

Mauro F. Minervino

Bernard Berenson

Un esteta sulle strade della Calabria

Questa storia c'era prima di me, prima delle strade e dei posti che di solito racconto nei miei libri, ma adesso è venuto il momento di riprenderla.

Nel 1907 in Italia circolavano in tutto circa 4.000 automobili. A Torino era da poco nata la FIAT, che aveva costruito la sua prima auto solo otto anni prima, nel 1899. In quello stesso anno la prima macchina stradale che toccò la mirabolante velocità di 100 chilometri l'ora sfrecciava invece su una strada della campagna francese. Sulle strade calabresi all'alba di quel secolo cruciale, il secolo della mobilità e delle strade, di «automobili e velociferi» se ne dovevano vedere in giro davvero pochi, pochissimi esemplari. Mosche bianche, arnesi favolosi e infernali. Roba da signoroni. In effetti i calabresi proprietari di un'automobile circolante erano pochissimi. Solo otto i veicoli immatricolati censiti dal Touring Club per quell'anno 1907. Una di quelle sette automobili, fieramente esibita in occasioni ufficiali e raduni mondani, apparteneva ad un vecchio colonnello garibaldino, il nobile catanzarese Achille Fàzzari. Figura che si situa tra l'eroe, l'avventuriero (con Ricciotti Garibaldi progettò a lungo una spedizione in Nuova Guinea, profondamente convinto, come scriveva in una lettera del marzo 1879, della necessità per l'Italia di conquistarsi colonie) e il magnate. Fàzzari dopo le imprese garibaldine, passato dalle armi alla politica ed eletto deputato, fu titolare di fortune legendarie e di



Foto di profilo. #f88 / L3RF Archivio Fotografico

affari non sempre limpidi che lo videro tra i protagonisti del grande scandalo della Banca Romana: l'enorme credito da lui ottenuto di 5.000.000 di lire dell'epoca attraverso raccomandazioni politiche e i buoni uffici di esponenti di spicco come Luzzatti, di Rudini e dello stesso Giolitti, rappresentava infatti una delle più grandi operazioni finanziarie dell'epoca, e furono sollevate molte perplessità sulle modalità e la correttezza delle concessioni offerte all'ex garibaldino. Alla fine dell'Ottocento tra i suoi possedimenti in Calabria rientravano le grandi tenute di "Ferdinanda" e "Mongiana", già appartenute ai Borboni, acquistate ad un prezzo estremamente vantaggioso. Fàzzari aveva avviato inoltre grandi opere agricole e industriali nei suoi possedimenti. Una grande segheria sfruttava la ricchezza di legname delle vaste foreste di Stilo; aveva in concessione miniere di gesso e di ferro; due grandi altiforni, che producevano ottima ghisa, erano stati fatti costruire da lui ex novo, così come i 32 km di ferrovia ed i 5 di funicolare che permettevano il trasporto del minerale estratto e lavorato e del legname dalle tenute alla spiaggia di Monasterace, dove aveva fatto erigere anche un piccolo porto commerciale: il complesso delle sue imprese, nel suo insieme, forniva lavoro a circa 2.000 dipendenti. Cosicché al culmine delle sue fortune Fàzzari si era fatto costruire, sul modello delle ricche magioni rinascimentali delle famiglie fiorentine,

un palazzo di lusso sul corso principale della sua città: Palazzo Fàzzari. A quel punto, invece della solita carrozza a cavalli, il barone Fàzzari acquistò per sé un'auto da tenere in garage e da usare per i suoi trasferimenti in città e nei suoi possedimenti sparpagliati in mezza Calabria. Il palazzo principesco alla moda fiorentina sul corso della città e la fiammante berlina a motore erano eccentricità vistose e nuovissime passate entrambe alla storia della Calabria e della città di Catanzaro. A fargli da *chauffeur* era stato scelto un ex zuavo prussiano, Ignazio Kröne, che il Fàzzari, ferito gravemente e creduto morto dai suoi nella battaglia di Montelibretti, avendolo questi tratto in salvo, per riconoscenza tenne al proprio servizio come valletto e autista sino alla morte.

Per il resto ancora in quegli anni di *Belle Époque* in giro sulle strade carrozzabili della Calabria, allora rare quanto le auto, spesso inservibili, sgangherate e polverose, andavano ancora le diligenze postali, carrozze di nobili e reparti militari, cavalcature di medici, carri agricoli e traini di asini, buoi e muli. La strada ferrata correva solo sul Tirreno, unendo col filo sottile delle sue lame di coltello Napoli a Reggio Calabria. Anche quello un viaggio incredibile. Undici ore filate di treno, dalle remote Calabrie alla bella Napoli, come quelle che impiegò lo scrittore vittoriano George Gissing nel 1897. Sulle marine solo minuscole stazioncine isolate come oasi nel deserto, spiagge ventose, paesaggi mozzafiato e plaghe malariche e disabitate, intorno mare e montagne a perdita d'occhio. I paesini stinti e dai colori giallastri restavano arretrati, in alto, con la gente stretta intorno a chiese e castelli e alle case fitte come presepi, a debita distanza dal mare. La vita si rifugiava lontano dall'incertezza delle poche strade, dalle rarissime automobili e dalla novità della ferrovia. Un altro mondo, lillipuziano, capovolto nel giro di un secolo. Tutte cose accadute sugli stessi luoghi slabbrati di adesso, impensabili con gli occhi di adesso. In quegli anni la gente minuta si muoveva poco, ancora prevalentemente a piedi, anche per viaggi molto lunghi e faticosi. A quel tempo nessuno in Calabria si doveva preoccupare delle auto, delle strade e del traffico, e nemmeno di cose come lo scempio delle coste, l'abusivismo, l'inquinamento, allora. Altri guai, ma non questi. Il paesaggio era lì, quasi intoccato, lì come sempre. C'era e basta. Il paesaggio, casomai, esisteva solo per gli stranieri. C'era per gli occhi degli estranei. Venivano apposta da lontano. Loro sì se ne accorgevano, ne parlavano, ne scrivevano, lo dipingevano con meraviglia a parole e a colori il paesaggio delle vecchie Calabrie. E la sua visione potente e aspra suscitava sempre una certa estenuata incredulità, una fastidiosa svenevolezza. Svenevolezza da cui sono affetti quasi tutti i racconti dei viaggiatori stranieri del Grand Tour, sempre alle prese con le sensazioni esotiche e primitive che avvincono certe loro visioni naturali e umane della selvatica natura calabra.

Sarà l'avvento dell'automobile a mettere fine anche all'epopea del Grand Tour attraverso i rischiosi confini delle Calabrie, a quegli sguardi un po' effeminati e troppo carichi di uno stupore sempre misto a degnazione.

**I nuovi granturisti
macchinizzati sono
una curiosa coppia
di ricchi ed
eccentrici signori
anglo-americani:
Mary Smith e
il critico e
collezionista d'arte
più famoso
al mondo,
Bernard Berenson**

Ma c'è ancora qualche eccezione significativa, qualche pezzo buono, anche nel finale inglorioso di questa epopea letteraria sterminata per mano della tecnica, prima dell'avvento del turismo di massa, prima che arrivino le file di automobili di vacanzieri e pendolari a incasinare una statale rovente, così come adesso, in mezzo a un paesaggio calabrese ormai scolorito e rotto al disincanto.

Accade proprio in quegli anni, su quelle stesse strade di Calabria ancora incerte e polverose. Immagini pur sempre sorprendenti, anche da bordo di una delle prime automobili, nel corso di un viaggio al Sud effettuato nella primavera del 1908. Il diario di bordo è tenuto da due stranieri in viaggio per le strade della, ancora per poco, "vecchia Calabria". I nuovi granturisti macchinizzati sono una curiosa coppia di ricchi ed eccentrici signori anglo-americani. Assieme all'americana Mary Smith, una signora elegante e piuttosto avvenente, in una grossa berlina che arranca sballottata per i macadam sconnessi e spesso interrotti della vecchia Calabria, viaggia il suo già famoso e autorevole sposo, un uomo piccolo, con gli occhi vispi e la barbetta a punta. È il critico e collezionista d'arte più famoso al mondo, Bernard Berenson. Entrambi vengono giù da Firenze, dove hanno una magnifica villa sulle colline di Fiesole, "I Tatti". Intorno a loro abita l'arte italiana del Rinascimento, una vita raffinata e discretamente peccaminosa, gli studi di storia dell'arte, i viaggi esotici e il bel mondo. Chissà perché la Calabria, un viaggio faticoso, pieno d'imprevisti e in fondo senza grandi attrattive, interessa ancora a gente così bennata. Durante il viaggio in macchina scrivono e annotano entrambi. La Calabria è stupore allo stato puro, anche per loro più abituati alla perfezione e all'ingegno dell'arte che non alla vita rustica e alle visioni all'aperto della vita popolare. Bellissimo paesaggio e quasi «nulla come Arte», è la formula che il più volte chiude le loro note di viaggio sulle strade delle Calabrie. La natura indomita sino a quel tempo l'ha avuta vinta sulla Storia, sulla fragilità dei documenti della storia e delle opere d'arte, e anche sulla tecnica e sugli artifici umani, con i ripetuti terremoti e catastrofi che da queste parti riportano bruscamente indietro l'orologio del tempo. Per una singolare circostanza il viaggio dei Berenson accadeva pochi mesi prima del terremoto del 28 dicembre 1908, il cataclisma che rase al suolo Messina e Reggio, distruggendo anche alcune delle località e dei monumenti appena visitati dai Berenson in Calabria e nella città siciliana.

I Berenson compiono a Sud un lungo itinerario stradale, che inizia in Sicilia, a Messina (nella cui università insegnava allora Gaetano Salvemini, amico dei Berenson), termina poi a Napoli alla metà di giugno, col favore della bella stagione. Poi per i coniugi Berenson è la volta della Calabria. Sarà un'impresa. L'attraversamento automobilistico della regione segue la traccia delle poche strade carrozzabili a disposizione. L'unica strada da e per la Calabria è sempre la vecchia Nazionale delle Calabrie, tortuosa come un filo imbrogliato, non ancora asfaltata. Un solco stradale solitario e spesso impervio, che anche



rimontato in una grossa auto resta un'avventura faticosa. Sei giorni, da Reggio Calabria a Lagonegro. I Berenson in cerca d'arte e di vestigia, in Calabria, a parte qualche eccezione di rilievo, dicevamo, ne vedranno ben poche. Anche se passano per località segnate dalla storia e dall'arte come Gerace, Monteleone (Vibo Valentia), Serra San Bruno, Stilo, Squillace, Santa Severina, San Giovanni in Fiore, Cosenza, Sibari. Il viaggio dei Berenson si chiude in gloria solo al ritorno a Napoli, con lo sbarco mondano a Capri, hotel "La Floridiana". L'intero viaggio per le strade della Calabria si svolge a bordo di una grossa automobile, una pesantissima e ingombrante berlina, che i Berenson snobisticamente non guidano e che, pur servendosi, amabilmente, detestano. La loro è ancora la condizione elegante ed elitaria del viaggiatore colto, non del semplice turista, a cui si rende «intollerabile l'esibizione personale» e gli strepiti del «mondo meccanico». Li accompagna per un tratto un amico fiorentino molto intimo di entrambi i Berenson, personaggio bislacco, prefuturista fanatico dell'automobile, il giornalista Carlo Placci. Sempre spazientito da curiosi e abitanti che si fanno intorno nei paesi e nelle contrade più isolate per osservare con meraviglia il nuovo prodigio meccanico, l'automobile. Questo Placci ogni volta sbotta altezzosamente: «È un martirio arrivare in quei posti ed essere alla lettera aggrediti dalla folla. Non se ne può più». Dell'equipaggio dei Berenson fa parte anche il giovane nipote francese di Placci. Lucien Henraux, giovane amico di Marcel Proust; all'occorrenza guida anche lui l'automobile – di cui è il proprietario – ed è giunto appositamente da Parigi per l'impresa. Insomma uno strano quartetto di eccentrici perdigiorno percorreva le strade scassate della vecchia Calabria.

Il diario tenuto da Mary Berenson è assai scarno: spicca per l'attenzione alle atmosfere dei luoghi. C'è il fascino dei paesaggi mutevoli, ci sono i silenzi degli attraversamenti in mezzo al magico e tormentato paesaggio calabrese. Un interesse divertito più per i pigri e difficoltosi collegamenti stradali che per il valore artistico e culturale delle mete faticosamente raggiunte. L'automobile viene usata dai Berenson senza frenesia, come nei lenti viaggi a piedi o in carrozza passati alla storia della tradizione classica del Grand Tour.

È così che Mary e Bernard attraversando lentamente le strade delle regioni possono assaporare quello che appare loro ancora «l'aspetto più incantevole del viaggio in auto, le lunghe ore di sogno in un panorama di meravigliosi scenari incontaminati». Un viaggio indisturbato, dato che dove passa la loro auto ancora non passa nient'altro. Per i Berenson l'automobile con cui attraversano nel 1907 le contrade più impervie e spettacolari della vecchia Calabria, è ancora un mezzo elettivo, una specie di cocchio di gala. Ed è così che la usano, come una carrozza di lusso. L'automobile posseduta solo da pochi eletti, consente ancora in quegli anni di assaporare, come mai più accade ai comuni mortali della nostra società affetta da tutte le frenesie dromiche tipiche della società della mobilità generale, la libertà del



viaggiare da soli sulla strada, a lungo, in solitudine e in luoghi sconosciuti. Un privilegio che già appariva per altri versi perduto, compromesso dall'incipiente sviluppo dalle ferrovie e dalla nascita dei viaggi organizzati. Una libertà effimera e in fondo illusoria, che per un breve intervallo fa ritrovare ai viaggiatori più eccentrici il gusto esotico del Grand Tour. Sono gli ultimi spiccioli del viaggio di formazione che in Calabria i Berenson affidano ad un'estetica delle suggestioni sensuali e alle sensazioni energetiche del paesaggio, più che alle sparute prove dell'arte. Non immaginano che, immersi come sono in un miracoloso intervallo di tempo e di luogo, faranno appena in tempo a godersi dalla loro voluminosa berlina a motore quegli stessi panorami intoccati della Calabria dei primi del '900, presto colmati anche qui proprio dalla diffusione di massa dell'automobile fordista e dai guasti raccapriccianti del cemento, continuata nell'apocalisse dagli stupri infiniti del contemporaneo.

Da buona americana, Mary Berenson attribuisce un punteggio a ogni cosa che vede dalla macchina. A ogni paesaggio assegna un punteggio. Il gradimento per i luoghi attraversati nel suo tour automobilistico calabrese è espresso con gli asterischi. La signora Berenson in fondo mette asterischi come si farà più tardi con alberghi e ristoranti affluenti consigliati da guide e gourmet, come noi oggi mettiamo bandierine blu e verdi che pretendono di assegnare meriti ecologici e di indicare le mete del turismo sostenibile consigliato ai vacanzieri più responsabili. La differenza sta nel fatto che all'illusione di pulizia e di bellezza a un tanto al metro di adesso, corrispondeva l'oggettiva visione del bello segnata allora da una signora americana di buon gusto. Comunque risultava vincitrice di questa hit list dei paesaggi calabresi del 1907, con tre asterischi, «la vista sulla piana di Sibari, bagnata dal Coscile e dal Crati», ammirata dalle colline di Terranova. Una visione panoramica vasta e nobile, «degnata dell'intero viaggio», dice Mary e c'è sicuramente da crederle. Se la signora Berenson li rivedesse adesso questi posti di magia ridotti a voragine autostradale, magari da un bordo trafficato della 106 gremita dai mostruosi villaggi-vacanze che grandi come caserme ingombrano la piana vicino ai laghi di Sibari, o dalle parti del bivio di Cantinella di Corigliano, con i supermercati, i ristoranti per banchetti e le case abusive piantate tra le rovine del parco archeologico di Sibari, con le puttane nigeriane e i braccianti rumeni sfruttati che vivono alla macchia negli aranceti e tra le casupole di lamiera delle piantagioni di clementine, chissà che orrore, che offesa per il senso del bello della povera signora Berenson. Noi invece ci stiamo facendo l'abitudine. Vivere nel brutto, dentro case brutte, sulle strade del brutto, senza accorgersi del brutto, è possibile, eccome.

A distanza di decenni da quel viaggio pionieristico, il vecchio Berenson allo scrittore Guido Piovene, altro venerabile custode del paesaggio italiano, appariva come un nume, a cui «si direbbe che l'età, consumando tutto l'inutile, abbia portato in lui l'estremo della perfezione. È uno dei pochissimi uomini nei quali la lucidità della mente

anziché corrompersi si definisce, e ritorna a una specie d'intatto carattere verginale». Con quegli stessi occhi e con lo stesso acume molti anni dopo, nel 1955, ormai novantenne, il celebre storico dell'arte affronta di nuovo un viaggio in Calabria. Berenson è davvero l'ultimo dei grandi viaggiatori ad aver visto la Calabria. L'intero reportage esce sul «Corriere della Sera», proposto dal giornale in tre puntate. Siamo alle soglie dell'Italia del *boom*, il miracolo economico è alle porte e anche la mutazione antropologica e fisica del paese sta per compiersi, finanche in Calabria.

Quando ho riletto le brevi e veloci note dei diari di viaggio per il Sud dei Berenson, mi sono chiesto cosa spingesse un uomo originale, ricco e appagato come il vecchio e aristocratico Berenson, già novantenne, ad affrontare nel 1955, per giunta da solo, di nuovo un viaggio in Calabria. Ad eccezione di una breve visita a Reggio negli anni '30, Berenson non era infatti mai più tornato in Calabria. Una magia dei luoghi e delle atmosfere che durava, e doveva aver funzionato intatta a distanza di quasi mezzo secolo sulla sensibilità del vecchio esteta, come una calamita, quando alla fine della vita, alla vigilia del suo secondo viaggio per la Calabria, si chiede: «mi ritroverei forse a sopportare fatiche, scomodità, e talvolta a soffrire di tedio, se non fossi incalzato dalla spinta di compiere, a mio modo, un pellegrinaggio?» Fascino ben ricompensato, se è vero che Berenson ha avuto la fortuna, come pochi altri grandi viaggiatori del passato, di vedere in tempo la Calabria che non c'è più. Le ultime bellezze. Restava vivo il ricordo di strade incerte e polverose. Per le taverne «neolitiche» e l'ospitalità grossolana affrontata nel 1908, teme di aver progettato il viaggio «durante un accesso di ottimismo». Tuttavia l'esteta edoardiano troverà la regione rivisitata dopo il tour di mezzo secolo prima, profondamente cambiata nel paesaggio, modellato proprio dall'avvento della mobilità e dal tracciato di nuove strade. Resterà sorpreso dall'opera incipiente di una modernizzazione già molto spinta. Ci sono «belle strade asfaltate», costruite e finanziate della Cassa per il Mezzogiorno, istituita cinque anni prima, al posto dei tratturi sconnessi del suo primo giro in macchina per la Calabria, fatto nel 1908 assieme alla moglie Mary. Sono ancora tempi di mezzo ma la strada è già protagonista. Ma dopo quasi mezzo secolo, due guerre mondiali, il fascismo e prima la caotica ricostruzione del dopoguerra, la Calabria è già un'altra cosa. La Calabria scende dai paesi e si raduna sulla strada, che raccoglie e incammina già un popolo eterogeneo e sciamante, «gente venuta da più parti: i vecchi cavalcando gli asinelli, gli altri inforcando biciclette, motociclette, vespe e lambrette». Accanto alle strade nuove, spuntano le prime marine per i turisti, gli alberghi nuovi, i primi casermoni appena costruiti, che pure gli apparvero «alti e portentosi, in quella campagna senza abitanti». Il vecchio studioso è sorpreso e si compiace dei nuovi alberghi. Erano gli anni dei *Jolly Hotel*, la prima catena a basso costo di hotel per il turismo e il commercio che l'industriale veneto Gaetano Marzotto aveva sparso nei principali capoluoghi di provincia del Sud e nei maggiori centri di snodo, anche in Calabria.



Di fronte ai mutamenti in atto negli anni '50 Berenson in Calabria è convinto di avere sotto gli occhi «un esempio di come la spola della Storia vada avanti e indietro sul telaio del tempo». Se povertà, emigrazione e disagi avevano respinto per secoli le popolazioni lontano dalle coste, ora la ferrovia, le strade e il turismo richiamavano di nuovo gli uomini in riva al mare. Ma allo stesso tempo Berenson resta compiaciuto da un paesaggio che negli anni '50 a lui che è un esteta sembra ancora integro, lontano dalle compromissioni e dalle brutture di adesso. La poesia e la forza suggestiva della Calabria, per lui, risiede ancora nel paesaggio, ancora sostanzialmente intatto durante il suo attraversamento automobilistico. Percorrendo infatti verso Nord, «la strada che da Reggio volge a settentrione», la medesima strada che oggi si accompagna al triste spettacolo della statale 18, Berenson si trova ad ammirare «una riviera bella quanto la ligure o la francese». Una sensazione che dura con i tratti più belli della riva tirrenica calabrese che sembrano anticipare la più famosa costiera che va da Amalfi a Ravello fino a Sorrento. Berenson osserverà, persino compiaciuto, che l'intero territorio costiero è ancora indenne, lontano dalle aggressioni e dagli abusi rovinosi della modernità: la «Calabria sfugge, per ora, ai guasti di un'edilizia con caratteri suburbani, non soffre la contaminazione delle cartacce e degli involucri da sigarette buttati per ogni dove, né subisce l'onta di affissi pubblicitari contro l'azzurro del cielo e del mare, come avviene in molti tratti della strada litoranea da Marsiglia a Livorno». L'ultimo tratto è il percorso che dal Pollino scende a Mormanno, e poi verso la costa tirrenica che appare luminosa «attraverso una stretta gola di montagne». Sulla costa tirrenica, a Scalea, la strada apre ancora un teatro di bellezze magnifiche, paesaggi e sensazioni degne di un esteta appassionato al suo ultimo viaggio. L'addio alla Calabria viene dato dal vecchio Berenson, in una giornata di completo riposo, dalle sponde di Praia a Mare. Praia a Mare degli anni '50, in una cartolina che sembra incredibile e nostalgicamente evocativa: «un prospero luogo di villeggiatura, con un'isola omerica di fronte e l'incantevole veduta dei monti che cingono il golfo di Policastro». La strada SS18 ha stravolto e ridisegnato quei luoghi della costa tirrenica sino alla nemesi, rendendo irricognoscibili le tracce «omeriche» di quel paesaggio, che Berenson contemplò, seduto «all'ombra di rocce favolosamente romantiche».

Un'oretta di un giorno qualsiasi sulla statale 18 di adesso, in mezzo al traffico, tra le casette tirate su alla brava ai lati della strada, in mezzo al caravanserraglio degli alberghi vuoti e delle pensioni di mare, e il vecchio e sofisticato allievo di Walter Pater si sentirebbe catapultato in un girone dell'inferno dantesco. Una catastrofe del paesaggio che a lui, esteta incantato dalla poesia di una Calabria ruvida e frugale, il tempo a venire risparmierebbe di vedere. Quella inevitabile e corriva che invece resta qui davanti a noi, sulle nostre strade di casa.

