

Illustrazioni Da Cassandre a Savignac,
una raccolta dei migliori «manifesti ferroviari»

Prendo il treno anzi, lo guardo

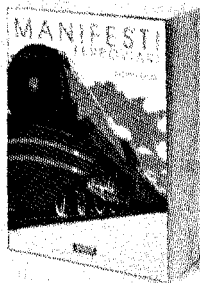
NEW YORK CENTRAL SYSTEM



MAURIZIO
ASSALTO

Pare che durante il suo primo viaggio in treno, nel 1838 con la consorte regina Vittoria, il principe Alberto si lagnasse molto: 30 chilometri all'ora, siamo pazzi? A quei tempi il treno, inventato in Inghilterra all'inizio del secolo e dapprima destinato soprattutto al trasporto delle merci, era visto con diffidenza dai potenziali passeggeri: in Francia il grande storico Jules Michelet annotava che «l'estrema rapidità del viaggio è un fattore per nulla salutare», mentre lo scrittore ultracattolico Louis Veuillot osservava che «la ferrovia è come la democrazia: non sono più un uomo, sono un pacchetto; non viaggio più, vengo spedito».

Date queste premesse, era naturale che le prime immagini pubblicitarie relegassero in secondo piano, o addirittura obliterassero, l'immagine del treno, puntando invece sulla seduzione dei luoghi che il nuovo mezzo di trasporto consentiva di raggiungere più agevolmente in tempi accettabili. Se ne trova un'ampia testimonianza nello splendido volume Jaca Book *Ma-*



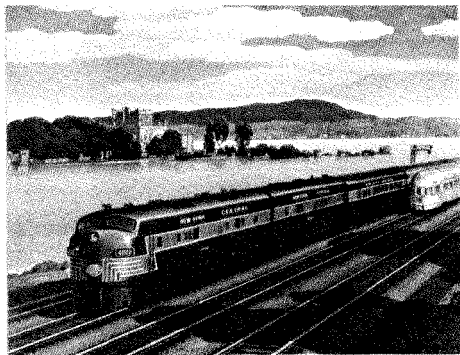
→ Favre Thierry
→ MANIFESTI FERROVIARI
→ Jaca Book, pp. 184, €75

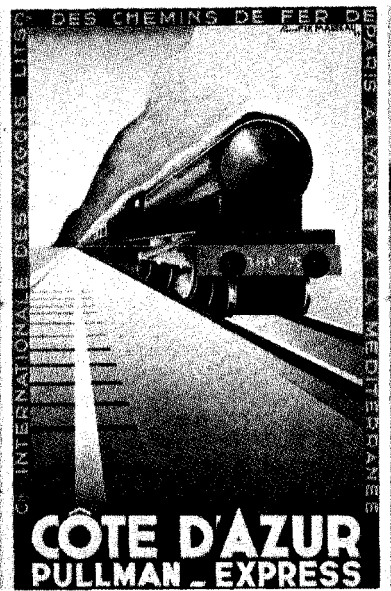
nifesti ferroviari (splendido per le riproduzioni in grande formato, non altrettanto per il testo di Thierry Favre, né tantomeno per l'editing). Nelle *affiches* fine '800 di Hugo d'Alési e altri anonimi autori le immagini pittoriche delle località attraversate dal treno - stazioni terminali, città d'arte italiane, Riviera, Costa Azzurra, laghi, monti - sono assemblate in un montaggio «cinematografico» con quelle di giovani donne con veletta e ombrellino parasole che si aggirano tra i fiori e di gentiluomini con giacca sportiva e

pantaloni alla zuava.

Bisogna aspettare il nuovo secolo perché il treno conquisti piena visibilità, sbucando da floreali cornici liberty, e spesso esibendo gli interni dei vagoni superlusso su linee esclusive come quelle dell'Orient Express, dei Pullman Express, dei Wagon Lits Cook o della Valigia delle Indie. Negli anni successivi alla Grande guerra è la locomotiva (a vapore, diesel o elettrica) a imporsi al centro della scena, potente vettore di progresso e titanico emblema di modernità: tale è rappresentata per esempio da Haines Hall e soprattutto da Cassandre, grande affichista che risente palesemente di influenze cubiste e futuriste.

Il libro segue l'advertising dei treni attraverso l'avvento del Trans Europ Express, nel 1958, che avvicina i popoli del Vecchio Continente in parallelo con la costruzione comunitaria, e fino a tutti gli anni 70, con gli ultimi notevoli manifesti di Raymond Savignac e Bernard Villemot. Dopo, gli artisti grafici cedono il passo alla fotografia e alle composizioni digitali. Ma è tutta un'altra storia.





MONACO-MONTE-CARLO



Dall'alto, Borgoni (1920), Fix-Masseau (1929), Anonimo (1899); al centro, Leslie Ragan (1940)

Dall'alto, A. M. Cassandre (1927), De Ochoa y Madrazo (1890), Mucha (1900)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.