

VALENTINA FARES

ORIGINI E REQUISITI
DELLA NUOVA CARTA STRADALE D'ITALIA
DELL'ISTITUTO ITALIANO D'ARTI GRAFICHE
DI BERGAMO

Come è spesso accaduto, molti personaggi storici hanno avuto un «alter ego» o un «degnò avversario» con cui raffrontarsi: anche nel nostro caso, la *Carta d'Italia* ha dovuto convivere con una sorta di dualismo o meglio di «competizione» con una carta stradale che fu ideata e pubblicata in un periodo di poco antecedente a quella del Touring. Stiamo parlando della *Nuova carta stradale d'Italia* edita dall'Istituto Italiano di Arti Grafiche di Bergamo.



Fig. 1. *Nuova carta stradale* edita dall'Istituto Italiano di Arti Grafiche di Bergamo.

Fino agli inizi del XX sec. l'unica carta completa dello Stato italiano era stata prodotta grazie all'intervento di un corpo militare, impiegando una scala di 1:100.000, non esisteva quindi una carta che potesse rispondere solo a requisiti turistici e non più a fini «strategici». La nuova carta stradale fu compilata basandosi sulla già citata carta e su tutte le migliori carte e guide regionali. Supervisore e coordinatore di questo lavoro fu il maggiore Giovanni Marieni a testimonianza del fatto che la cartografia fino a quel momento era comunque privilegio delle autorità militari. In

quell'epoca gli automobilisti erano considerati un'élite del paese e i responsabili della produzione si avvalsero anche della collaborazione delle maggiori autorità ed associazioni automobilistiche. Questa nuova carta avrebbe dovuto possedere alcune caratteristiche prima su tutte la maneggevolezza, qualità che fu ottenuta ricercando una scala di 1:250.000;

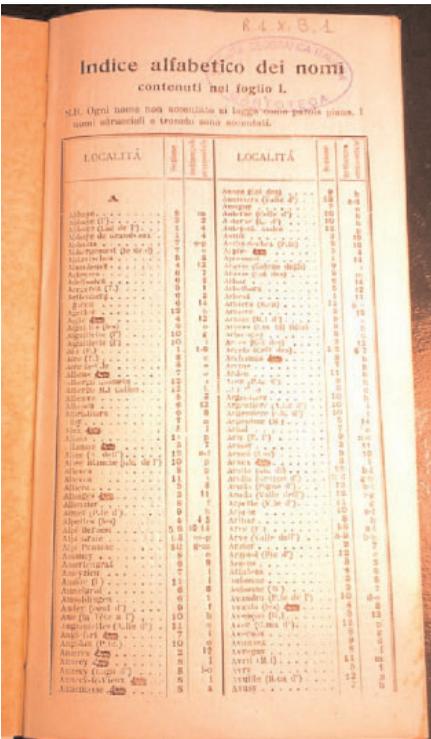
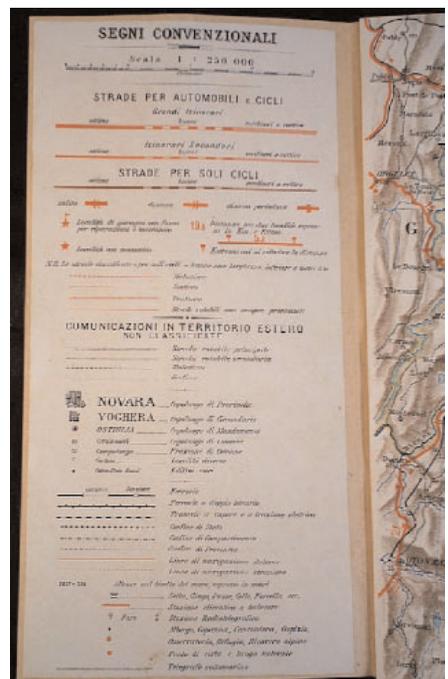


Fig. 2. Indice alfabetico dei nomi della Nuova carta stradale.

Fig. 3. Segni convenzionali riprodotti sulla Nuova carta stradale.



infatti era indirizzata, come risulta da documenti dell'epoca, ad «automobilisti-ciclisti-turisti» che, grazie alle dimensioni ridotte avrebbero facilmente potuto consultarla. I grafici dell'Istituto bergamasco impiegarono per la stampa nove colori ed inserirono le indicazioni geografiche e topografiche più utili; cercarono inoltre di imprimere all'opera alti requisiti di praticità; ciò fu ottenuto basandosi sull'esempio delle più diffuse carte ciclistiche ed automobilistiche dell'estero ed il risultato fu più che soddisfacente, tanto che la carta non solo non risultò inferiore alle similari straniere, ma anzi le superò per la chiarezza e la immediata consultazione dei numerosi dati ivi contenuti. Infatti i nomi delle località erano chiari e leggibili; il loro elenco era riportato in ordine alfabetico in un piccolo quaderno integrato ad ogni singolo foglio nella sua parte bassa a destra; anche i dati riferiti ai numerosi segni convenzionali erano di facile consultazione e la loro *legenda* era riportata in una comoda appendice alla sinistra di ogni foglio. Per agevolare le ricerche, ogni foglio era piegato in due parti, nord e sud, e ciascuna comprendeva 6 sezioni, suddivise in 14 rettangoli verticali; il tutto era facilmente ripiegabile grazie al sistema Bécherel-Marieni. All'interno di ogni foglio erano rappresentati con evidenti linee rosse, gli itinerari delle arterie stradali più importanti e anche delle strade di secondaria rilevanza, comprese le strade ad esclusiva percorrenza dei cicli e le mulattiere: oltre alla lunghezza e alla pendenza erano riportate notizie inerenti alla loro percorribilità in particolari periodi dell'anno.

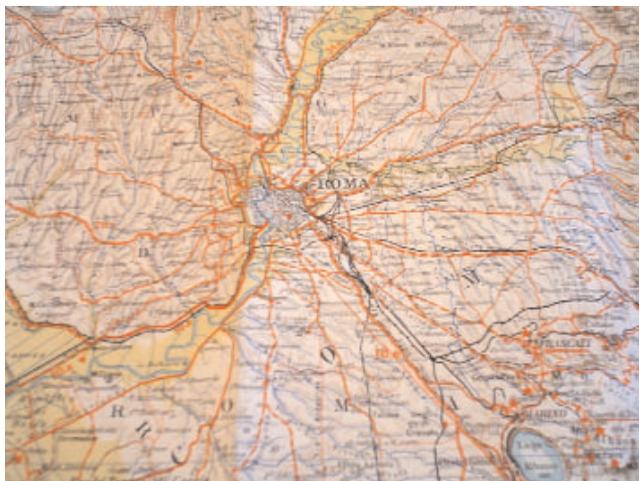


Fig. 4. Stralcio del disegno dell'area di Roma, dal foglio 19, della *Nuova carta stradale d'Italia*.

Non mancavano notizie di carattere strettamente turistico: infatti sono segnalate tutte quelle strutture di pubblica utilità necessarie a chi volesse intraprendere un viaggio. Abituati alle moderne autostrade e agli attuali mezzi di locomozione ci può forse far sorridere che siano riportati con grossa premura tutti gli alloggiamenti, dall'albergo alla capanna; tuttavia se immaginiamo che all'epoca le automobili erano non solo molto rare ma con prestazioni lontanissime dagli standard moderni e che i viaggi duravano anche diversi giorni, era quindi importante conoscere ogni punto di ricovero in qualsiasi parte d'Italia. Anche se è considerata una carta stradale, non mancano notizie di natura marittima con l'indicazione delle rotte di navigazione italiane e straniere e la dislocazione dei fari.



Fig. 5. Indicazione delle rotte di navigazione italiane e straniere e della dislocazione dei fari dal foglio 31 della *Nuova carta stradale*.

Discorso analogo può essere effettuato per quel che riguarda la descrizione dell'arco alpino. Infatti i riquadri che illustrano le Alpi sono talmente ricchi di indicazioni corografiche che potevano essere impiegati dagli alpinisti dell'epoca; anche l'aspetto grafico di questi fogli è molto soddisfacente perché l'orografia delle Alpi, sebbene siano state impiegate delle tinte color pastello, risulta evidente quasi quanto un vero e proprio rilievo. Infine, non viene dimenticato neanche l'aspetto legato alle telecomunicazioni: i nostri ipotetici viaggiatori potevano comunicare attraverso il telegrafo, rilevando sulla carta uffici telegrafici e postali.

La prima parte, costituita da 12 fogli, comprendeva tutta l'Italia settentrionale e venne pubblicata tra l'aprile e il giugno del 1906. La scelta

Fig. 6. Stralcio del disegno dell'orografia alpina, dal foglio 1, della *Nuova carta stradale d'Italia*.



delle regioni da rappresentare nella prima pubblicazione fu dettata dal fatto che la parte settentrionale del territorio italiano era la più richiesta per i suoi naturali allacciamenti con le zone di confine di Francia Svizzera e dell'impero Austro-Ungarico.

Anche dal punto di vista grafico, la *Nuova carta stradale* riscuote un buon successo; infatti tutti i 35 fogli, se opportunamente disposti, formano un quadro generale di elevata precisione che colpisce l'eventuale osserva-

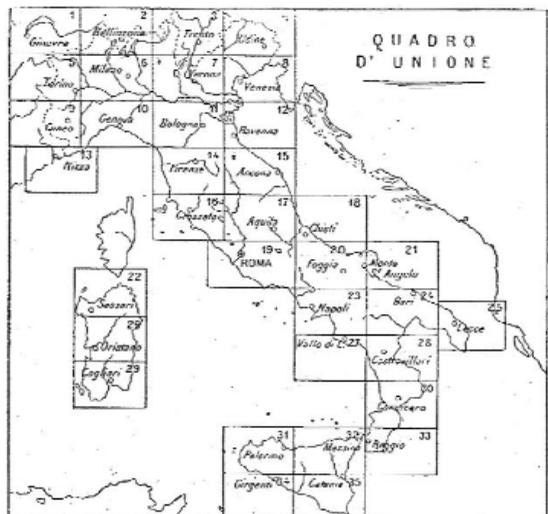


Fig. 7. Quadro d'unione dei 35 fogli della *Nuova carta stradale*.

tore senza creare disorientamento; tuttavia in alcuni punti ad elevata concentrazione abitativa gli ideatori della carta avrebbero dovuto provvedere a «soltire» o ad «accorpare» minuscole frazioni e località abitate per evitare il rischio di creare confusione. Questo «affollamento» tra l'altro costrinse i grafici a collocare alcuni nomi in ragione solo dello spazio disponibile tanto che in certi punti l'identificazione delle località può risultare di dubbia interpretazione. Nonostante questo però nel complesso venne prodotta una bella e buona carta che poteva competere senza dubbio con quella del Touring Club.

Nuova carta stradale d'Italia e Carta d'Italia del TCI: origine di un dualismo. – Si è già precedentemente accennato al contesto storico in cui si vennero a sviluppare queste due nuove carte stradali. A questo punto sorge spontaneo un interrogativo: come mai vennero prodotte due opere che sia per scala che per contenuti risultavano essere molto simili tra loro? Questa domanda all'epoca appassionò non poco anche gli addetti del settore, quando appresero la notizia della messa in produzione del progetto sia da parte dell'istituto di Bergamo che da parte del Touring Club Italiano. Una risposta certa forse non sarà mai possibile averla; tuttavia si può avanzare un'ipotesi basandosi sulle recensioni di alcune riviste di geografia degli inizi del Novecento che si occupavano delle nuove pubblicazioni.

Anno XIV. - Num. 103-104.

Gennaio-Marzo 1907.



RIVISTA ILLUSTRATA DI GEOGRAFIA E DI STORIA
Organo di comunicazioni fra gl'insegnanti delle Scuole Secondarie

SOMMARIO

- Archeologia africana:** Le misteriose rovine della Rhodesia (A. Ghisleri) con 7 illustrazioni.
- Storia del Risorgimento:** L'8 Agosto 1848 in Bologna (Lda Ceppi-Bernardini).
- Toponomastica italiana:** I nomi delle piante nella toponomastica Valtellinese (Prof. G. Carbonera).
- **Il VI Congresso Geografico Italiano:** Manifesto, notizie e appunti (A. G.).
- **Fra Libri e Riviste:** Le ultime pubblicazioni dell'Istituto Italiano d'Arti Grafiche (E. Corradini) La Nuova Carta Stradale d'Italia al 1: 250.000 (Cap. A. P.) – Pubblicazioni diverse di: G. Antonini, Società Editr. Loriale, Langenscheidt (Berlino), E. Klinger, L. Duelli, A. De Benedetti, Italia Zanetti, A. Corbini, G. Baldi, ecc. – Periodici: *Conobium*, *Comité de l'Asie Française*, *Bullettino di Filologia Moderna*, *Doll*, *Servicio della Svizzera Italiana*, *Bullett. della Società Africana d'Italia*, *Rivista Portuguesa Colonial e Marittima*, *La Fiorita*, *Rivista Coloniale Italiana*, *Memorie Geografiche della Rivista Geografica Italiana*, ecc.

Fig. 8. Copertina di un fascicolo della rivista «Le Comunicazioni di un Collega», diretta da A. Ghisleri e edita dall'IIAG.

«Veramente la contemporaneità delle due pubblicazioni cartografiche, lanciate nello stesso tempo o quasi, pensate quasi sulla stessa falsa riga, preparate per soddisfare allo stesso scopo, costrutte alla stessa scala ci aveva sorpreso».

Da questi documenti si evince che questa doppia iniziativa fu in certi ambienti «geografici» accolta sicuramente con soddisfazione ma anche con una vena di polemica; infatti se da un lato si ribadisce come da tempo i geografi desiderassero una nuova carta d'Italia con una scala appropriata intermedia fra la topografica al 100.000 e la corografica al 500.000 (come risulta agli Atti del IV Congresso Geografico Italiano) come quella al 250.000, d'altro canto secondo molti sarebbe stato utile differenziare (ad es. nella scala) una delle due opere in modo tale da renderla più unica.

È l'inizio di una piccola contesa su chi avrebbe dovuto modificare la propria produzione. Teoricamente il primo editore ad aver messo in cantiere e pubblicato la propria carta, avrebbe avuto secondo il parere di alcuni geografi una sorta di «diritto all'esclusiva»; ed è quindi proprio sulla data di inizio dei lavori degli istituti di Bergamo e del De Agostini per il TCI che si sviluppa la vicenda. Infatti alcuni delegati del TCI, desiderosi di poter regalare ai propri soci una nuova carta stradale si recarono a Bergamo, dove un progetto analogo era già in opera, per richiederne la produzione; condizione essenziale per l'accordo sarebbe stata però la cessione al TCI della proprietà delle tavole in lavorazione. Questa richiesta non fu accolta e costrinse i re-



Fig. 9. La *Carta d'Italia* e la *Nuova carta stradale d'Italia* a confronto.

sponsabili del TCI a rivolgersi al De Agostini per avere una propria carta stradale. Da queste notizie sembra che la «prima idea» fosse scaturita dai geografi bergamaschi; tuttavia ciò non ha obbligato giustamente i delegati del TCI a modificare i propri progetti tanto più che entrambe le iniziative sortirono un grande successo di pubblico tanto è vero che l'opera del TCI nel corso degli anni assunse il carattere di una vera e propria pietra miliare nella storia della cartografia privata italiana. Infatti la prima edizione venne distribuita a più di cinquantamila soci che negli anni successivi alla pubblicazione raddoppiarono grazie anche al buon esito di questa brillante iniziativa imprenditoriale. Inoltre la *Carta* del TCI essendo nata successivamente subì inevitabilmente dei miglioramenti basandosi non solo sull'analisi della «primogenita» ma grazie anche all'aiuto dei membri della Società Geografica Italiana che proposero ad esempio di variare il taglio della carta stessa.

L'Istituto del De Agostini riuscì a migliorare e a perfezionare i disegni originali tanto da trasformare l'iniziale praticità tipica di un uso turistico in un prodotto cartografico elevato e di primissimo ordine. In ogni foglio della carta del TCI è possibile rilevare la finezza delle incisioni, le antiche tecniche per le rappresentazioni orografiche, l'inclusione di elementi atropo-geografici, tanto da considerarla non più una semplice carta stradale ma una vera e propria carta geografica. Infatti se esaminiamo il foglio 10 (*Milano*) del TCI con l'analogo dell'IIAG, vediamo subito che si tratta di due lavori differenti. Nella *Carta d'Italia* il fattore stradale sembra quasi di secondaria importanza, nella *Nuova carta stradale d'Italia* è esattamente il contrario a svantaggio dell'abbellimento cartografico. Nella *Carta* del TCI vengono rispettati non solo i principi cartografici ma anche quelli artistici, con una ricchezza di particolari che la rendono adatta più ad una consultazione a tavolino che non ad una situazione meno agevole come quella che potrebbe manifestarsi in un autoveicolo o bicicletta. In quella dell'IIAG non ci sono elementi di eleganza o citazioni superflue e non perde mai la sua caratteristica armonia. È presente un maggior numero di nomi e di località che sono incisi con buona evidenza.

Forse è proprio la praticità ed il numero inferiore dei fogli (35 contro i 56 della *Carta d'Italia*) il punto forte della *Carta* dell'Istituto Italiano d'Arti Grafiche di Bergamo.

In conclusione, per rispondere alla domanda iniziale, è plausibile pensare che oltre per i già citati motivi oggettivi, entrambi gli Istituti che rappresentavano l'élite della cartografia privata italiana, volessero possedere tra le loro pubblicazioni una propria carta stradale d'Italia come manifesto della loro importanza.

Fig. 10. Le buste del foglio 1 della *Carta d'Italia* e della *Nuova carta stradale d'Italia* a confronto.



L'unico neo rilevato dai commentatori del secolo scorso è che entrambe le iniziative sono

«frutto di sforzi individuali e non v'è quindi da sperare nell'opera di Ministeri in quanto il Governo è abilissimo a sperperare la pecunia pubblica ed inettissimo allo spender bene» (Le Comunicazioni, 1906).

BIBLIOGRAFIA

- 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 Selezione del C.A.I.», III (1907), pp. 89-96.
- ID., *Ragioni e vicende della cartografia privata in Italia*, in «Nuova Antologia», 16 settembre 1916, pp. 198-208.
- ID., *Sull'opera geografica dell'«Istituto Italiano d'Arti Grafiche di Bergamo»*, in «Atti dell'VIII Congresso Geografico Italiano» (Firenze, 1921), Firenze, Fratelli Alinari, 1921, vol. II, pp. 374-382.
- «Le Comunicazioni di un Collega. Rivista Illustrata di Geografia e Storia», Istituto Italiano d'Arti Grafiche di Bergamo, XIII (1906), nn. 101 e 102; XIV (1907), nn. 103 e 104.
- G. VOTA, (a cura di), *I sessant'anni del Touring Club Italiano, 1894-1954*, Milano, Touring Club Italiano, 1954.