

GIULIANA ANDREOTTI

TRANSIBERIANA, PRETESTO PER UNA PSICOLOGIA DI PAESAGGIO

Premessa. – Poiché in precedenti lavori si è sostenuto che un qualsiasi momento architettonico – oppure un evento oppure ancora un segnale mistico – sono in certo qual modo il principio dell'inaugurazione concettuale del paesaggio o meglio di quello che diverrà il paesaggio culturale (Andreotti, 1996, 1998, 2005), e poiché altre esperienze di studi propongono fenomenologie inedite, sembra opportuno considerare alcune grandi imprese umane abbastanza recenti, così da riconoscere testimonianze sul sorgere di paesaggi che, oggi, per noi sono divenuti marcatamente culturali.

È il caso, ad esempio, della costruzione della ferrovia transiberiana: quella ferrovia che, partendo da San Pietroburgo e passando per Mosca e Urali, in quasi 10.000 km di corsa, giunge al suo capolinea a Vladivostok, sull'Oceano Pacifico. Più propriamente, Transiberiana – il cui nome storico è Gran Via Siberiana – è la sezione orientale della ferrovia (7.000 km), da Čeljabinsk, alle falde sud-orientali degli Urali, sino a Vladivostok.

La Transiberiana. – Promotore della Transiberiana, voluta per modernizzare la Russia attraverso lo sviluppo delle regioni orientali, ma specialmente per motivi strategico-militari, fu nel 1875 Sergei Witte, ministro russo dei Trasporti prima e delle Finanze poi. I lavori iniziarono nel marzo 1891 con la costruzione del primo tratto Miass-Čeljabinsk. La cerimonia d'apertura dei lavori avvenne, tuttavia, oltre due mesi dopo, il 31 maggio 1891, a Vladivostok, alla presenza del futuro imperatore Nicola II che sarà l'unico imperatore ad aver attraversato tutta la Russia. Il traffico regolare tra San Pietroburgo, allora capitale dell'Impero russo, e i porti di Vladivostok e Dalnij fu attivato nel luglio 1903.

Da un articolo del giornalista Leonardo Maisano (2006, p. 11) si estrae questa descrizione della nuova linea: «Un'avventura incrociava un'altra avventura, tanto immensa da commuovere anche i coraggiosi pionieri delle quattro ruote. La ferrovia Transiberiana fu, infatti, impresa di muscoli e cervelli, viaggio unico ai limiti del mondo per saldare le coste del Pacifico all'Europa, lungo una via ferrata di diecimila chilometri dal confine con la Corea al Golfo di Finlandia. Fu, soprattutto, la più costosa opera della storia moderna [due miliardi di rubli, un terzo del bilancio russo, n.d.a.] realizzata fino allora in tempo di pace».

I pionieri delle quattro ruote erano il famoso giornalista Luigi Barzini senior, il principe Scipione Borghese e il meccanico Ettore Guizzardi che, nel giugno 1907, compirono il memorabile raid automobilistico Pechino-Parigi, dal quale è seguito poi il resoconto *La metà del mondo vista da un'automobile. Da Pechino a Parigi in 60 giorni*.

Nel *reportage* Barzini così ricorda il momento di forte emozione dell'impatto con la ferrovia:

Eravamo alle prese con [...] piccole difficoltà, quando ci giunse alle orecchie un fischio lungo, alto, sonoro, che riconoscemmo subito, e che ci fece volgere il viso illuminato di gioia dalla parte dove esso era venuto. – Il treno! – esclamammo. – Il treno!

Distinguemmo la linea della ferrovia transiberiana, al di là della Selenga, con le casette rosse dei suoi guardiani, e i pali del telegrafo, tagliata alla base di colline coperte di pini. Fra gli alberi un pennacchio di vapore bianco fuggiva, disperdendosi su per la pineta, inseguito da un rombare alto, continuo, crescente. E il treno comparve, sbuffante, veloce. Il vincitore, il trionfatore, il conquistatore dell'Asia passava. Correva verso Irkutsk, verso l'Europa. Esso ci univa all'Europa. [...] In un impeto d'entusiasmo lo salutammo con un caloroso *evviva* [2006, p. 210].

Nella storia dell'avanzare della costruzione di questa ferrovia l'osservatore del paesaggio coglie momenti psicologicamente fondanti del primo apparire di quel paesaggio che, come accennato, diverrà culturalmente significante. Si sa da Anton Čechov che in quei luoghi sterminati e disabitati, al momento dell'arrivo degli operai, come unico segnale della presenza umana, in particolare a est del Lago Bajkal, vi erano solamente dei pali telegrafici.

Ebbene, non esiste un momento architettonico iniziale, non esiste un evento storico fondante, un qualsiasi segnale mistico e, dunque, non dovrebbe esserci un paesaggio culturale. Eppure, la psicologia del paesaggio induce a riconoscere il paesaggio culturale persino nelle distese acquitrinose, nelle fitte foreste e nelle steppe orientali che si inoltrano verso quell'ignoto di fine Ottocento.

E la corsa verso oriente di questa inumana ferrovia si ferma a infinite stazioni concettuali e psicologicamente fortissime, così quante sono le tappe del pensiero umano. Psicologicamente ogni paesaggio intravisto contiene mille e mille paesaggi, così quanti sono i momenti delle riflessioni umane su quei luoghi allora sperduti, oggi riconoscibili per l'intensità storico-geografica che sopportano.

Non si è in grado di descrivere contrada per contrada quello che avremmo incontrato o incontreremmo in tale viaggio perché nulla è stato costruito più evidente e più concreto di quello che sono il pensiero, la suggestione e, infine, la psicologia del paesaggio. Insomma, è l'impresa in sé, l'impresa medesima che si fa paesaggio culturale.

Si rilegge per un momento ancora quello che riferisce Leonardo Maisano :

Per piantare nel ghiaccio le 380 mila tonnellate di ferro usate nella tratta principale furono necessarie centinaia di migliaia di lavoratori, compresi tutti i detenuti di Odessa che, appena giunti a Vladivostok, fuggirono terrorizzando le province al confine russo-sino-coreano. [...] «Fu uno sforzo immenso», racconta Aleksej Illarionov, storico dell'Università di Vladivostok. [...] «Un'idea della complessità la può dare la storia del ponte Aleksievskij sull'Amur, lungo due chilometri e mezzo. Fu progettato e realizzato in Polonia, trasportato via treno a Odessa, imbarcato su una nave sino a Vladivostok, da dove fu portato 900 chilometri a nord e montato sul posto pezzo per pezzo» [2006, p. 11].

Il ponte, gettato sull'Amur nei pressi di Khabarovsk, era lungo 2.568 metri e aveva 18 campate, ognuna lunga 127 metri. È stato messo in funzione il 18 ottobre 1916 e abbattuto

tra il 1991 e il 1999 per essere sostituito da un ponte combinato che consentisse il transito a treni e automobili.

Si riprende a procedere verso oriente con coloro che, metro dopo metro, stanno piantando i binari sul finire del 1800. Davanti a loro non c'è nulla. Le nostre visioni di paesaggio sono libere perché non vincolate a nessun segnale; perché esse sono psicologicamente a posteriori, agganciate a quelle cronache del giorno per giorno nelle quali si deve storicizzarsi e nelle quali si deve trasferirsi.

E nemmeno si può fare un paragone con l'avanzata – a ovest, invece – delle ferrovie transcontinentali americane perché i pionieri nordamericani non si trovarono ad avanzare nel vuoto, quasi pneumatico, come accadde, invece, per i russi.

Gli americani si trovarono di fronte, momento per momento, come presenza, l'antagonismo degli indiani e la loro avanzata fu in qualche modo ossigenata, se così si può dire, da certe punteggiature storiche colà disegnate da precedenti esperienze europee, anche se rare, saltuarie ed episodiche, comunque da eventi, seppur non sempre percettibili, di altre antropizzazioni.

Per quanto si può comprendere i russi dovevano avanzare, come accennato, nel vuoto: l'unica presenza seppur lontanissima era l'Oceano Pacifico, laggiù, in fondo, a oriente, a Vladivostok. E Vladivostok, ultima città dell'Impero, così apparve al ministro dei Trasporti, Konstantin Poset nel 1874 (Maisano, 2006, p. 11): «Qui manca tutto, nemmeno il burro si trova, e neppure carne o verdura commestibili. In compenso ci sono taverne e case di piacere in grande abbondanza».

Con questo non si vuole categoricamente affermare che nell'immenso territorio dagli Urali a Vladivostok non esistesse nulla e non vi fosse nessuno, ma si vuole solo far immaginare il vuoto culturale – soggettivamente parlando, ossia senza alcun confronto culturale, come accadde, invece, in America – che si trovava davanti a coloro che avanzavano.

La Siberia era allora per l'uomo occidentale un deserto storico. E non si confonda questa via dell'Oriente con altre vie dello stesso Oriente, quale, ad esempio, la via della seta, in quanto le tappe di quelle carovane, anzitutto, erano più a sud e poi si collocavano lungo i margini di certi percorsi già consumati dalla storia: e si pensa alle imprese di Alessandro Magno che arrivò tra i monti dell'attuale Afghanistan e agli odierni Pakistan e India settentrionale oppure alle orde mongole di Gengis Khan, conquistatore del vastissimo impero asiatico dal Mar Caspio all'attuale Pechino, e ancora agli avamposti cinesi del Catai, raggiunti da Marco Polo, o alle memorabili gesta di Tamerlano.

Invisibilità del paesaggio culturale. – L'intento, sfiorando la storia della costruzione della ferrovia transiberiana e sorvolando con l'immaginazione il procedere di questa impresa, è quello di cercare di dimostrare la labilità di cosa possa definirsi «paesaggio culturale»: si crede di essere arrivati all'*invisibilità* di questo paesaggio, vale a dire che si può costruirlo, come una grande impresa, senza alcuna arte architettonica, nel nostro animo. Forse era questo che voleva dire Herbert Lehmann (1986) quando fu fermato dalla morte mentre era intento a sviluppare la sua *Psysiognomie der Landschaft*.

L'invisibilità di tale paesaggio è proposta dalla sua descrizione e dalla sua storia: esso è figlio solo della «grande impresa», non è costruito da nessun'arte architettonica e non ci proviene da nessun altro motivo che non stia tutto nella nostra mente. Esso si costruisce da sé medesimo nella partenogenesi della nostra psiche. La sua capacità di rivelarsi, il suo potenziale espressivo non stanno nella realtà, ma nell'idea suggerita dalla rilevanza e dalle proporzioni dell'opera.

Anche se fuori da questo iter psicologico di derivazione lehmanniana, pare che Antoi-

ne S. Bailly (1987, pp. 349-354), quando afferma che la territorialità è anzitutto un processo mentale attraverso cui l'individuo assegna significato culturale e sociale a un determinato luogo, giunga alle stesse conclusioni o, perlomeno, rimanga irretito dalla complessità del rapporto uomo-territorio.

Si deve riconoscere che l'episodio della costruzione della ferrovia transiberiana, come accennato all'inizio, è stato solo un esempio ed è servito da pretesto per arrovellarsi o farsi arrovellare su quale possa essere il rapporto fra il paesaggio e la psicologia, vale a dire fra l'uomo e il suo operare sul territorio: perché l'operaio che collocava uno di quei binari, una di quelle 380 mila tonnellate di binari, non sapeva di operare sul territorio, così come si può intendere noi adesso. Quell'uomo piantava i suoi bulloni.

Noi siamo, adesso, più di un secolo dopo, dietro di lui, scorgendo paesaggi sempre sopravvenienti, forse solo fantastici, forse mai esistiti, ma che stanno racchiusi tutti nel pugno dell'Impresa.

È dall'Impresa che noi traiamo gli spunti dei nostri giudizi. La grande impresa dà a ognuno di noi un'idea diversa del paesaggio.

Una maieutica per la comprensione del paesaggio culturale. – Si deve allora socraticamente cercare una maieutica che aiuti a capire cos'è questo misterioso paesaggio culturale.

Nasce forse con il primo inconsapevole architetto? Nasce forse con la prima inconsapevole ara? Nasce forse con il primo vagito della mente umana? Nasce forse per le orme lasciate da qualche grande eroe primigenio? Nasce forse per una prima fiamma, così come il mito di Prometeo o nasce, invece, anche per il bagliore delle grandi imprese; e, dunque, soltanto dentro di noi e frutto della nostra immaginazione? Ma la nostra immaginazione ha un qualche rapporto con la Terra? E qual è questo rapporto? Oppure è la storia, questo anonimo nume che ha alimentato ogni generazione che ci ha preceduto, a modellarci secondo la psiche di quello che è stato vissuto anche da altri in altri luoghi, seppur lontani, seppur lontanissimi? Quella medesima psiche che, per esempio, ha consentito ad alcuni geni dell'umanità, distanti tra loro, di giungere alle stesse scoperte, ognuno all'insaputa dell'altro?

I nostri studi devono percorrere e cercare il travaglio di queste domande.

Si è accennato al primo architetto. Si assume la figura dell'architetto come immagine e come archetipo: forse la prima architettura è stata dettata dalle necessità dell'uomo nei confronti dell'ambiente. Questo sembra ovvio. Ciò che è più complesso è stabilire come il rapporto uomo-ambiente sia stato risolto negli ambienti umidi, in quelli montani, nelle pianure boschive oppure in situazioni emergenziali.

La domanda si fa più complessa ancora se ci si chiede se egli avesse operato questa prima architettura in presenza di vincoli religiosi, di tabù mitici, di situazioni disperate o di tutte e tre queste componenti.

Qui si sono presentate solo alcune ipotesi, ma in realtà le ipotesi possono essere innumerevoli: per ognuna delle quali la prima architettura può aver operato anche secondo contingenze che non è possibile nel nostro caso considerare. Però quell'istante è rimasto in qualche modo scritto.

Quando ci si è riferiti alla prima architettura probabilmente sottomessa a vincoli religiosi, memorie o tabù mitici, non si è fatto altro che sollevare l'interrogativo sulla nascita dell'intelligenza umana e quello se essa preceda il sentimento religioso o ne sia stata, invece, a sua volta condizionata da una qualche epigenia.

Seguendo il percorso della filosofia greca, si apprende come la prima preoccupazione o la prima domanda a cui l'uomo greco cerca di rispondere è intorno all'esistenza del mon-

do: se esso sia composto di acqua o di pneuma o sia destinato al fuoco (Taletè, Anassagora, Anassimandro, Eraclito). È in seguito, con Socrate, che ci si preoccupa soprattutto dell'uomo e del suo percorso intellettuale. Vi è quasi una concomitanza con la genesi del Vecchio Testamento quando, prima, ci si occupa della creazione del mondo, nel quale mondo l'uomo e la sua intelligenza verranno poi posti come ultima fatica di Dio.

Con tali premesse sembra possa essere garantita l'ipotesi che si vorrebbe proporre che, prima, come accennato, l'uomo ha creato il suo habitat e, quindi, vi ha riflettuto e, dunque, ha costruito razionalmente. E poiché sia la mitologia greca, sia la creazione biblica pongono al principio di ogni cosa la presenza della divinità, seppure oscura e invisibile, si potrebbe concludere, ritornando alla domanda iniziale, che quella prima architettura abbia tracciato i primi disegni memore dell'esistenza delle are e degli altari.

Con tale deduzione non si vuole assolutamente concludere con una risposta a quella grande domanda: si vogliono solo gettare semi di dubbiose probabilità e di oscure ipotesi perché ora altro dubbio e altra domanda urgentemente si pone: e cosa c'entra Prometeo? E perché c'è un grande eroe fondatore in ogni mitologia, ed ellenica e indiana e di quei popoli che hanno affollato l'area mesopotamica agli inizi della storia e di altri ancora?

Sempre come ipotesi si potrebbe tentare d'immaginare un primo fondatore nel senso di epigono riassumendo ciò che prima di lui era stato. In ogni mitologia antica esiste un principio eroico che noi, invece, dovremmo più sommestamente considerare come epigono.

E allora ecco che si ripresentano i dilemmi del paesaggio: essere il risultato di esperienze architettoniche connesse a un succedersi di religiosità, condizionate da pensieri filosofici, da necessità di sopravvivenza, da urti bellici o da invasioni o da miracoli artistici o, infine, da drammi oscuri? Ed ecco, quindi, che la nostra psiche che in qualche modo occhieggia in tutto questo passato vi respira la problematicità e ne assume la drammaticità sino a navigare essa stessa, da sé sola, quando scorge i miracoli delle imprese, di quelle che scandiscono la Terra con paesaggi veri o effimeri o ideali o immaginari. Perché la nostra psiche è intossicata di paesaggio e la «nostalgia» e la «rimembranza» sono sentimenti che attengono non solo a persone, ma anche e soprattutto a luoghi che sono quelli che furono i paesaggi del nostro passato.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- ANDREOTTI G., *Paesaggi culturali*, Milano, Unicopli, 1996.
- ANDREOTTI G., *Alle origini del paesaggio culturale*, Milano, Unicopli, 1998.
- ANDREOTTI G., *Per una architettura del paesaggio*, Trento, Artimedia-Valentina Trentini Editore, 2005.
- BAILLY A.S. e V. COSTANTINO, *Insegnare agli uomini e apprendere dagli uomini: l'approccio della geografia letteraria*, in E. BIANCHI, F. PERUSSIA e M.F. ROSSI, *Immagine soggettiva e ambiente*, Milano, Unicopli, 1987, pp. 349-360.
- BARZINI L., *La metà del mondo vista da un'automobile. Da Pechino a Parigi in 60 giorni*, Milano, Touring Club Italiano, 2006 (1ª ediz. 1908).
- LEHMANN H., *Essays zur Physiognomie der Landschaft*, in «Erdkundliches Wissen», Stoccarda, 1986, 83.
- MAISANO L., *Un treno fra i tesori della Siberia*, in «Il sole 24 Ore», Milano, 6 agosto 2006, p. 11.

TRANS-SIBERIAN RAILWAY, A PRETEXT FOR A LANDSCAPE'S PSYCHOLOGY. – Psychology is a very important moment in the elaboration of a cultural landscape. That's the reason why it does not only come up from architectural opportunities, events or mystical establishing signals, but it can also rise thanks to a great enterprise which becomes itself cultural landscape. In the article the building of Trans-Siberian railway is pointed and that extraordinary work is placed as foundation of Siberian cultural landscape because of the expressive potential it contains.

Università di Trento, Dipartimento Filosofia, Storia e Beni Culturali