

E. CIPRIANI, *Escursioni in Valpolicella*, Cierre, Verona 1987, pp. 80.

Il bel volumetto che ha veduto in questi giorni la luce, con proposte per escursioni in Valpolicella curate da Eugenio Cipriani, sottolinea la convinzione che si debba ancora coniugare il desiderio di qualche buona camminata con interessi culturali, e che si possa guardare alla natura non trascurando contemporaneamente l'eventuale monumento d'arte. Sono nove itinerari per tutti: per coloro che hanno gamba buona, ma anche per chi facilmente potrebbe riabituarsi a camminare, ridestando una forse abbandonata attenzione per il mondo che ci circonda, quello più a portata di mano.

L'opera che, per la Ci Erre, ha varcato le soglie delle librerie è soprattutto lavoro che ben si allinea accanto alle tante monografie – che si spera divengano sempre di più – intese ad esaltare il paesaggio della Valpolicella in ogni suo aspetto. Un paesaggio nel quale, è pur vero, sono avvenuti ultimamente ulteriori scempi, ma, anche questo va sottolineato, assai meno che altrove. Segno che, con le leggi o senza, ma in particolare con la buona educazione, qualcosa ancora si può fare per la tutela di un patrimonio che è degno di tutta la nostra considerazione e quindi di tutto il nostro rispetto.

La Valpolicella che Eugenio Cipriani vorrebbe farci conoscere è il più possibile lontana dai centri abitati e quindi, sotto un certo profilo, la più rispettata. Ma non si creda – e chi avrà modo di seguire questi itinerari si renderà facilmente conto di come vadano le cose – che anche qui non siano avvenuti, o non stiano avvenendo, degli episodi deplorabili. E del resto da queste alture non ci si potrà limitare a vedere solo ciò che sta lungo i sentieri: l'occhio spazierà facilmente più lontano, incontrando aspetti del paesaggio che sono certamente il frutto amaro della nostra cosiddetta civiltà. Comunque il divulgare, anche a mezzo di pubblicazioni come questa, la conoscenza e l'amore di un patrimonio di paesaggi ancora vivibili, è operazione senza dubbio più che meritoria. Soltanto dalla conoscenza del nostro patrimonio paesaggistico può, infatti, nascere il rispetto che gli dobbiamo e, soltanto da questo, il desiderio di conservarlo. È insomma, anche la salvaguardia, una questione di civiltà e di cultura senza le quali ben poco varrebbero i provvedimenti dei legislatori od i vincoli degli organi di tutela. Itinerare per questi ambienti allora farà bene due volte: a chi cammina e anche all'ambiente, che verrà in tal modo riscoperto e riamato.

Eugenio Cipriani ci propone sentieri e tratturi, vecchie piste per cacciatori e per greggi, soprattutto là dove dalla collina si trapassa in montagna e la Valpolicella diventa Lessinia. Alcuni di questi sentieri erano probabilmente già tracciati in epoche preistoriche, per favorire gli incontri e gli scambi fra gli abitanti dell'uno e dell'altro castelliere; altri risaliranno ad età a noi più vicine e la loro apertura sarà stata dettata sempre da motivi pratici. Oggi noi ci avventuriamo su di essi per motivi esclusivamente salutistici, turistici e culturali.

Un paesaggio dunque quello della Valpolicella che può essere considerato, come tanti altri,

un insieme organizzato di «segni» – con elementi funzionali, come strade, case, campi, contrade, paesi – in sempre più vorticoso mutamento, su spinta dell'uomo. E si sa che questo mutamento – che ha i suoi ritmi meritevoli di studio – si è esplicitato e si esplica attraverso una gran quantità di fenomeni i quali portano tutti, più o meno, a far perdere al paesaggio le sue particolarità storiche, le sue peculiarità locali, consacrate da secoli e secoli di azione antropica, disegnate nel corso di centinaia d'anni, da generazioni e generazioni di valpolicellesi abbarbicati alla terra, a questa porzione di terra.

Sradicamento, americanizzazione ed urto neotecnico hanno prodotto anche qui in Valpolicella il saccheggio indiscriminato di beni naturali e culturali, l'urbanizzazione più selvaggia di colline, la messa a coltura o l'abbandono di fette cospicue di territorio e quindi anche la distruzione di buona parte di questi itinerari. E così ne è venuto fuori un paesaggio che giustamente può essere chiamato – con il mio amico Eugenio Turri – «della crisi», perché riassume in sé tutte le contraddizioni della nostra società in questa fase di transizione da una condizione sostanzialmente rurale ad una relativamente industriale, sullo sfondo di un raggiunto benessere che resta peraltro povertà di cultura, di fantasia, di civiltà autentica.

Trasformazioni in genere irreversibili e che finiscono col rendere quanto mai somigliante il paesaggio della Valpolicella a quello di qualsiasi altro comprensorio collinare prealpino: tutti simili gli scorticamenti nelle colline; tutti uguali i capannoncini; tutte sorelle le villette diseg-nate dai geometri; uniforme perfino, accanto alle colate di cemento, la nuova vegetazione. Sicché sarà ormai difficile, anche in futuro, addivenire ad una ricomposizione del territorio, e quindi del paesaggio di questa Valpolicella: sarà estremamente difficile riattare vecchi sentieri scomparsi, riscoprire lo spirito che un tempo legava il contadino al campo, a quella porzione di mondo che era «sua», ma che era anche parte di uno scenario, o di più scenari, caratterizzanti le nostre valli. Anche perché, se ricomposizione ci dovrà essere, tuttavia essa non dovrà essere accademica, museale, sentimentale.

L'uscita di questo volume riporta dunque sul tappeto della discussione considerazioni piuttosto amare, in ordine alla non gestione di un territorio suddiviso in numerosi Comuni assolutamente impreparati a far fronte a problemi così grossi e così esplosivi. Le amministrazioni locali, anche in Valpolicella, hanno assistito indifferenti, quando non abbiano plaudito, alla chiusura e quindi alla sparizione di questi itinerari, lasciando che venissero privatizzate vecchie strade vicinali e che venissero aperte nuove strade, comunque mal inserite nell'incantevole paesaggio delle nostre colline.

Perché, contemporaneamente al sorgere dei nuovi paesaggi, i vecchi risultano abbandonati, e particolarmente vengono proprio distrutti i vecchi sentieri, così come la case delle frazioni o sparse sui declivi. La mancanza totale di loro manutenzione ordinaria e straordinaria finisce adesso da sola – tanto nell'uno come nell'altro caso – per distruggerli completamente. Si tratta di sentieri di origine antica, con una età che talvolta risaliva a diversi secoli fa, ai quali senz'altro va riconosciuto il torto di non essere stati più funzionali ad un certo tipo di economia, ma che, opportunamente conservati, potrebbero adesso risultare utili sotto altri profili, tra cui quello escursionistico appunto.

Così, mentre molti vecchi sentieri vengono letteralmente cancellati dal paesaggio, si allargano con le ruspe - per rendere accessibili i boschi a numerose comitive motorizzate - altri antichi viottoli tra loro organicamente collegati. E per quel che riguarda il bosco, non si è pensato a migliorarne le condizioni, onde potesse svolgere nel modo migliore la sua funzione regimante e di difesa del suolo, e nemmeno si è pensato a tenerlo pulito perché ci si potesse camminare dentro.

Se la collina sotto questo profilo non sorride, le zone pianeggianti della Valpolicella piangono decisamente, qui essendo più facilitata dalle condizioni del suolo la dilatazione a macchia d'olio dell'edilizia, con il soffocamento di antichi centri storici, la sparizione di strade e stradine delimitate da siepi, le lottizzazioni inconsulte, la costruzione di infrastrutture di ogni tipo al servizio di attività economiche nate senza programmazione alcuna, anche se hanno finito col dare benessere alla nostra gente.

Sono state scritte, a questo proposito, già dal compianto, impareggiabile Giuseppe Silvestri, pagine assai amare: anche il paesaggio della Valpolicella – così decantato un tempo per il fe-

lice connubio che esso realizzava tra natura e cultura, tra sfondi naturali e interventi umani – non è sopravvissuto alle tumultuose trasformazioni degli ultimi decenni. E forse questo era giusto, dal momento che – come vorrebbero certuni – non si può fermare la storia o viverne al di fuori.

Ma allora non sarà il caso di spendere tutti qualche preoccupazione in più per conservare ciò che resta del vecchio paesaggio e per assistere nella sua nascita e nel suo sviluppo il nuovo paesaggio? Per conservare aperti i vecchi sentieri e per aprirne di nuovi? Questo è ciò che tutti ci chiediamo e che si dovrebbe probabilmente fare. Con un'opera di sensibilizzazione delle coscienze anzitutto, e poi con la deliberazione di validi provvedimenti, in modo che il singolo cittadino e chi amministra pubbliche e private imprese viaggino finalmente sui binari di un progresso tecnologico che non sia disgiunto dalle conquiste della cultura.

A quest'opera di sensibilizzazione, facendoci passeggiare per i vari sentieri proposti, contribuirà non poco – ce lo auguriamo vivamente – anche questo nuovo lavoro di Eugenio Cipriani, al quale auguriamo il successo che merita.

Ci insegni, questo libro, un rispetto del paesaggio che nasca da una profonda consapevolezza del valore dei beni a nostra disposizione, dall'amore per il mondo nel quale viviamo, patrimonio comune di un'umanità passata, presente e futura, per la gioia nostra e per quella delle generazioni a venire. Ci impegni il culto della vita in termini qualitativi e non quantitativi: dell'essere in sostanza piuttosto che dell'avere. Ci insegni una forma nuova di profonda moralità, cui dobbiamo tendere e far tendere i nostri figli, se non vogliamo che finiscano col distruggere questo pianeta già da noi e dai nostri padri compromesso nei suoi equilibri.

Sia, questo nuovo volume, spunto di una migliore conoscenza e quindi conservazione dell'ambiente, contro un modo di vivere consumistico basato sullo spreco, sul complicato, sull'inutile, sullo sfruttamento selvaggio della natura. Una proposta dunque che sia anche una sfida, perché – come scrive Munari – «la gente si abitui a stare insieme e a comunicare, a scambiarsi dei pensieri, ma non solo sulle partite di calcio o sulle canzoni» bensì «sui fatti della vita, sull'ambiente nel quale viviamo, sul pericolo della distruzione delle risorse naturali, sull'avvelenamento dell'aria, dell'acqua, dei cibi, sul rumore, su tutto ciò che sfruttatori individualisti fanno a proprio vantaggio e a danno del prossimo».

Il giorno che questi temi, anziché essere argomento di moda per gente che ha buon tempo, diverranno proposta educativa seria, non scalmanata, non disinformata, non fuorviante; quel giorno forse potremmo cominciare a sperare che la nostra qualità di vita migliori: «nell'ambiente», e non più «a spese dell'ambiente».

PIERPAOLO BRUGNOLI

B. AVESANI - F. ZANINI, *La ruota del pane. La cenealcoltura e i mulini ad acqua della Valpantena*, Gruppo Culturale Carlo Cipolla, Edizioni Scaligere, Verona 1987, pp. 138.

La coltivazione dei cereali (un tempo coltura predominante) è in questi ultimi decenni pressoché sparita dal Veneto. Se ne può render conto anche l'anziano, distratto percorritore di velocissime autostrade. Egli forse ricorderà appena il paesaggio della sua infanzia, caratterizzato dai colori di tale coltivazione, ma non gli riuscirà difficile far mente locale ai verdi tenerissimi dappprima e poi ai gialli sempre più dorati, fino ai giorni della mietitura, della *medanda*.

Miglio, panico, sorgo, avena, segale ed orzo, assieme a frumento, a grano saraceno, ed a mais, erano tutti prodotti da seminare, coltivare, mietere, trebbiare, frantumare, decorticate e macinare per ricavarne pani e polente, minestre e semolini, a far da base ad una dieta che, almeno negli ultimi secoli, si vedeva costretta ad escludere sempre più le proteine.

Dalla coltura dei cereali traeva origine una catena di mestieri scomparsi, dei quali quello dei contadini era soltanto il primo anello, gli ultimi essendo rappresentati dai molinari e dai fornari. Il ricordo anzi di certi vecchi molini e di certi vecchi forni da pane – con le assai caratteristiche figure dei loro gestori – rimane uno dei più struggenti nel bagaglio di chi ha passato la cinquantina, e sa ancora che il pane viene dalla farina.

Fermiamoci alla molitura. Di essa si sono occupati, ancor recentemente, e non certo in termini di puro *amarcord*, numerosi studiosi del mondo rurale: Scheuermeier per esempio (*Il lavoro del contadino*, Milano 1980) o Sebesta (*La via dei mulini*, Trento 1977), o Veronesi (*I mulini della Valpantena*, 1981-82). Ma se si dovesse fare un elenco di cosa è stato scritto in proposito accorrerebbero diverse pagine, e solo per citare le cose migliori, dato l'interesse suscitato in questi ultimi anni dall'argomento.

Se nell'antico Egitto e nella Grecia di Platone il lavoro della molitura era riservato esclusivamente alle donne, nel territorio dell'Impero romano a compiere tale fatica erano invece sottoposti gli schiavi e gli animali. A Pompei sono ancor oggi conservati numerosi esemplari di macine rotatorie costituite da una parte fissa (*meta*), formata da un'unica pietra a base cilindrica terminante a cono, e da una parte mobile (*catillus*) che, a forma di clessidra, da un verso andava a coprire la parte conica della meta sottostante, dall'altro fungeva da capiente tramoggia.

Un lavoro svolto quindi con una strumentazione adeguata, ma da personale non specializzato; in altre parole, la figura del mugnaio nell'antichità non esisteva. A Roma colui che controllava le varie fasi della molitura era il fornaio che si avvaleva dell'opera subordinata di vario personale.

È soltanto nel medioevo che il mugnaio si libera dal controllo del panificatore e assume un ruolo indipendente, pur sempre inserito all'interno della chiusa e gerarchica organizzazione feudale. È un artigiano; quindi di gran lunga un privilegiato rispetto ad un contadino libero, ma anche collocato su una posizione di prestigio rispetto agli altri artigiani.

Il mugnaio è capace di dirigere, controllare, riparare, far funzionare un complesso produttivo tecnologicamente avanzato qual è il mulino ad acqua a ruota verticale, una «macchina» che, pur essendo già stata progettata dall'ingegnere romano Vitruvio nel I secolo d.C., comincia ad essere costruita in gran numero di esemplari, nei paesi europei, solo nei primi secoli dopo il Mille.

Il ruolo del mugnaio, dopo la rivoluzione medievale, diventa sempre più importante sia perché, come dicevamo, è capace di guidare una «macchina» sofisticata, sia perché controlla un passaggio fondamentale nella catena produttiva che garantisce l'alimentazione della popolazione. A partire dal medioevo spuntano come funghi, lungo i corsi d'acqua, i mulini ad acqua.

Nella Valpantena, la valle alle spalle della città di Verona – secondo l'analisi di Bruno Avesani e Fernando Zanini, autori di questa ricerca – erano attivi, alla fine dell'Ottocento, ben trentasette mulini che utilizzavano la poca acqua di quel progno e dei suoi modesti affluenti.

Bene ha fatto perciò l'Amministrazione comunale di Grezzana a restaurare uno di questi mulini, quello di Bellori, che conserva intatte le strutture tecnologiche dell'impianto medievale. Chi si recherà a visitare l'immobile, un tempo adibito alla macinazione del frumento e del mais, potrà godere di un'immersione salutare nel microcosmo produttivo di un millennio fa: le macine di pietra mosse da rotismi lignei, il dolce fruscio dell'acqua nella gora pensile ricavata da un robusto tronco tagliato nel bosco vicino, il tempo cadenzato dal lento ripetersi dei movimenti creano un'atmosfera fascinosa propria d'altri mondi che credevamo irrimediabilmente perduti.

Tuttavia chi non si accontenta della semplice fruizione estetica del documento storico, ma vuole conoscere come il contadino nei secoli passati lavorasse il terreno per coltivare i cereali, con quali attrezzi procedesse nella sua fatica, con quale sapienza curasse i campi, e vuole capire i segreti dell'antica arte molitoria, ha a disposizione questo agile manuale, pubblicato dalle Edizioni Scaligere dirette da Mauro Banato, riccamente illustrato e graficamente curato, che con la sua chiarezza espositiva si rivolge ad un vasto pubblico e per la profondità d'analisi si raccomanda a quanti sanno apprezzare la grandezza della cultura elaborata nel corso dei secoli dagli abitanti della nostra campagna veneta.

G. CHERICATO - R. RIGATO, *Un vecchio trenino*, Edizioni Scaligere, Verona 1986, pp. 116.

Il volume ricorda la linea ferroviaria Verona-Caprino-Garda, ad un secolo dall'inizio dei lavori di costruzione. Si tratta di uno studio, dovuto a Giorgio Chiericato e Roberto Rigato, suddiviso in due parti: cinque scorrevoli capitoli ne raccontano le vicende fin dalla travagliata gestazione; ed altri cinque sono di appendici.

Ovviamente, ad incuriosire il lettore, è la prima parte che narra argutamente dei contrasti feroci, delle beghe e ripicche tra chi la costruzione la voleva e chi l'avversava, soprattutto per quanto riguarda l'ubicazione della stazione di Verona che il Comune non vedeva di buon occhio alle pendici della collina di San Giorgio, dove la Società della Ferrovia l'aveva collocata in progetto, per iniziare il viaggio verso la Valpolicella.

I permessi, invece, arrivarono in fretta da Roma, perché il Ministero della Guerra era interessato ad una linea ferroviaria che si spingesse in direzione dell'Austria e portasse ad un paese, Caprino, dove – come ci informano gli autori – «aveva sede una caserma degli Alpini e, quindi, avrebbe potuto acquisire un'importante funzione strategica».

Dal gennaio del 1886, nel giro di un anno, vennero perfezionati tutti gli altri dettagli. Nel 1887 iniziarono le operazioni di esproprio dei terreni lungo il percorso. Il Comune di Verona avrebbe versato una quota di spese qualora la stazione fosse sorta non sull'area di giardino pubblico di San Giorgio, come indicato dal progetto, ma nella zona del Cantinon, agli orti della Campagnola, all'incirca nella zona tra il ponte Garibaldi e viale Nino Bixio.

La motivazione del Comune di Verona, parrebbe oggi encomiabile, in quanto l'opposizione era dovuta al fatto di non privare i cittadini di una zona destinata a verde pubblico. Ma la spuntò la Società Ferroviaria, forte di tutti i regi permessi necessari. L'inaugurazione si ebbe nella soleggiata mattina del 3 agosto del 1889. Nessun pubblico amministratore partecipò, in segno di protesta, alla pur solenne cerimonia che vide la presenza di nobili e cittadini accorsi in gran numero. In quel primo periodo, fra andata e ritorno, furono avviate cinque coppie di treni. Il giorno dopo l'inaugurazione la rivista «Can da la Scala» uscì con un carme di un non meglio identificato Crosuè Quartucci, che gli strilloni modificarono in Carducci per esaurire in poche ore le due edizioni.

Il secondo tratto, Affi-Garda, tardò più del previsto a venire realizzato per «lungaggine nella concessione dei previsti sussidi governativi». La necessità di ricorrere a fondi non veronesi si spiega con l'entità delle spese, che non avrebbero potuto essere interamente sostenute dalle Amministrazioni comunali interessate al progetto, «ed anche – precisano gli autori – con la mancanza, a Verona e in provincia, di una classe imprenditoriale disposta ad investire in settori diversi da quello, tradizionale, dell'agricoltura».

Per accelerare i tempi, il colonnello a riposo dei Regi Carabinieri, Nicola Gaiter, costituì un secondo comitato promotore che firmò la convenzione con il Governo nel febbraio del 1902. Il viaggio inaugurale del secondo tronco avvenne, al contrario, con il freddo: era il 4 gennaio del 1904. Si partì da Caprino con una fermata a Cavaion per far salire il comm. Saladini de' Moreschi in rappresentanza del sindaco. Il convoglio si fermò poi brevemente per far ammirare il paesaggio lacustre da Calmasino. A Bardolino, a ricevere il trenino, era accorsa quasi tutta la popolazione ed infine, Garda, con la banda e le note della Marcia Reale.

Nel 1910 la società che gestiva la linea ferroviaria la cedette in subconcessione alla Società Veneta. Vennero poi gli anni della guerra e le corse furono limitate a quattro d'estate e tre nei mesi freddi. Nel 1935 la gestione passò alla SAER - Società Anonima Elettrovie Romagnole, divenuta poi Società Anonima Esercizi Riuniti (e, per il popolo, Salti Alti E Ropetoni, per intendere i sobbalzi ai quali erano sottoposti i viaggiatori).

La nuova società gestì la ferrovia praticamente fino alla soppressione del primo tratto: Affi-Garda, che avvenne il 1° luglio 1956. Il 31 dicembre dello stesso anno cessò di funzionare la Domegliara-Caprino. Chi scrive ebbe la ventura di viaggiare negli ultimi giorni di servizio di questa tratta, sostituita poi dai più pratici autobus.

Non va dimenticato, che il trenino trasportava anche vagoni-merci, e, negli ultimi tempi, molto materiale ferreo destinato alla soc. Mondini, che, dopo la soppressione, trasferì lo stabili-

mento al Passaggio di Napoleone per poter raccordarsi con le Ferrovie dello Stato a Domegliara. Fino alla fine di aprile del '59 continuò a funzionare il percorso Verona-Domegliara, in quanto era in costruzione la provinciale della Valpolicella.

Un po' di «amarcord» crediamo non guasti, per ricordare come, fin quasi negli ultimissimi tempi si cambiasse ad Affi perché da Verona a Garda, dove erano diretti i primi turisti, doveva giungere la moderna «Littorina», mentre per Caprino continuava a far servizio la vecchia «Bigia», un cassone in legno color caffelatte che ad ogni cenno di salita si fermava: più di una volta siamo scesi a spingerla.

Il volume, edito dalle Edizioni Scaligere ad inaugurazione di una collana «Uomini, viaggi, trasporti ed avventure», si legge d'un fiato. Le appendici, ovviamente, sono doviziose di annotazioni tecniche, documentando sull'armamento della linea, sul materiale rotabile: locomotive a vapore e motrici. I cento anni dalla nascita del trenino non potevano avere ricordo migliore: brandelli di storia pedemontana e collinare anch'essi irrimediabilmente perduti.

GIANFRANCO POLICANTE