta meno vistoso. Va detto che comunque la resa plastica rimane, anche nell'*Atlante*, ottimamente apprezzabile, soprattutto per le regioni più propriamente montane. A rendere possibile un altro confronto ancora, si aggiunge anche il corrispondente stralcio dalla *Nuova carta stradale* dell'IIAG (figura 9c).