

UNA SPECIALE FORMA DI CARTOGRAFIA: IL PANORAMA

THE PANORAMA, A UNIQUE VARIETY OF CARTOGRAPHY

Marina Bressan*

Riassunto

Nel dizionario tedesco di cartografia alla voce “panorama” si trova la seguente definizione: “Forma particolare di cartografia. Rappresentazione a sviluppo orizzontale o verticale. Veduta circolare anche a 360° senza cornice. Rappresentazione a volo d’uccello.”

Il panorama litografico, erede del grande dipinto circolare, viene impiegato nelle guide da viaggio a partire dagli anni 30 dell’Ottocento. Fiumi tra cui il Reno, la Mosella, il Danubio, l’Elba, monti fra cui le Alpi, sono i soggetti più frequenti, seguiti da linee ferroviarie e fluviali e panorami di città. Nel panorama, eseguito con una tecnica grafica estremamente esatta e sviluppata, si attuava un processo di riforma dello sguardo finalizzato all’osservazione diretta, realistica e scientifica, anche se l’aspetto spettacolare non era disgiunto da queste finalità.

Questa speciale forma di cartografia rimane in uso ancora oggi, in particolare nelle guide di montagna.

Abstract

The German dictionary of cartography defines this invention as follows: “The Panorama is a unique variety of map that spans the disciplines of art and cartography, a naturalistic, 360-degree view (La Nature à Coup d’Oeil)”. Panoramas were perhaps the most dramatic form of public entertainment in Europe during the early nineteenth century, transporting viewers to places and events distant in time and space. Not all panoramic views were made for public entertainment; panoramas of rivers (The Rhine, the Thames etc), of mountains (the Alps), of railways and of cities were also commonly created for scientific and documentary purposes. They were made in many artistic mediums, including lithography – as in travel guide books from the 1830s– and later photography.

Panoramic photos and 360° panoramas are commonly used in mountain travel guides also today.

Nel dizionario tedesco di cartografia alla voce “panorama” si trova la seguente definizione: “Forma particolare di cartografia. Rappresentazione a sviluppo orizzontale o verticale. Veduta circolare anche a 360° senza cornice. Rappresentazione a volo d’uccello.”

Le vecchie guide erano corredate da carte e da piante di città, che avevano progressivamente sostituito grandi carte geografiche allegate alle guide postali. Intorno al 1830 il panorama, erede del grande

* Professore a contratto di tedesco presso la Facoltà di Economia - Università di Trieste

dipinto circolare, si impose come supporto del viaggio. A decretarne il successo fu il pittore-incisore Friedrich Wilhelm Delkeskamp (Bielefeld 20.09.1794 -Frankfurt/Main 05.08.1872) che nel 1823 su commissione dell'editore F. Wilmans disegnò ed incise il primo panorama del Reno: *Panorama des Rheins und seiner nächsten Umgebungen von Mainz bis Cöln*. Corredato da un testo illustrativo utilissimo, il panorama ebbe immediato successo tanto da essere ristampato per ben nove volte, fino al 1832¹. Accanto al Reno - nel 1837 uscì il *Neues Panorama des Rheins und seiner nächsten Umgebung von Mainz bis Cöln. Aufs neue nach der Natur gezeichnet und mit den interessantesten architektonischen und geschichtlichen Denkmälern als Randbilder geziert* - altri fiumi divennero oggetto dei „lungi viaggi di carta“: il Meno, la Mosella e l'Elba in Germania, il Danubio, la Loira e il Tamigi.

Il lento viaggio nelle vie fluviali diventa pure il tema ispiratore di una letteratura che procede, con crescente interesse, alla scoperta dei paesaggi regionali. Le linee del paesaggio si accompagnano al movimento dell'imbarcazione, ma la dimensione spaziale e temporale appartiene ancora agli antichi itinerari di un mondo fluviale caratterizzato da una relativa lentezza, in cui, come sostiene Dubbini, la percezione dell'osservatore corrisponde alla geografia degli spazi.

Alle tratte fluviali seguirono quelli di città, di catene montuose, di linee ferroviarie. La litografia consentì la stampa seriale e di conseguenza una diffusione maggiore. In comune con il Panorama, il grande quadro circolare esposto nei templi-panorama che nella sua “democraticizzazione dello sguardo” permetteva al visitatore, in cambio di pochi soldi, di essere trascinato oltre la soglia del quotidiano in luoghi lontani, in una sorta di viaggiare senza spostarsi, con gli occhi e con l'immaginazione², era lo spettacolo della natura. Una natura “colta sul fatto”, possibilmente da un punto elevato, in modo da poter avere una visione completa per le rappresentazioni della città e del suo tessuto urbano, o dallo stesso punto di vista di un viaggiatore di ferrovia o di piroscifo. Schizzata dal vivo dall'abile disegnatore, bozzetto dopo bozzetto, connotata da un'estrema precisione nei primi piani, la rappresentazione si colorava di una nota di fantastico realismo nei particolari a media distanza - dovuta senza dubbio alla rielaborazione in studio

¹ La scientifica prospettiva a volo d'uccello, la perfezione dell'esecuzione stanno alla base del lavoro di Delkeskamp che non trova imitatori. I suoi panorami (anche colorati) caratterizzati dalle immagini laterali o da orari precorrono le classiche guide da viaggio e anticipano la diffusione dei panorami fluviali in uso ancora oggi. La sua intelligente imprenditorialità a smerciare i panorami in tedesco, francese ed inglese anche all'estero in un periodo in cui incominciava ad affermarsi un consistente flusso turistico lungo il Reno, gli assicurò notevole agiatezza. La sua produzione cessò con la nascente fotografia e la riproducibilità attraverso le nuove tecniche litografiche.

² “Si possono dare alle descrizioni della natura dei contorni precisi e tutto il rigore della scienza, senza spogliarle del soffio vivificante dell'immaginazione...La pittura di paesaggio è adatta a diffondere lo studio della natura oltre a essere una descrizione fresca e animata...e può ricollegare il mondo visibile al mondo invisibile. Questa unione è lo sforzo estremo e il fine più elevato delle arti di imitazione”. Così scriveva Alexander von Humboldt in *Kosmos. Entwurf einer physischen Weltbeschreibung*, Stuttgart 1845-62 (p. 82 e p.85) a proposito del Panorama, il grande quadro circolare esposto nei templi-panorama, e assegnandogli una funzione didattica e divulgativa della scienza della natura sosteneva che “moltiplicando i mezzi con cui si riproduceva, in immagini sorprendenti, l'insieme dei fenomeni naturali, si poteva indurre gli uomini a familiarizzare con l'unità del mondo” (*ibid.*, p. 167).

Nel 1700 il panorama circolare aveva sancito la definitiva teatralizzazione di un modo di rappresentare che se tendeva a una imitazione perfetta della natura ne deformava i significati spaziali e la realtà dimensionale: c'erano sempre artefici illusori di forte effetto per suggestionare l'osservatore posto al centro ideale della scena. La rappresentazione circolare di una città esisteva prima dell'invenzione di Robert Barker e impiegata soprattutto nella topografia militare (es., cinta muraria di Vienna di Hirschvogel).

degli appunti fissati nei diversi viaggi effettuati - per farsi poi di nuovo più esatta nei profili dello sfondo.

Non è quindi un caso che gli artisti dei panorami delle principali linee ferroviarie abbiano dedicato grande cura nel rappresentare ponti, viadotti, tunnel, gallerie che, in genere il viaggiatore poteva osservare solo per pochi istanti, perché la velocità comprimendo ogni luogo e ogni oggetto, determinava una percezione sintetica, istantanea dello spazio. Del paesaggio rappresentato la ferrovia diventava però parte integrante, perché la bellezza intrinseca della costruzione dell'uomo si coniugava con il crearsi di una nuova condizione storica dei rapporti tra individuo e progresso, tra sviluppo del territorio e società, in una sorta di "unione o copula allegorica", secondo una definizione di Dolf Sternberger.

In diversi panorami dell'epoca, che ripercorrono le linee ferroviarie dell'Impero Austriaco, l'introduzione focalizza l'obiettivo sotteso, cioè quello di essere "in immagini e parole" una sorta di vademecum per il viaggiatore, che impedito dalla velocità e trascinato dall'impazienza di raggiungere in breve tempo il luogo di destinazione, afferra soltanto un paesaggio volatizzato. Con la fine del primo piano, dissolto dalla velocità, il viaggiatore perde infatti la dimensione spaziale di far parte del primo piano e quindi la consapevolezza di essere legato al paesaggio. Deve allora elaborare una nuova visione, che si potrebbe definire panoramica, indirizzando lo sguardo verso ciò che è più lontano. La mobilità dunque, come sostiene Wolfgang Schivelbusch, "per lo sguardo panoramico rappresenta la base della nuova normalità. Per questo sguardo non esiste più dissolvimento perché la realtà dissolta è diventata la sua realtà normale, o, per dirla con altre parole, perché lo spazio nel quale il dissolvimento si manifestava con maggiore evidenza, il primo piano, per lo sguardo panoramico non esiste più."³ In quest'ottica il panorama a stampa si inserisce con il compito di "trasportare" il viaggiatore fuori dello scompartimento, per renderlo spettatore del suo stesso viaggio ricostruendogli la logica del percorso effettuato di cui egli conserva solo fugaci impressioni; come si vede, si tratta della riorganizzazione del tessuto connettivo dell'organizzazione dei dati della memoria secondo il principio che "die Probe eines Genusses ist seine Erinnerung" (la prova di un piacere è il suo ricordo), così come si legge nell'introduzione al *Panorama der Kronprinz Rudolf-Bahn* del 1876.

Se "in poche ore la ferrovia dispiega davanti agli occhi l'intero panorama e si limita a mostrare l'essenziale di un paesaggio"⁴, il più lento viaggiare nelle vie marittime diventa il soggetto di una iconografia panoramica che ben soddisfa le esigenze commerciali di importanti compagnie, come quella del Lloyd, che commissiona a Giuseppe Rieger la veduta della costa occidentale dell'Istria (di cm 17x291). L'osservatore, guidato in questo viaggio - racconto dell'abile pittore di marine e particolarmente conosciuto a Trieste - inizia il suo viaggio a bordo di un vapore lloydiano. Affacciato in permanenza verso la riva, lascia il porto di Trieste e, costeggiando la penisola istriana, raggiunge Pola. Dal sunto storico e da quello statistico il viaggiatore ricava interessanti informazioni; lungo tutto il disegno, nelle bande laterali, compaiono annotazioni sulle città, sui porti e sugli scali, sul numero degli abitanti delle cittadine più importanti e sulle maggiori autorità ivi residenti, nonché sull'altezza dei monti; viene riportata anche l'indicazione progressiva delle miglia marittime con inizio da Trieste: il panorama si presenta come valido strumento da viaggio in formato tascabile che trova nel *Panorama della Costa e delle Isole di Dalmazia nei viaggi dei Piroscafi del Lloyd Austriaco* la sua naturale prosecuzione. La rappresentazione dei vapori e dei velieri è leggermente più imprecisa in questa seconda iconografia panoramica della lunghezza di circa

³ W.Schivelbusch, *Storia dei viaggi per ferrovia*, Torino 1988, p. 66.

⁴ J.Clarette, *Voyages d'un Parisien*, Parigi 1865, p. 4.

dieci metri, come se il Rieger non avesse avuto molto tempo a disposizione per le continue pressioni del committente: una fretta motivata dal fatto che la direzione della società triestina, in vista della scadenza della convenzione con lo Stato austriaco voleva richiedere il raddoppio della corsa dalmata. Su consiglio del de Bruck si era deciso infatti di predisporre un quaderno con la raffigurazione di un viaggio "idilliaco" lungo tutto il percorso dalmata a bordo dei piroscafi del Lloyd, che nel bellissimo disegno appaiono impegnati in una navigazione tranquilla e costantemente sotto costa. Secondo il de Bruck infatti la forza dell'immagine, il senso di sicurezza e di sicura affidabilità del viaggio "avrebbero fatto miglior servizio alla causa triestina che una lunga, dotta disquisizione sulle caratteristiche e sulla storia delle varie città, ove i vapori facevano scalo."⁵

Con i panorami a stampa si concludeva una lunga avventura, che iniziata nel tardo Settecento con le indagini sul paesaggio dal vero, aveva trovato nel Panorama il suo acme in quell'intreccio latente tra viaggio dello sguardo, immaginario e utopia, in quel rapporto intrinseco tra apparenza e realtà. L'immaginazione provocata era prevista, attesa e pilotata, un invito a credere nella verità della riproduzione e sulla quella verità ambigua la spinta a soddisfare il desiderio di "viaggiare" imbastendo sogni collettivi ed individuali.

L'esplorazione dell'atmosfera a bordo di palloni areostatici consentì una più estesa e rapida visione del territorio. La conquista dell'aria diventò fondamentale per l'esperienza dello spazio e per il rilevamento del territorio. Con l'uso della fotografia si iniziò a cogliere la complessità della nuova realtà urbana a 180°, a 240° e 360°. Questa tecnica consentiva inoltre maggiore leggibilità e riproducibilità. Pertanto fu particolarmente usata nella Grande Guerra: le foto panoramiche del fronte obbedivano a necessità belliche. Gli operatori foto-cinematografici dei vari reparti italiani come i loro colleghi austro-ungarici riprendevano sistematicamente, da ogni angolazione possibile, l'intera zona del campo di battaglia, perché i comandi centrali e periferici potessero trarre il maggior numero di informazioni circa le posizioni e le strutture avversarie. Il "fronte di carta" evidenziava l'esatta comprensione della natura del terreno con gli spazi, i rilievi, le linee trincerate, gli ostacoli naturali e artificiali⁶.

Diversi sono i panorami fotografici legati al nostro fronte, sia di parte italiana sia di parte austriaca; fra questi *Gorizia vista dal Podgora*, realizzato nell'agosto 1916 dopo la presa italiana della città, diventò uno dei principali simboli di propaganda della vittoria italiana. Divulgato e commercializzato come *Fascicolo VI dei Panorami della guerra* (lire 3) assieme ad una breve descrizione delle vicende storiche della città e ad una carta geografica dei luoghi su cui è segnata l'ampiezza dell'obiettivo, fu ristampato più volte fino al dopoguerra. Destinatario era il grande pubblico, ma anche il soldato della retrovia che riceveva gratuitamente il fascicolo.

Che cosa rimane oggi del "vecchio" panorama? L'impiego di tecniche sofisticate consente la realizzazione di foto panoramiche, commercializzate ad uso turistico e di panorami con cartografia nuova, attuale, digitalmente esatta, particolarmente apprezzati da escursionisti, alpinisti, e sportivi.

⁵ U. Del Bianco, *I Panorami delle coste dell'Istria e della dalmazia strumenti ausiliari della politica imprenditoriale del Lloyd Austriaco*, in *Panorami della Mitteleuropa*, Monfalcone, 1994, p. 40.

⁶ L. Fabi, *Guerra a fuoco. Grande Guerra e fotografia*, in *Panorami della Mitteleuropa*, op. cit. p. 129-134.