

La Mostra delle Ferrovie dello Stato all'Esposizione internazionale di Milano del 1906: un caso di studio per l'indagine sulla fotografia ferroviaria

Abstract

The Italian State Railways exhibition at the 1906 International Exposition in Milan offers an interesting case study of the peculiarities and meanings of 19th and early 20th century railway photography. Focusing on the exhibition's catalogue and a corpus of 26 albums and portfolios gathered by engineer Giuseppe Oliva (1840-1912), this study analyses photography's crucial role in the promotion of transport services – the journey by train – and the affirmation of an unprecedented landscape, in which the mechanical element progressively merged with a space once dominated by nature.

Keywords

INTERNATIONAL EXHIBITION 1906; ITALIAN STATE RAILWAYS; EXHIBITION SET UP; RAILWAY PHOTOGRAPHY; PHOTOGRAPHIC ALBUM; OLIVA, GIUSEPPE

La documentazione fotografica prodotta tra la metà dell'Ottocento e gli inizi del Novecento in occasione della costruzione o inaugurazione di strade ferrate in Italia è testimonianza preziosa delle più precoci trasformazioni paesaggistiche che hanno plasmato il territorio nazionale e si pone, inoltre, come caso significativo per l'indagine dei mutamenti sociali che hanno caratterizzato uno dei momenti di massimo investimento industriale del nostro Paese. Per tutta la seconda metà dell'Ottocento, e in maniera sistematica a partire dagli anni Settanta del secolo, l'iniziativa da parte delle ditte di costruzione, così come delle società ferroviarie, di documentare fotograficamente le

principali fasi di realizzazione del percorso rotabile si fa prassi consolidata. Ne è prova la considerevole quantità di oggetti fotografici a tema ferroviario che oggi sono custoditi presso diversi soggetti conservatori italiani ⁻¹: si tratta prevalentemente di album o *portfolio* organizzati seguendo la narrazione della vicenda costruttiva della strada ferrata, dove i momenti di erezione delle maestose ‘opere d’arte’ ingegneristiche – ponti, viadotti e gallerie – si alternano a inedite vedute paesaggistiche.

Se è intuibile la finalità di promozione e di prova delle capacità tecniche sottese alla circolazione degli oggetti fotografici nell’ambiente di riferimento, confermata dalla consuetudine da parte delle ditte edili di farne dono agli ingegneri che soprintendevano i lavori ⁻², più articolato è comprendere la fascinazione che questa particolare tipologia iconografica ha avuto su un pubblico più ampio e non necessariamente specialistico. Molti e prestigiosi i fotografi e gli studi fotografici che si dedicarono alla documentazione della vicenda ferroviaria nazionale, sintomo dell’intenzione di assecondare una specifica richiesta di mercato, che possiamo immaginare non coinvolgesse solo gli addetti ai lavori. Nella sezione “Cronache e fatti diversi” del “Giornale di Napoli” del 22 agosto 1867, Achille Mauri pubblicava il seguente annuncio:

—
[...] Per dimostrare il progresso delle ferrovie – 4.000 km in 6 anni – il fotografo Achille Mauri si propone di raccogliere in un album fotografico le rappresentazioni delle opere principali delle ferrovie italiane. [...] Ogni mese saranno distribuite tre fotografie [...]. Tassa d’abbonamento per ogni mese lire 6 da sbersarsi alla consegna delle fotografie ⁻³.
—

È lecito pensare che l’impresa di Mauri avesse riscosso un particolare successo, data la vendita, ancora nel 1888, delle proprie fotografie delle “Principali opere delle ferrovie italiane”, come testimoniato dal *Catalogo delle vedute* ⁻⁴. Luigi Vialardi, nel promuovere l’album dedicato ai lavori di costruzione del traforo ferroviario del Frejus, *La photographie au percement des Alpes. Album historique* del 1868, nella “Gazzetta Piemontese” del 31 maggio dello stesso anno, ci informa circa l’eterogeneità del pubblico a cui questa produzione editoriale si rivolgeva, affermando che: “Quest’Album [...] trova posto nel boudoir dell’elegante signora, nelle biblioteche dell’artista e dell’uomo di scienza e d’affari” ⁻⁵.

Le ragioni di tale successo vanno ricercate, in primo luogo, in ciò che la fotografia ferroviaria rappresentava, ossia la traduzione per immagini di quella che viene considerata una delle esperienze rivoluzionarie promosse dalla nuova civiltà meccanica: il viaggio in treno. L’industrializzazione dei mezzi di trasporto si è imposta rapidamente nella vita quotidiana ottocentesca scardinando consolidate relazioni con lo spazio e il tempo tradizionalmente percepiti; il movimento veloce e uniforme della locomotiva a vapore, che per i primi passeggeri si traduceva in stati d’animo contrastanti – che oscillavano dall’entusiasmo allo straniamento – ben presto soppianta il rapporto ‘naturale’ che il viaggiatore

preindustriale aveva con i mezzi di trasporto e con l'esperienza di viaggio in generale ⁻⁶. In uno scritto di un anonimo inglese del 1839 si legge:

—
Quando viaggiamo nella diligenza [...] comprendiamo benissimo la natura della forza che mette in moto il veicolo. Ci rendiamo conto di che cosa sia la natura della forza animale, vediamo con quanta rapidità si esaurisce [...]. Se invece viaggiamo con la ferrovia, solo di rado possiamo vedere quale forza prodigiosa ci trasporti tanto velocemente. [...] il movimento aumenta con rapidità e il viaggio, che nella diligenza era tanto noioso, ha termine prima ancora che ce ne rendiamo conto. Il passeggero si stupisce della celerità del suo viaggio e spesso vorrebbe vedere e capire gli strumenti che l'hanno resa possibile ⁻⁷.

—
È in questo desiderio di comprensione degli strumenti e dello spazio percorso che il contributo offerto dalla fotografia ferroviaria si fa opportuno, restituendo attraverso le immagini ciò che l'occhio non è in grado di cogliere ⁻⁸: a chi ha avuto esperienza di viaggio, la fotografia ferroviaria offre sì la possibilità di ricordare il vissuto grazie a una sollecitazione mnemonica eidetica, ma anche di acquisire conoscenze non attingibili dall'esperienza diretta. Anche se il punto di vista fotografico non coincide con quello del viaggiatore, è proprio grazie a questa dicotomia visiva che si rende estremamente efficace per l'ammirazione dell'opera ingegneristica e del suo rapporto con i luoghi circostanti.

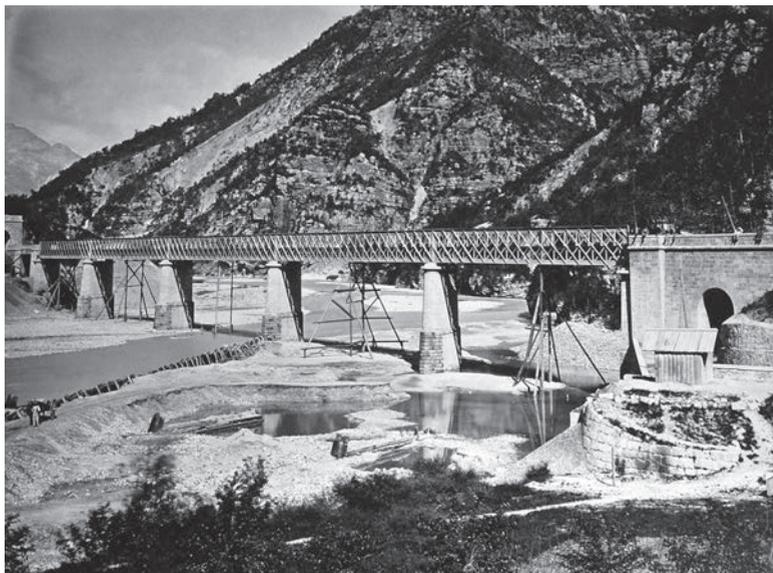
Poche altre invenzioni tecniche come la ferrovia hanno avuto un impatto sul territorio così profondo da modificarne significativamente la fisionomia, ridisegnando la geografia e lo spazio attraverso un sistema continuo di manufatti fortemente identitari. Gallerie e massicciate che forano e costeggiano le montagne, viadotti che uniscono luoghi prima inaccessibili, vertiginosi ponti metallici che superano l'ostacolo imposto fino a quel momento dalla natura, rivoluzionano l'esperienza del territorio: se fino al XIX secolo l'uomo ha percorso l'ambiente seguendo i tragitti possibili alle proprie capacità fisiche o a quelle dell'animale da tiro, ora raggiunge una posizione di indipendenza rispetto a condizioni orografiche e altimetriche. Con la strada ferrata si inaugura una nuova geografia modellata dalla tecnica e soggetta ai progressi ingegneristici e si sancisce l'inesorabile passaggio dall'ambiente naturalisticamente percepito a un suo ordinamento antropico: scavando, livellando e mettendo in collegamento si dà forma a un suolo artificiale, privo di irregolarità e dalle pendenze costanti ⁻⁹. Utilizzando le parole di Dolf Sternberger, possiamo dire che la ferrovia "ha fatto natura", o meglio una nuova natura, "dove monte e tunnel, baratro e viadotto, torrente e funivia, fiume e ponte in ferro si svelano intimamente connessi [...] trasformandosi in creature doppie, artificiali e naturali" ⁻¹⁰. Queste inedite 'creature' sono i soggetti principali delle raccolte fotografiche a tema ferroviario: gli elementi che caratterizzano il nuovo "paesaggio tecnico" ⁻¹¹ assumono progressivamente il fascino tipico del mutato spirito del tempo che all'interesse per il fattore naturalistico affiancava quello

Carlo Naya,

*Attraversamento del Fella
a Ponteperaria, in Portfolio
Ferrovia Pontebbana,
tronco Resiutta-
Chiusaforte, Impresa
Ciampi-Luzzati, giugno
1878.*

Stampa all'albumina,
27×36 cm.

Rovigo, Biblioteca del
Seminario Vescovile,
Fondo Giuseppe Oliva



per la straordinaria opera costruita dall'uomo (fig. 1). Ponti, gallerie e alti pali del telegrafo – con le proprie fisionomie nette e piene di mordente – raggiungono lo *status* di oggetti valutabili esteticamente e vengono percettivamente integrati nello spazio una volta dominato dalla natura. Si assiste all'affermazione di una nuova forma di attrazione che ha come oggetto l'elemento meccanicamente perfetto e in cui precisione, calcolo e accuratezza si fanno termini di giudizio che concordano l'idea di efficienza con quella di bellezza⁻¹². La fotografia ferroviaria ottocentesca ha significativamente concorso all'inserimento della macchina all'interno del mondo dei valori estetici, contribuendo al superamento del pregiudizio romantico per cui l'innovazione tecnologica era lontana e separata dal sentimento. È nella diffusione e circolazione di questa iconografia che va individuato il tentativo di costruire l'immagine della nuova Italia unita, non più come "archeologia perenne"⁻¹³ dominata da rovine antiche e tranquille campagne che hanno eternato un paesaggio stereotipato, ma come Stato che vuole fare dell'investimento industriale sul territorio la propria nuova missione.

La Mostra delle Ferrovie dello Stato, Milano 1906

Il caso offerto dalla mostra allestita dalle Ferrovie dello Stato italiane per l'Esposizione internazionale di Milano del 1906 ci dà l'opportunità di indagare la fotografia ferroviaria in un contesto di fruizione su larga scala, caratterizzato da un pubblico internazionale. L'Esposizione milanese, organizzata in occasione della fine dei lunghi lavori di costruzione del traforo del Sempione e della conseguente inaugurazione della linea ferroviaria che univa l'Italia alla Svizzera, "celebrava la nuova vittoria del moto su di un colosso immobile"⁻¹⁴ ovvero il passaggio del treno attraverso il traforo montano più lungo mai realizzato fino ad allora.

All'impresa titanica era stata dedicata una propria area, titolata "Padiglione del Sempione", che riproduceva i due tunnel ferroviari con un modello faraonico, realizzato in gesso, cemento e calchi di roccia, lungo 70 metri e largo 15 metri⁻¹⁵. Costruito dalla stessa ditta che realizzò il traforo, la Brandt-Brandau e C., e allestito con oggetti che restituivano le fasi dei lavori per un'esperienza immersiva della visita – vi erano addirittura perforatrici ad aria compressa in funzione – non poté che suscitare reazioni entusiastiche, in linea con quel clima scientifico-positivista di eredità ottocentesca per il quale "Il Padiglione Sempione è la rappresentazione trionfale dell'ultimo miracolo che [...] il genio e il lavoro umani hanno saputo e voluto compiere"⁻¹⁶.

Le Ferrovie dello Stato partecipano all'evento espositivo in qualità di 'esordienti' visto il recente mutamento amministrativo che aveva portato alla statalizzazione dell'esercizio nel 1905 a seguito di un acceso dibattito parlamentare e di un minacciato sciopero generale da parte dei ferrovieri⁻¹⁷. "Il Monitore tecnico", la più autorevole rivista italiana di settore dei primi anni del Novecento, commentava in questi termini la nuova istituzione:

—

Comincia per l'esercizio delle ferrovie italiane un'era nuova, che [...] è stata preceduta da agitazioni e lotte e discende più da una inevitabile condizione di cose che non da un preordinato indirizzo. [...] Un ministro nuovo, una legge provvisoria, il malcontento per lo sciopero non riuscito: ecco le basi sulle quali sorge questo nuovo organismo destinato a dirigere il più gran servizio pubblico, a compiere la funzione più necessaria della nazione⁻¹⁸.

—

Un debutto difficile per il neonato ente, esplicitato anche nelle "Avvertenze" del *Catalogo* alla mostra:

—

Il recente mutamento nella gestione delle ferrovie italiane si è effettuato proprio durante il periodo di più intensa preparazione dell'Esposizione internazionale di Milano del 1906. Non fu perciò agevole all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato la preparazione di una mostra all'Esposizione di Milano nel periodo durante il quale le sue attività erano dirette ad organizzarsi per affrontare subito la soluzione dei più urgenti problemi ferroviari⁻¹⁹.

—

La decisione dell'Amministrazione fu quindi quella di presentare alla mostra la documentazione prodotta tra il 1885 e il 1905 dalle tre Società ferroviarie attive sul territorio prima della nazionalizzazione: la Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, la Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali e la Società per le Strade Ferrate della Sicilia⁻²⁰. Lo spazio destinato alle Ferrovie italiane copriva un'area complessiva di circa 2.500 metri quadri nella zona di Piazza d'Armi, dove erano state allestite le sezioni dei "Trasporti Terrestri". Comprende un padiglione coperto "costituito da una gran sala d'entrata, da un

vasto salone ottagonale e da alcuni locali accessori”, due aree scoperte e un fascio di nove binari lungo quasi 400 metri ⁻²¹. Nell’assecondare i criteri dell’intera Esposizione, la mostra raccoglieva “modelli, apparecchi, pezzi di macchine, pubblicazioni, disegni e fotografie relativi ai diversi rami dell’organismo ferroviario” ⁻²².

È il *Catalogo* della mostra a darci le informazioni più puntuali circa il materiale raccolto: strutturato come una vera e propria guida alla visita, accompagna il visitatore attraverso le diverse aree espositive descrivendone l’allestimento. Le immagini di alcuni spazi del padiglione coperto realizzate da Achille Ferrario, e utilizzate a illustrazione nel catalogo, restituiscono sì l’allestimento realizzato con materiali eterogenei, ma anche la notevole presenza della fotografia in mostra, declinata sia negli album lasciati sui tavoli per la consultazione diretta sia nelle fotografie, di diversi formati, appese alle pareti ⁻²³.

La sala d’entrata del Padiglione coperto e gli album della Mediterranea

In apertura al *Catalogo*, l’“Indice Analitico” elenca la totalità della documentazione esposta e dà conto, alla prima voce, della presenza degli album fotografici; tra questi, di specifico interesse, gli “Album di vedute delle linee Santhià-Borgomanero-Arona, Arona-Domodossola, Domodossola-Iselle, Genova-Ovada-Asti, Roma-Viterbo, Roma-Segni, Velletri-Terracina, Balsorano-Avezzano, Avellino-Rocchetta S. Venere” e una “Collezione di 500 fotografie di vedute panoramiche ferroviarie”, anch’essa raccolta in diversi volumi ⁻²⁴. Nella sala d’entrata del padiglione trovano posto i primi 9 album citati, esclusa la collezione di vedute panoramiche, prodotti tra il 1885 e il 1905 per conto della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo (conosciuta come Mediterranea) in occasione dell’inaugurazione di tre linee di accesso al Sempione, di cinque linee tirreniche della Liguria e del Lazio e di una ferrovia di collegamento tra Campania e Puglia.

Una recente indagine presso la Biblioteca del Seminario Vescovile di Rovigo ha messo in luce un significativo numero di raccolte fotografiche a tema ferroviario databili tra il 1878 e il 1895 circa: si tratta di 26 esemplari, tra album e *portfolio*, di cui una cospicua parte commissionata dalla Mediterranea ⁻²⁵. Il *corpus* fotografico fu prodotto dall’ingegnere ferroviario Giuseppe Oliva (Rovigo 1840 - Milano 1912), durante il periodo di attività lavorativa, come risultato delle donazioni da parte delle ditte di costruzione impegnate nella realizzazione di diverse strade ferrate italiane e come esito del proprio ruolo di ingegnere sovrintendente ⁻²⁶. La raccolta venne depositata presso l’Istituto conservatore presumibilmente attorno alla metà degli anni Cinquanta del Novecento a seguito di un lascito da parte di un erede della famiglia Oliva e non è stata ancora oggetto di inventariazione o messa in sicurezza ⁻²⁷.

Giuseppe Oliva si era distinto nell’ambiente ferroviario già a partire dal 1870 con la costruzione della Pontebbana, alla quale seguirono importanti realizzazioni sia sul territorio nazionale che straniero. Nel 1885 rientrò in Italia per ricoprire la carica di Direttore delle costruzioni

presso la Mediterranea, di cui divenne Direttore generale dal 1899 ⁻²⁸. Di nostro interesse risultano le raccolte fotografiche relative a quest'ultimo periodo di attività di Oliva e, nello specifico, le quattro commissionate dalla Mediterranea in occasione dell'inaugurazione delle linee di propria competenza, ovvero: Roma-Segni, Velletri-Terracina, Genova-Ovada-Asti e Roma-Viterbo. È lecito pensare che questi album fotografici e quelli elencati nell'"Indice Analitico" del *Catalogo*, indicizzati attraverso la nominazione delle medesime linee ferroviarie, siano il risultato della stessa filiera produttiva, offrendosi quindi come caso significativo di comparazione ⁻²⁹.

L'impostazione formale dei quattro esemplari presi in esame risulta pressoché coerente: si tratta di 2 *portfolio* – *Linea Roma-Segni* e *Linea Velletri-Terracina* realizzati nel 1892 – che raccolgono ciascuno 9 stampe positive all'albumina e 2 album – *Linea Genova-Ovada-Asti* e *Ferrovia Roma-Viterbo* del 1894 – composti da 24 immagini ognuno ⁻³⁰. Rivestiti in tela colorata, presentano sul piatto anteriore, impreziosito da una cornice dorata con angolature decorate, incisioni a secco che riportano il soggetto committente (Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo), la titolazione (costituita dall'indicazione della linea ferroviaria) e la data di inaugurazione del tratto ferrato (fig. 2). All'interno, le fotografie sono selezionate in modo da dare conto dei momenti rappresentativi del percorso: i fabbricati delle stazioni, che sostituiscono concettualmente le città raggiungibili con il mezzo di trasporto, i ponti e i viadotti non ancora inaugurati dal passaggio della locomotiva, le variazioni paesaggistiche lungo il tragitto. Sui supporti secondari, al *recto* in basso all'immagine, l'indicazione di autorialità in caratteri a stampa riferibile nell'insieme allo studio fotografico dei Fratelli D'Alessandri di Roma; una sola eccezione per l'album *Ferrovia Roma-Viterbo*, il cui esemplare di Rovigo è in fototipia e indica la sola responsabilità della Fototipia Danesi di Roma, massima esperta nel settore a livello italiano. Un riscontro circa l'attribuzione ai Fratelli D'Alessandri delle immagini realizzate per l'inaugurazione della tratta Roma-Viterbo, e impiegate per il successivo processo fotomeccanico, si ha grazie alla comparazione con le fotografie oggi conservate presso l'Archivio fotografico comunale del Museo di Roma ⁻³¹.

L'album *Ferrovia Roma-Viterbo*, così come *Linea Genova-Ovada-Asti* e diversi altri esemplari prodotti dalla Mediterranea a partire dagli anni Ottanta dell'Ottocento, si apre con una pagina a stampa che riporta i "Dati Generali" della tratta, tra cui la lunghezza complessiva e quella delle singole gallerie, l'elenco delle "Opere d'Arte speciali" (viadotti e ponti) e delle stazioni; seguono la corografia in cui è stato inserito il tracciato ferrato e infine il profilo longitudinale. Quest'ultimo mostra l'andamento altimetrico della strada ferrata tra Roma e Viterbo con un disegno in sezione del territorio che comprende, oltre al tracciato, le sezioni delle 'opere d'arte'. Per l'ingegnere, il profilo longitudinale non è solo funzionale alla esatta individuazione delle opere in cantiere, ma un vero e proprio strumento di progetto utile a prevedere l'impatto

Linea Roma-Segni,
portfolio fotografico,
Società per le Strade
Ferrate del Mediterraneo,
maggio 1892. Coperta



dell'infrastruttura nell'ambiente. Per chi, invece, non ha dimestichezza con questo tipo di rappresentazione, e possiamo immaginare fosse la maggior parte dei fruitori di una mostra allestita in una Esposizione internazionale che ha contato circa cinque milioni di visitatori ⁻³², la lettura può risultare straniante poiché, data la convenzione grafica per la quale la misura dei dislivelli altimetrici è minore rispetto alla lunghezza complessiva del tracciato, i disegni delle architetture risultano stranamente deformati, con i profili molto più alti che nella realtà ⁻³³.

Le fotografie che compongono l'album, e seguono le pagine appena descritte, assumono l'immediato compito di ristabilire l'ordine di comprensione: le infrastrutture, riprese a conclusione dei lavori e descritte attraverso didascalie alle immagini che riportano misure e altezze, risultano pienamente decifrabili non solo nelle fattezze ma anche nel ruolo di nuovi oggetti integrati nel territorio. Se per l'ingegnere la fotografia si fa conferma di ciò che è stato ipotizzato in fase progettuale, per i non addetti ai lavori diventa strumento di carattere didattico necessario alla traduzione per immagini del linguaggio specificatamente tecnico.

I soggetti prevalenti dell'album *Ferrovia Roma-Viterbo* sono sicuramente le "Opere d'Arte speciali" – tutte in muratura – assieme ai fabbricati delle stazioni e ripresi, nel complesso, secondo una consuetudine riscontrabile nella maggior parte delle fotografie ferroviarie realizzate nel corso della seconda metà dell'Ottocento, dettata da esigenze di lettura tecnica (da parte degli ingegneri) piuttosto che da una particolare iniziativa da parte del fotografo. Generalmente è riservata un'inquadratura stretta e frontale per le gallerie, una longitudinale per i ponti, una di respiro più ampio – in grado di comprendere anche parte del tracciato – per le stazioni; se non fosse per le informazioni comprese nelle didascalie, così come nelle pagine di apertura dell'album, sarebbe difficile riconoscere un viadotto dall'altro, come una stazione dall'altra. Per i primi, coerenti nella struttura complessiva caratterizzata da

**F.lli D'Alessandri [attr.] /
Fototipia Danesi,**

*Ponte - Viadotto Gelsomino,
in Album Ferrovia Roma-
Viterbo con diramazione
per Ronciglione 29 aprile
1894.*

Riproduzione in fototipia
da stampa originale
all'albumina, 22 × 31 cm.
Rovigo, Biblioteca
del Seminario Vescovile,
Fondo Giuseppe Oliva



profonde arcate sorrette da alti pilastri, il taglio fotografico ammette la porzione di terreno immediatamente circostante che si presenta ancora fortemente modellato dall'intervento invasivo dell'uomo: le vallate, disboscate e livellate, perdono ogni attributo peculiare, 'naturale', e si uniscono senza soluzione di continuità alle massicciate (artificiali) sulle quali poggia l'infrastruttura. Per le stazioni, con le loro tettoie e pensiline prefabbricate, lontane dai riferimenti urbani, che sembrano galleggiare in uno spazio indefinito, l'omologazione è ancora più evidente, se non totale.

Poche le eccezioni nella documentazione della Roma-Viterbo rispetto a questo lessico unificante riscontrabile in molti degli esemplari della collezione rodigina, compresi quelli scelti dalle Ferrovie dello Stato per la mostra del 1906: la ripresa del ponte-viadotto Gelsomino, ad esempio, che include la cupola della Basilica di San Pietro sullo sfondo o la veduta di Bracciano in cui il tratto di strada ferrata conduce lo sguardo verso il Castello Orsini-Odescalchi (figg. 3-4). Ma la presenza dell'architettura monumentale antica sembra ridursi a necessità prospettica, funzionale alla composizione di un'immagine in cui il soggetto principale rimane l'infrastruttura ferroviaria e il rapporto che instaura con il paesaggio che modella. Il dialogo tra nuovo e antico non fa che sottolineare una narrazione che esalta la capacità tecnica dell'uomo – passata e futura – e nella quale si esaurisce la contrapposizione tra paesaggio costruito e paesaggio naturale in favore di uno inedito: il paesaggio ferroviario.

Assumendo l'esistenza di coerenza tra gli album esposti nella sala d'entrata al Padiglione coperto – giustificata, anche se in modo indiziario, dall'unica committenza degli oggetti e dal riscontro con gli esemplari rodigini – possiamo concludere che le Ferrovie dello Stato abbiano allestito lo spazio assecondando prevalentemente lo sguardo dello specialista, scegliendo di esporre fotografie prodotte

F.Ili D'Alessandri [attr.] /

Fototipia Danesi,

*Bracciano, in Album
Ferrovia Roma-Viterbo
con diramazione per
Ronciglione 29 aprile
1894.*

Riproduzione in fototipia
da stampa originale
all'albumina, 22 × 31 cm.
Rovigo, Biblioteca del
Seminario Vescovile,
Fondo Giuseppe Oliva



nell'ambiente ferroviario che, per i non addetti ai lavori, si fanno strumento d'ausilio per la comprensione dell'elemento di novità, ossia l'infrastruttura ferroviaria.

Il salone ottagonale e la Collezione di 500 vedute panoramiche ferroviarie

È nel vasto salone ottagonale, superata la sala d'entrata del padiglione coperto, che le Ferrovie dello Stato espongono la documentazione che più ne rappresenta l'identità di nuovo organo nazionale. Al centro, un gesso decorativo dello scultore Eugenio Pellini che restituisce “in un uomo dalle linee robuste, che sostiene fra le mani la simbolica ruota alata, lo Stato che regge le ferrovie”⁻³⁴; sotto di esso, quattro grandi tavoli sopra i quali vengono posizionati gli album che raccolgono la “Collezione di cinquecento vedute panoramiche ferroviarie [...] che illustra i più interessanti panorami che possono godersi viaggiando”⁻³⁵.

Le informazioni circa questa corposa collezione sono, ancora una volta, deducibili dalla descrizione presente nel *Catalogo* e dalle poche fotografie del padiglione realizzate da Achille Ferrario (fig. 5). In queste ultime, è facile individuare gli album collocati sui quattro tavoli che, anche a giudicare dalla presenza delle sedie riservate alla consultazione, è presumibile quantificare in una quindicina di esemplari. È inoltre plausibile che ogni album raccogliesse più o meno 30 fotografie di medio formato (9 × 13 cm o 13 × 18 cm) per un totale quindi di 500 fotografie.

Sappiamo anche che “delle più belle fotografie” della collezione le Ferrovie realizzarono alcuni ingrandimenti e alcune stampe al carbone che vennero esposte su quattro pareti disposte su altrettanti lati dell'ottagonale centrale⁻³⁶. In ciascuna parete – traducibile nei pannelli bianchi visibili nelle fotografie di Ferrario – si possono contare 15 fotografie di grande formato (presumibilmente 30 × 40 cm) più 20 di medio

Achille Ferrario,
Padiglione delle Ferrovie dello Stato - Ottagono Centrale.
 Riproduzione
 fotomeccanica
 in Mostra delle Ferrovie
 dello Stato 1906, p. 35

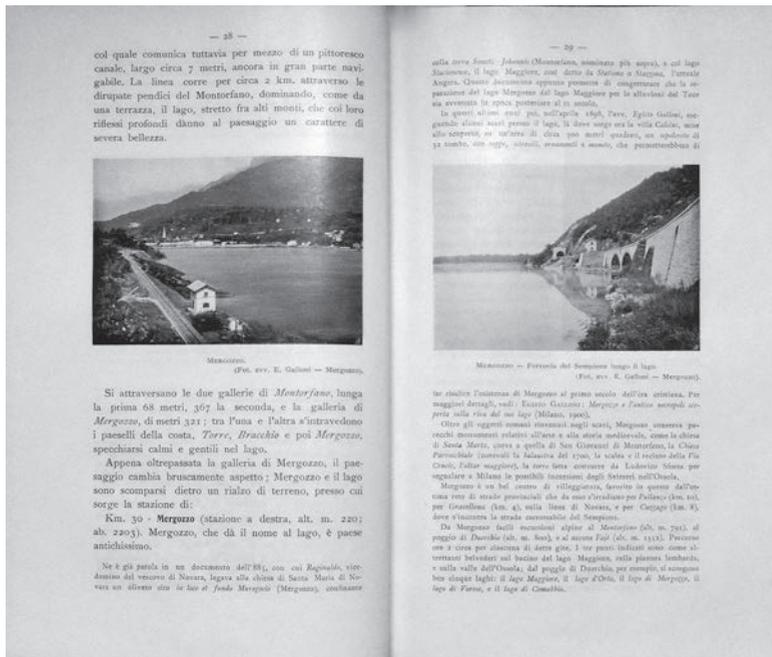


Padiglione delle Ferrovie dello Stato. — Ottagono Centrale.

formato (13 × 18 cm o 18 × 24 cm), raggiungendo la notevole cifra di 200 fotografie esposte.

È difficile dalle sole informazioni desunte dalle fonti secondarie giudicare complessivamente il criterio di selezione operato sulle immagini, così come l'intenzione alla base della realizzazione dell'intera collezione fotografica. È certo che “delle cinquecento fotografie, quattrocento furono eseguite espressamente dai fotografi Ferrario di Milano, Rossi di Genova, Interguglielmi di Palermo”⁻³⁷, dove il termine “espressamente” suggerirebbe un'esplicita committenza da parte delle Ferrovie dello Stato circoscrivibile tra il luglio 1905, data della nazionalizzazione, e l'inaugurazione dell'Esposizione internazionale nell'aprile 1906⁻³⁸. Il *corpus* fotografico, inoltre, soddisfaceva la funzione di repertorio iconografico dal quale attingere per illustrare le guide regionali che l'Amministrazione ferroviaria stava da poco pubblicando⁻³⁹. Alcune vennero collocate sul tavolo centrale per la consultazione, in confronto diretto con gli album delle vedute panoramiche; tra queste, la guida dedicata a *Sempione ed Ossola*, della collezione Guide illustrate Reynaudi, il cui ricco apparato illustrativo si profilava funzionale alla promozione del servizio rivolto al viaggiatore-turista, dedicando larga parte alle riproduzioni dei paesaggi ferroviari piuttosto che alla rappresentazione delle mete raggiungibili o delle infrastrutture (fig. 6). Qualche anno prima, dal 1903 al 1905, Ottone Brentari per conto del Touring Club Italiano aveva dato alle stampe una serie di *Guide di linee ferroviarie* che volevano essere “non una guida delle città e dei paesi presso i quali si passa, ma semplicemente la guida della linea ferroviaria, ed indicare ed illustrare perciò, in via ordinaria, solo quanto si può vedere dal treno”⁻⁴⁰; queste risultavano così dettagliate da consigliare al viaggiatore come posizionarsi nello scompartimento a seconda dell'interesse panoramico⁻⁴¹. La comunione di intenti tra il Touring Club e le Ferrovie dello

E. Gallini, Mergozzo e Mergozzo - Ferrovia del Sempione lungo il lago.
Riproduzioni fotomeccaniche in Sempione ed Ossola 1906, pp. 28-29



Stato porterà i due enti, tra il 1907 e il 1921, a pubblicare congiuntamente diverse monografie turistico-ferroviarie illustrate dedicate alla Puglia, all'Umbria, all'Abruzzo, alla Sicilia, al Piemonte, al Lazio e infine all'Emilia, per una tiratura complessiva di 600.000 copie **-42-**.

Anche in mancanza di un riscontro oggettivo sulla collezione delle 500 vedute, così come sulla selezione delle fotografie allestite alle pareti, i dati fin qui presi in esame suggeriscono l'intenzione delle Ferrovie dello Stato di creare uno spazio, all'interno del salone ottagonale, che promuovesse il servizio proposto, ossia il viaggio in treno, attraverso documentazione altamente rappresentativa: le guide e le fotografie del paesaggio ferroviario. Come già notato, queste ultime non sono la letterale traduzione per immagine del viaggio, ma ne diventano sostituto e simbolo, innescando un processo inconscio di astrazione che sposta il ruolo di chi ne ha avuto esperienza da protagonista a osservatore. Se nella sala d'entrata le Ferrovie dello Stato avevano raccolto documentazione di carattere specialistico, nata e prodotta nell'ambiente di riferimento, è nel salone ottagonale che si rivolgono esplicitamente al grande pubblico dell'Esposizione internazionale, allestendo uno spazio dominato dalla presenza di una particolare tipologia iconografica che agli affascinanti caratteri di novità introdotti dall'innovazione tecnica univa i principi prospettici e tematici della più classica e popolare veduta di paesaggio **-43-**.

All'Esposizione di Milano del 1906, le Ferrovie dello Stato intuirono le potenzialità di un mezzo, la fotografia ferroviaria, che nelle sue diverse – ma coese – declinazioni di fotografia di infrastruttura e di

fotografia di paesaggio ha concorso allo sviluppo di significati che hanno condizionato i comportamenti umani nei confronti dell'ambiente, rispondendo all'intenzione di rappresentare un territorio controllato e controllabile e promuovendone quindi lo sfruttamento capillare.

–¹ Allo stato attuale delle ricerche è stato possibile verificare la presenza di album o *portfolio* a tema ferroviario presso: Biblioteca del Seminario Vescovile di Rovigo, fondo Giuseppe Oliva; Biblioteca della Fondazione Ferrovie dello Stato di Roma, Archivio fotografico; Biblioteca Comunale dell'Archiginnasio di Bologna, fondo speciale Jean Louis Protche; Archivio storico Bastogi di Milano, fondo Progetti; Biblioteca Reale di Torino, collezione album fotografici; Biblioteca Centrale di Ingegneria del Politecnico di Milano; Biblioteca Comunale degli Intronati di Siena, fondo fotografico; Biblioteca Forteguerriana di Pistoia; Museo Nazionale della Montagna Duca degli Abruzzi di Torino.

–² La pratica di donazione delle raccolte fotografiche da parte delle ditte di costruzione agli ingegneri è confermata dalla presenza di annotazioni dedicatorie riscontrabili su molti degli esemplari analizzati. A scopo di esempio, se ne segnala la presenza in: *Strada Ferrata Aretina. Album delle grandi costruzioni*, 1864-1865, in Biblioteca FS di Roma [inv. 67, coll. LIII-L-6], *Ferrovia Parma –*

Spezia. Tronco Pontremoli-Guinadi. Impresa Canova & Comp, 1892, *Stazione di Trastevere*, 1889, in Biblioteca del Seminario Vescovile di Rovigo [senza inventario], *Vedute fotografiche della Ferrovia Bologna – Pistoja*, 1862, in Biblioteca Comunale dell'Archiginnasio di Bologna, fondo speciale Jean Louis Protche [inv. 6.4.2/1].

–³ Gelao 2009, p. 21.

–⁴ Mauri 1888, p. III.

–⁵ Gazzetta Piemontese 1868.

–⁶ Per un'analisi sui mutamenti e le trasformazioni sociali connesse all'introduzione della macchina nel XIX secolo si veda: Bijker / Hughes / Pinch 2012 [1987], Cosgrove 1990 [1984], Desportes 2008 [2005], Mayntz / Hughes 1988, Mumford 2005 [1934], Schivelbusch 2003 [1977], Viola 2016.

–⁷ *The Roads and Rail-Roads, Vehicles, and Modes of Traveling, of Ancient and Modern Countries*, London 1839, p. 279.

Cit. in Schivelbusch 2003 [1977], p. 13.

–⁸ Il rapporto tra velocità e perdita di riferimenti spaziali e temporali è stato trattato in Schivelbusch 2003 [1977], pp. 36-53 e Desportes 2008 [2005], pp. 83-136.

–⁹ Cfr. Viola 2016, p. 37.

–¹⁰ Sternberger 1985 [1938], p. 56.

–¹¹ La definizione di paesaggio tecnico in riferimento al nuovo paesaggio modellato dalla strada ferrata viene utilizzata in Desportes 2008 [2005].

–¹² Cfr. Mumford 2005 [1934], pp. 258-261.

–¹³ Bollati 1979, p. 26.

–¹⁴ Guida ufficiale 1906, p. 4.

–¹⁵ Cfr. Aimone / Olmo 1990, p. 191.

–¹⁶ Guida ufficiale 1906, p. 9.

–¹⁷ Per una più approfondita analisi sulla storia dei trasporti in Italia e sulla nazionalizzazione delle ferrovie si veda Castronovo 2005, Guadagno 1996, Maggi 2000, Maggi 2009, Papa 1973.

–¹⁸ Questioni ferroviarie 1905.

–¹⁹ Mostra delle Ferrovie dello Stato 1906, p. 15.

–²⁰ Per un approfondimento sulla storia dei trasporti italiani prima della nazionalizzazione cfr. Bressan 2008, Maggi 2000, Giuntini 2001, Canciullo 2016, Colasante 2009, Maggi 2009, Giotto / Pino 2011.

–²¹ Mostra delle Ferrovie dello Stato 1906, p. 16.

–²² *Ibidem*.

–²³ Le fotografie del padiglione coperto

Note

costituiscono l'apparato iconografico di Mostra delle Ferrovie dello Stato 1906, pp. 23, 35, 39, 43, 47 e di Milano e l'esposizione internazionale del Sempione 1906, pp. 548-566; per una biografia su Achille Ferrario si veda Paoli 2010, pp. 283-284.

– 24 Mostra delle Ferrovie dello Stato 1906, p. 5.

– 25 Sono 13 le raccolte fotografiche conservate presso la Biblioteca del Seminario Vescovile e sicuramente commissionate dalla Mediterranea.

– 26 Diversi gli esemplari che presentano, generalmente sul foglio di guardia superiore dell'album o sui supporti secondari delle fotografie, annotazioni manoscritte che giustificano l'omaggio a Giuseppe Oliva da parte delle ditte di costruzione.

– 27 È in corso, da parte di chi scrive, un progetto di inventariazione, descrizione e messa in sicurezza degli oggetti che rientra nel più ampio lavoro di ricerca del progetto di dottorato presso l'Università degli Studi di Udine.

– 28 Per una seppur sintetica biografia su Giuseppe Oliva si veda Goitom / Pino 2011, p. 113 e Ing. Comm. Giuseppe Oliva 1912.

– 29 L'ottimo stato di conservazione degli esemplari conservati presso la Biblioteca del Seminario Vescovile di Rovigo, unito alla mancanza di indicazioni circa una possibile spedizione presso l'Esposizione milanese, rende improbabile che si tratti degli stessi oggetti esposti in mostra.

È plausibile invece – dati lo stesso soggetto produttore (Società Mediterranea), lo stesso periodo di realizzazione delle raccolte fotografiche (1885-1905) e lo stesso soggetto fotografato (inaugurazione delle linee Roma-Segni, Velletri-Terracina, Genova-Ovada-Asti, Roma-Viterbo) – che essi siano il risultato della medesima campagna fotografica.

– 30 L'album *Linea Genova-Ovada-Asti* raccoglie stampe positive all'albumina, mentre *Ferrovia Roma-Viterbo* è in fototipia.

– 31 Per una biografia sullo Studio fotografico D'Alessandri si veda Becchetti 1996. Presso l'Archivio fotografico comunale del Museo di Roma è conservata una cartella contenente fotografie della tratta Roma-Viterbo che riportano, sotto l'immagine, in caratteri a stampa, l'indicazione "Fotogr. Fra.lli D'Alessandri". Il riscontro tra queste fotografie e le versioni fototipiche dell'album *Ferrovia Roma-Viterbo* di Rovigo ha permesso l'attribuzione di quest'ultimo allo studio D'Alessandri.

– 32 Cfr. Picone Petrusa / Pessolano / Bianco 1988, p. 131.

– 33 Cfr. Viola 2016, pp. 35-40.

– 34 Mostra delle Ferrovie dello Stato 1906, p. 28.

– 35 *Ibidem*.

– 36 Ivi, p. 30.

– 37 *Ibidem*.

– 38 Allo stato attuale delle ricerche non è possibile confermare o meno tale affermazione; sia Achille Ferrario che Eugenio Interguglielmi

fotografarono tratte ferrate negli anni Novanta e non è da escludere che le Ferrovie dello Stato attinsero, per la costruzione della collezione in esame, dalla documentazione realizzata in precedenza.

– 39 Fino al momento di cui si parla erano state pubblicate le guide sulla Sicilia, sulla Toscana e sul Sempione. A oggi è stato possibile rintracciare solo Sempione ed Ossola 1906, pubblicata nella collana Guide illustrate Reynaudi nel 1906.

– 40 Brentari 1905, p. 2. La serie *Guide di linee ferroviarie* venne pubblicata tra il 1903 e il 1905 e comprende 12 volumi relativi prevalentemente ai tratti ferroviari del Nord Italia.

– 41 *Ibidem*.

– 42 Per un riferimento alla collaborazione tra Touring Club Italiano e Ferrovie dello Stato si veda Bardelli 2004 e Berengo Gardin 1992. Per una panoramica sulle guide ferroviarie ottocentesche si rimanda a Kalla-Bishop 1967, Brambilla 2006, Giuntini 2001.

– 43 Per un'analisi sulla veduta fotografica come forma privilegiata della scena urbana e dell'architettura si veda Miraglia 2011, in particolare pp. 100-133.

- Aimone / Olmo 1990** Linda Aimone / Carlo Olmo, *Le Esposizioni Universali 1851-1900. Il progresso in scena*, Torino, Allemandi, 1990.
- Bardelli 2004** Daniele Bardelli, *L'Italia viaggia. Il Touring Club, la nazione e la modernità (1894-1927)*, Roma, Bulzoni, 2004.
- Becchetti 1996** Piero Becchetti (a cura di), *Roma nelle fotografie dei fratelli D'Alessandri 1858-1930*, Roma, Colombo, 1996.
- Berengo Gardin 1992** Piero Berengo Gardin (a cura di), *Il lungo viaggio del treno. Dal vapore all'alta velocità*, Milano, Touring Club Italiano, 1992.
- Bijker / Hughes / Pinch 2012 [1987]** Wiebe E. Bijker / Thomas P. Hughes / Trevor Pinch (a cura di), *The Social Construction of Technological Systems. New Directions in the Sociology and History of Technology*, London, The MIT press, 2012 (prima ed. 1987).
- Bollati 1979** Giulio Bollati, *Prefazione*, in Giulio Bollati / Carlo Bertelli (a cura di), *Storia d'Italia. Annali 2. L'immagine fotografica 1845-1945*, Torino, Einaudi, 1979, pp. 1-40.
- Brambilla 2006** Valentina Brambilla, *L'Italia a vapore. Itinerari turistici in treno lungo la penisola*, Trezzano sul Naviglio, FBE, 2006.
- Brentari 1905** Ottone Brentari (a cura di), *Guide di linee ferroviarie. Milano-Genova*, Milano, Tip. Bollini, 1905.
- Bressan 2008** Marina Bressan (a cura di), *Dalle Alpi all'Adriatico in ferrovia con la Meridionale (1857) e con la Transalpina (1906)*, Mariano del Friuli, Edizioni della Laguna, 2008.
- Canciullo 2016** Giovanna Canciullo, *Le ferrovie siciliane tra arretratezza e sviluppo (Secoli XIX-XX)*, Catania, Maimone, 2016.
- Castronovo 2005** Valerio Castronovo (a cura di), *1905. La nascita delle Ferrovie dello Stato*, Milano, Leonardo international, 2005.
- Colasante 2009** Domenico Colasante, *In treno dal Tirreno all'Adriatico. Storia della ferrovia Roma-Sulmona-Pescara*, Roma, Gangemi, 2009.
- Cosgrove 1990 [1984]** Denis Cosgrove, *Realtà sociali e paesaggio simbolico*, Milano, Unicopli, 1990 [ed. orig. inglese 1984].
- Desportes 2008 [2005]** Marc Desportes, *Paesaggi in movimento. Trasporti e percezione dello spazio tra XVIII e XX secolo*, Milano, Libri Scheiwiller, 2008 [ed. orig. francese 2005].
- Gazzetta Piemontese 1868** "Gazzetta Piemontese", a. II, num. 151, 31 maggio 1868, p. 1.
- Gelao 2009** Clara Gelao (a cura di), *Achille Mauri fotografo di Sua Maestà*, catalogo della mostra (Bari, Pinacoteca Provinciale "C. Giaquinto", 2009-2010), Firenze, Alinari 24 ore, 2009.
- Giuntini 2001** Andrea Giuntini, *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia tra '800 e '900*, Milano, Franco Angeli, 2001.
- Goitom / Pino 2011** Lisa Goitom / Francesca Pino, *Ferrovie per l'Italia unita. Origini e sviluppo della Rete Mediterranea nell'Archivio Storico Mittel 1885-1905*, Milano, Hoelpi, 2001.
- Guadagno 1996** Valter Guadagno, *Ferrovia ed economia nell'Ottocento postunitario*, Roma, CAFI, 1996.
- Guida ufficiale 1906** Guida ufficiale all'Esposizione di Milano 1906, Milano, Max Franck e C., 1904.

- Ing. Comm. Giuseppe Oliva 1912** *Ing. Comm. Giuseppe Oliva*, in "Rivista tecnica delle Ferrovie italiane", a. I, vol. II, luglio 1912, pp. 1-2.
- Kalla-Bishop 1967** P. M. Kalla-Bishop, *Railway Holiday in Italy*, Newton Abbot, David and Charles, 1967.
- Maggi 2000** Stefano Maggi, *Politica ed economia dei trasporti nell'età contemporanea. La modernizzazione fra Ottocento e Novecento*, Siena, Copinfx, 2000.
- Maggi 2009** Stefano Maggi, *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2009.
- Mayntz / Hughes 1988** Renate Mayntz / Thomas P. Hughes (a cura di), *The Development of Large Technical Systems*, Frankfurt am Main-Boulder, Campus-Westview Press, 1988.
- Mauri 1888** Achille Mauri, *Catalogo delle vedute pubblicate da Achille Mauri*, Napoli, R. Stab. Tip. Comm. Gennaro De Angelis e Figlio, 1888.
- Milano e l'esposizione internazionale del Sempione 1906** *Milano e l'esposizione internazionale del Sempione 1906. Cronaca illustrata*, Milano, Fratelli Treves, 1906.
- Miraglia 2011** Marina Miraglia, *Specchio che l'occulto rivela. Ideologie e schemi rappresentativi della fotografia tra Ottocento e Novecento*, Milano, Franco Angeli, 2011.
- Mostra delle Ferrovie dello Stato 1906** *Mostra delle Ferrovie dello Stato*, catalogo della mostra (Milano, Esposizione internazionale, 1906), Milano, Tip. Menotti Bassani, 1906.
- Mumford 2005 [1934]** Lewis Mumford, *Tecnica e cultura*, Milano, Net, 2005 [ed. orig. inglese 1934].
- Paoli 2010** Silvia Paoli (a cura di), *Lo sguardo della fotografia sulla città ottocentesca. Milano 1839-1899*, Torino, Allemandi, 2010.
- Papa 1973** Antonio Papa, *Classe politica e intervento pubblico nell'età giolittiana. La nazionalizzazione delle Ferrovie*, Napoli, Edizioni Guida, 1973.
- Picone Petrusa / Pessolano / Bianco 1988** Mariantonietta Picone Petrusa / Maria Raffaella Pessolano / Assunta Bianco, *Le grandi esposizioni in Italia 1861-1911. La competizione culturale con l'Europa e la ricerca dello stile nazionale*, Napoli, Liguori, 1988.
- Questioni ferroviarie 1905** *Questioni ferroviarie. La legge provvisoria*, in "Il Monitore tecnico", a. XI, n. 3, 10 maggio 1905, p. 250.
- Schivelbusch 2003 [1977]** Wolfgang Schivelbusch, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Torino, Einaudi, 2003 [ed. orig. tedesca 1977].
- Sempione ed Ossola 1906** *Sempione ed Ossola. Guide illustrate Reynaudi*, Torino, Tip. Roux e Viarengo, 1906.
- Sternberger 1985 [1938]** Dolf Sternberger, *Panorama del XIX secolo*, Bologna, Il Mulino, 1985 [ed. orig. tedesca 1938].
- Viola 2016** Francesco Viola, *Tracciati di ferro. L'architettura delle ferrovie e l'invenzione del paesaggio moderno*, Napoli, Clean, 2016.