

STEFANO PIFFERI

Viaggiare e scrivere di viaggi in treno nell'immediatezza della nascita della strada ferrata: la guidistica

In

Letteratura e Scienze

Atti delle sessioni parallele speciali del XXIII Congresso dell'ADI (Associazione degli Italianisti)

Pisa, 12-14 settembre 2019

a cura di Alberto Casadei, Francesca Fedi, Annalisa Nacinovich, Andrea Torre

Roma, Adi editore 2021

Isbn: 978-88-907905-7-7

Come citare:

<https://www.italianisti.it/pubblicazioni/atti-di-congresso/letteratura-e-scienze>
[data consultazione: gg/mm/aaaa]

STEFANO PIFFERI

Viaggiare e scrivere di viaggi in treno nell'immediatezza della nascita della strada ferrata: la guidistica

Esaltato o osteggiato, visto con timore o accolto con entusiasmo, l'avvento del treno sul territorio non ancora italiano ha portato con sé un cambiamento ideologico, di atteggiamento, politico generale e, nello specifico delle dinamiche viatorie, non soltanto logistico. Per quello che riguarda strettamente le scritture di viaggio, la novità delle strade ferrate ha portato in dote la nascita di una serie di scritture informative di tipo guidistico che a vario livello hanno innestato le modalità informative tipiche del genere con traiettorie saggistiche e/o narrative. Nel presente contributo si fornirà una ampia ma ovviamente non esaustiva ricognizione delle guide ferroviarie nell'immediatezza della nascita della rete ferroviaria nella penisola.

Guardo fuori, piove a dirotto, penso che avrei fatto meglio a restare in albergo. Non so se aspettare, tornare indietro, avventurarmi sotto il diluvio. Mentre pondero le possibilità, studio la mappa della metro e dei treni di periferia. Mi è sempre piaciuto viaggiare così, da fermo. [...] Mio padre aveva un fantastico orario ferroviario della Thomas Cook. C'erano sopra i treni di tutto il mondo: Pechino-Hanoi, Atene-Berlino, Trento-Venezia. Da piccolo lo sfogliavo e imparavo a memoria le fermate intermedie. Anni dopo, quando organizzai con gli amici un viaggio in Spagna, ricordavo ancora l'esatto orario di partenza del convoglio che da Genova raggiungeva San Sebastian.¹

La citazione con cui apro questo mio articolo è tratta da uno dei diari di viaggio più interessanti, sia per questioni contenutistiche, sia per quelle legate al percorso genetico della scrittura di viaggio, al suo modificarsi e modularsi nel tragitto dall'esperienza reale a quella 'fictionale' e a quella strettamente odeporica,² della letteratura italiana di viaggio recente. Essa mi è utile per una serie di questioni: in primis, con il riferimento al viaggiare da fermo, il collettivo Wu Ming, autore del diario *Grand River. Un viaggio*, rimanda alla figura del viaggiatore "sedentario", figura archetipica compresa in uno spettro che va da Petrarca a Flaiano e foriera di notevoli risvolti e indagini; inoltre sintetizza una serie di dicotomie – da quella tra viaggiatore e stanziale a quella tra viaggiatore e turista più o meno mordi e fuggi³ – spesso legate o influenzate dal progresso tecnologico e dai suoi effetti sul viaggiare, sul vivere il viaggio e di conseguenza sul raccontare il viaggio (come dire? dai cuscineti ammortizzatori per le ruote delle carrozze agli aerei low-cost è tutto un modificare l'essenza del viaggiare, la sua percezione e la sua rendicontazione);⁴ infine, aspetto più importante tra tutti in questa sede, evidenzia quella fascinazione per il treno, il più "lento" dei mezzi di locomozione moderni quindi il più vicino alla prospettiva dell'*homo viator* e, con quel riferimento all'«orario ferroviario della Thomas Cook», per le questioni genericamente informative, apparentemente secondarie oggi ma di importante rilevanza agli albori della nascita della strada ferrata.

¹ WU MING, *Grand River. Un viaggio*, Milano, Rizzoli, 2008, 185-186.

² Per un approfondimento sulla genetica della scrittura di viaggio rimando a S. PIFFERI, *Letterarietà del viaggio: percorsi italiani contemporanei*, «Fictions», XVIII, (2019): 85-95.

³ Cfr. un paio di libri recenti che ragionano sul turismo in modo trasversale. M. AIME-D. PAPOTTI, *L'altro e l'altrove. Antropologia, geografia, turismo*, Torino, Einaudi, 2012; M. D'ERAMO, *Il selfie del mondo. Indagine sull'età del turismo*, Milano, Feltrinelli, 2017.

⁴ Cfr. A. MACZAK, *Viaggi e viaggiatori nell'Europa moderna*, Roma-Bari, Laterza, 1992; W. SCHIVELBUSCH, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Torino, Einaudi, 2003; A. FERRARINI, *Forme e icone del moderno: le stazioni e i treni nell'immaginario collettivo*, Bologna, Pendragon, 1999. Per le modificazioni della logistica del viaggio, cfr. anche A. FINODI, *Dalle locande di posta alle strade ferrate nello Stato pontificio (1650-1860)*, in AA.VV., *Magici paesaggi. Immagini di Frascati e dintorni nei libri e nei dipinti dei viaggiatori fra Sette e Ottocento*, a cura di A. Fasano, Roma, Campisano, 2008. Disponibile online:

<avirel.unitus.it/documentazione/odeporica/studi/01finodi.pdf>.

Quella per il treno è, dopotutto, una fascinazione (non solo) letteraria ad amplissimo spettro, che tocca indistintamente vari ambiti letterari come poesia, prosa e saggistica. Per la prima esistono, soprattutto nella prima fase direi di scoperta del mezzo ferroviario, innumerevoli esempi spesso al crinale tra ideologica rivendicazione del progresso e rimpianto per una natura profanata e dall'innocenza ormai perduta; dai versi affidati da Emilio Praga a *La strada ferrata* a quelli de *La Via Ferrata* di Giovanni Pascoli, dal “nero convoglio” de *Alla stazione in una mattina d'autunno* di Carducci al “fiammante mostro” del Nievo veneziano de *Il ponte ferroviario sulla laguna* ma, allungando la prospettiva temporale, si può arrivare fino alle riflessioni esistenzial-metaforiche affidate da Giorgio Caproni al suo *Congedo del Viaggiatore Cerimonioso*.⁵

Considerando poi, limitatamente alla prosa, l'arco temporale che divide lavori come l'avanguardistico *Un romanzo in vapore* di un Carlo Lorenzini non ancora Collodi e un paio di testi piuttosto recenti come *L'Italia in seconda classe* di Rumiz⁶ o *La vicevita. Treni e viaggi in treno* di Valerio Magrelli⁷ ci si può rendere conto di come questa fascinazione superi le distanze temporali e contenutistiche. Se la prima, su cui tornerò più avanti, è una sorta di ibridazione tra un romanzo e una guida pubblicata veramente agli albori della storia ferroviaria della penisola, ovvero nel 1856, gli altri due offrono una dimensione stilistico-contenutistica piuttosto diversa, a riprova dell'ampiezza di cui sopra. Il testo di Rumiz, giornalista e scrittore di viaggi, è un racconto di viaggio in treno nell'intera penisola ma particolare, come suggerisce il titolo stesso: in seconda classe, ovvero su binari lenti e desueti che attraversano tratte quasi dismesse, prospettiva che ne fa non «un libro sulla ferrovia [...] anche se raccoglie qua e là umori e pensieri di viaggiatori e ferrovieri» quanto «un viaggio in Italia, in seconda classe» ovvero «una canzone innamorata del paese che attraversa». ⁸ L'impianto è narrativo, nel suo essere insieme descrittivo e informativo, ma è l'ampiezza dei registri, dal caustico al comico, unita al retroterra ideologico («La locomotiva lancia il suo urlo contro la desertificazione dei territori, taglia un paesaggio di macerie, macina chilometri nella sterpaglia, tra caselli vuoti e robinie che invadono la linea»)⁹ che evidenzia, di nuovo, l'importanza del viaggiare lento di cui il treno è paradossalmente divenuto esempio nel breve volgere di un secolo e mezzo di esistenza:

Questo racconto ferroviario è figlio di un preciso momento storico. Racconta l'inizio del grande saccheggio ai danni della *res pubblica*, il “bene comune” di cui il compagno 740 e io abbiamo eletto a simbolo il treno: la gloriosa “vagone baldracca” che sferraglia e fa il suo dovere fino all'ultimo, in attesa della rottamazione. L'abbiamo scelta apposta, perché è snobbata dal popolo dei gommati e ci è apparsa l'ultimo simbolo di rivolta contro l'andazzo dell'arrogante arraffare.¹⁰

Quello di Magrelli è invece un testo ibrido, una sorta di retrospettiva memoriale in chiave antologico-formativa che evidenzia la funzionalità, ma soprattutto la lentezza del treno e ne fa elemento metaforico della vita stessa, sovrapponendo spesso viaggio ed esistenza, campi semantici

⁵ L. RICCI, *Sul treno, luogo comune nella poesia del secondo Ottocento*, in AA.VV., *Studi linguistici per Luca Serianni*, a cura di V. Della Valle e P. Trifone, Roma, Salerno Editrice, 2007, 131-145.

⁶ P. RUMIZ, *L'Italia in seconda classe*, Milano, Feltrinelli, 2009.

⁷ V. MAGRELLI, *La vicevita. Treni e viaggi in treno*, Torino, Einaudi, 2019.

⁸ RUMIZ, *L'Italia*, 9.

⁹ Ivi, 11.

¹⁰ *Ibidem*.

affini e limitrofi:¹¹ «*Chi sta in treno, è segno che vuole andare da qualche parte, e lo fa sempre e solo in vista di qualcos'altro. Il suo scopo, cioè risiede altrove*».¹² E questa vitalità diffusa del e dal treno sembra legata a doppia mandata all'esperienza-vita, se le ultime parole che Magrelli affida al testo rimandano al principio dell'esistenza terrena stessa: «Infine: treni come spermatozoi, creature caudate che corrono verso la fecondazione, per sparpagliare i loro semi nel mondo».¹³ Ma la capacità poetica di Magrelli riesce a traslare la materica e meccanica origine del treno e dell'insieme dei suoi accessori, le stazioni, i binari, i cavi, ecc., in qualcosa di altro, da guardare a distanza e rendere al meglio col lirismo che si addice al poeta:

[...] mi è venuto spontaneo pensare che le stazioni ferroviarie, viste dall'alto, somiglino a gigantesche prese elettriche, con i binari come immensi cavi. Se è così, che cosa sono i treni? Fili elettrici? E noi? Elettroni sparati lungo le loro trecce di rame? sono immagini plausibili, sì, ma fortemente astratte. Viste dall'alto, appunto; da molto in alto. [...] Diceva bene il filosofo: «Vista dall'alto, la battaglia sembrava una scampagnata. Le tragedie, come i quadri, vogliono la giusta distanza».¹⁴

L'interazione tra questi due testi dice molto della varietà di possibilità offerte dal racconto di viaggio in treno, soprattutto all'altezza della nascita delle strade ferrate. È innegabile che da subito la costruzione delle strade ferrate avesse generato una «infatuazione generale per le ferrovie»¹⁵ e, conseguentemente, una serie di stravolgimenti nella concezione e nella percezione del viaggio stesso, tanto che non è affatto peregrino affermare con De Caprio che «l'opposizione appare netta come fra un prima e un poi perfettamente delimitati»;¹⁶ facile intuire che questa infatuazione generò «un nuovo tipo di tradizione letteraria strettamente connessa a questo nuovo mezzo di trasporto e al conseguente fenomeno del turismo di massa»¹⁷ che è realisticamente ampio e vario: piccole guide locali, trattatelli e saggi più o meno articolati, testi di carattere storico-documentario o strettamente informativo, testi ibridi e altro ancora.¹⁸ L'ampiezza però rischierebbe di allontanarmi dal cuore del mi intervento, quindi mi concentrerò, in maniera ovviamente non esaustiva, su una particolare tipologia di scrittura di viaggio legata alla strada ferrata, piuttosto diffusa e di fondamentale importanza per comprendere le dinamiche viatorie e le loro evoluzioni, ovvero la guidistica ferroviaria.¹⁹

¹¹ «Molti [...] hanno osservato che il viaggio è un terreno di metafore di provenienza globale, un giardino di simboli con cui si esprimono transizioni e trasformazioni d'ogni genere. Si è attento all'esperienza della mobilità umana per esprimere il significato della morte (come "trapasso"), la struttura della vita (come un "cammino" o un pellegrinaggio), per strutturare i mutamenti della situazione sociale ed esistenziale in riti di iniziazione (i riti di passaggio) e persino per indicare il movimento attraverso una parte di testo (un "passo")». E. J. LEED, *La mente del viaggiatore. Dall'Odissea al turismo globale*, Bologna, Il Mulino, 2010, 13-14 ma in generale cfr. l'introduzione *Per una storia del viaggio*, 13-37.

¹² MAGRELLI, *La vicevita*, 3.

¹³ Ivi, 107.

¹⁴ Ivi, 76.

¹⁵ M. MERGER, *Prefazione*, in C. COLLODI, *Un romanzo in vapore. Da Firenze a Livorno. Guida storico-umoristica*, Edizione nazionale delle opere di Carlo Lorenzini, Firenze, Giunti, 2010, 15.

¹⁶ V. DE CAPRIO, *Viaggiatori nel Lazio. Fonti italiane 1800-1920*, Roma, Istituto Nazionale di Studi Romani, 2007. In particolare, il capitolo 6, *Negli anni del cambiamento delle strutture del viaggio*, 165-192.

¹⁷ P. PAONE, *Colloidi, Edizione Nazionale delle Opere di Carlo Lorenzini*, «Enthymema», II, (2010), 402-413: 404.

¹⁸ Una buona bibliografia sull'argomento, in continuo aggiornamento, è disponibile qui:

<<https://www.trenidicarta.it/index.htm>>.

¹⁹ Cfr. S. MAGGI, *Le ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2006; A. GIUNTINI, *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia fra '800 e '900*, Milano, Franco Angeli, 2001 e le indicazioni bibliografiche in essi contenute.

Pertanto, prima di addentrarmi nel territorio semivergine delle guide ‘pure’ non posso esimermi dal prendere l’abbrivio dall’«opera prima di un giovane giornalista e critico che, se non era proprio “oscuro e semplice mandarino della critica in Toscana”, appariva comunque solo una brillante promessa del teatro e della letteratura»²⁰ qual è Lorenzini/Collodi e il suo già citato *Un romanzo in vapore*. La «natura complessa e polivalente» del testo, in cui, cioè, la dimensione narrativa «dovrebbe intrecciarsi a quella della scrittura di viaggio e alla natura di guida»²¹ è ben suggerita da titolo e sottotitolo, ovvero *Da Firenze a Livorno. Guida storico-umoristica*.²² Le indicazioni che possiamo trarre dallo stesso²³ sono la collocazione geografica del lavoro, ovvero quel tratto di strada ferrata tra i primi a essere inaugurati; l’indicazione della tipologia dello scritto, ovvero quello larvamente guidistico, anche se, come suggerisce Guagnini, «la descrizione “odeporica” è ridotta al minimo (mentre è più diffusa l’illustrazione delle località toccate dalla ferrovia: visto che si tratta di una guida, anche se non mancano gli aspetti satirici anche della guidistica)»;²⁴ infine, non meno importante, il taglio che l’autore ha voluto dare alla sua opera, ovvero la dimensione storica (pertanto informativa, conoscitiva, divulgativa) che, riferendosi alle scritture guidistiche, non comporta una innovazione, e quella satirico-umoristica (in cui, cioè, «sono accentuati, invece, gli aspetti parodistici dei meccanismi e dell’armamentario della letteratura di viaggio») ²⁵ che invece rappresenta, col suo rimandare «a una tradizione eterodossa, non solo in rapporto ai libri della letteratura di viaggio ma soprattutto alle guide»,²⁶ una prima, determinante novità. Ultima, non meno importante, indicazione, quel riferimento al ‘vapore’ che è sì, direttamente relativo alla forza che spingeva il motore di queste nuove macchine e che sarà protagonista di una esilarante spiegazione scientifica («discorso divulgativo, che intendeva valere per il pubblico comune, non per gli specialisti»²⁷ lo definirà Guagnini, ricordando come Lorenzini «illustrerà i progressi del vapore fino alla costruzione e diffusione della ferrovia» in maniera quasi grottesca e con chiosa «di sapore un po’ sterniano») ²⁸ esposta con una comica ricercatezza del linguaggio che fa apprezzare ancor di più la capacità insieme umoristica e informativa dei «momenti narrativi di grande vivacità»²⁹ del romanzo-guida del toscano; ma evocando anche «tutto il dinamismo ruotante intorno alla

²⁰ D. MARCHESCHI, *Introduzione*, in C. COLLODI, *Opere*, Milano, Mondadori, 1995, XIV.

²¹ Il tentativo però parrebbe fallito, visto che ne esce un «testo tutt’altro che organico, in cui i percorsi dei vari generi intrapresi o solo accennati restano paralleli senza intrecciarsi». E. GUAGNINI, *Dalla prosa odeporica tradizionale al “reportage” moderno. Appunti su forme e sviluppi della letteratura di viaggio dell’Ottocento italiano*, in ID., *Il viaggio, lo sguardo, la scrittura*, Trieste, Edizioni Università di Trieste, 2010, 33-34. O ancora, il libro non risulta «omogeneo; i vari filoni, generi, registri, piani del racconto sono tutt’altro che integrati organicamente». ID., *Il “Romanzo in vapore” e la tradizione delle guide e della letteratura di viaggio*, in AA.VV., *Scrittura dell’uso al tempo del Collodi*, a cura di F. Tempesti, Firenze, La Nuova Italia, 1994, 138.

²² È però lo stesso Collodi a dirimere la questione, ovviamente in maniera scanzonata: «[...] eppoi mi accorsi che l’editore mi aveva fatto una specie di letto di procuste (lungo appena dieci fogli) nel quale era impossibile che la Guida e il Romanzo potessero entrare simultaneamente, senza prendere il disperato partito di mozzare le gambe all’uno o di scorciare il collo e la testa all’altra. Fra i due mali, scelsi il minore, e credetti bene fatto di amputare le gambe al Romanzo». C. LORENZINI, *Un romanzo in vapore*, in COLLODI, *Un romanzo in vapore*, 146.

²³ «È un titolo [...] articolato in tre parti. Nel primo tratto, si fa cenno al “romanzo”, a un testo di carattere narrativo. Nel secondo tratto, si rinvia a un percorso, e quindi si accenna al carattere “di viaggio” del testo. Il terzo tratto intende definire la natura di “guida” del libro; ma anche, poi, il suo carattere». E. GUAGNINI, *Introduzione*, in COLLODI, *Un romanzo in vapore*, 24.

²⁴ GUAGNINI, *Dalla prosa*, 34.

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ GUAGNINI, *Il “Romanzo in vapore”*, 138.

²⁷ ID., *Introduzione*, 31.

²⁸ ID., *Il “Romanzo in vapore”*, 141.

²⁹ *Ivi*, 26.

modernità, all'industrializzazione, al nuovo mondo i cui contorni si delineavano con precisione sempre maggiore»³⁰ da la misura del contributo dell'innovazione ferroviaria alla trasformazione in atto nelle società italiane del tempo.

Tutte queste varie direttrici – a volte anche apparentemente contraddittorie e sicuramente complesse ma che mostrano, al contempo come Lorenzini fosse sia addentro alla neonata tradizione odepotico-ferroviaria e nello stesso tempo in grado di forzarla dall'interno – contribuiscono a fare di quella «buffa guida-romanzo che è tutte e due le cose e, insieme, il suo contrario»,³¹ un testo ibrido e trasversale, le cui caratteristiche «lo collocano al crocevia di molte tradizioni letterarie e lo rendono inclassificabile»;³² tradizioni che vanno dai francesi 'train de plaisir', ovvero delle «semplici fantasie letterarie, ricche di episodi comici»³³ fino alle narrazioni di viaggio sub specie sentimental-sterniane,³⁴ dove «l'insolito e l'effimero hanno libero corso, ma il carattere patetico o drammatico delle scene a cui assiste l'illustre viaggiatore fiorentino è volto in derisione»³⁵ per non dire della dimensione strettamente informativa tipica delle guide. Da questa sovrapposizione dei registri in cui risulta evidente la «voluta non-integrazione dei generi e dei registri, che punta alla decostruzione letteraria per spiazzare il lettore»,³⁶ si manifesta, quindi, il progetto collodiano di scrivere una guida, progetto che si materializza «seguendo [...] un'altra strada nei confronti dei possibili lettori», ossia «parodiare» e «satireggiare» i generi di maggiore diffusione e consumo dell'epoca «sia attraverso la polemica diretta», «sia attraverso una strategia mimetica e demolitiva dei linguaggi di questi generi».³⁷ Eppure la ossatura principale, quella per cui l'intero progetto prende vita, persiste nella sua funzione informativa, ovvero come «fonte storico-geografica precisa»,³⁸ come avviene nel capitolo III, *Profilo della Strada Ferrata Leopolda da Firenze a Livorno*, in cui il racconto del convoglio a vapore è narrato «con un registro da "guida"» e con una «scrittura e un'esposizione piana e senza impennate»³⁹ nonostante risulti un racconto di viaggio sui generis, ovvero costituito «da un complicato montaggio di conversazioni di viaggiatori del wagone, di digressioni illustrative dei luoghi e dei problemi ad essi legati, di illustrazioni da guida espresse in forma diretta»⁴⁰ a cui si uniscono «personaggi quasi da favola, digressioni che virano quasi all'assurdo, divagazioni vicine al non-sense» utili a introdurre «illustrazioni di località e di monumenti, con escursioni storiche dotte e sintetiche e riferimenti a testimonianze e cronache locali».⁴¹

L'altro grande aggregatore del testo collodiano è, come da sottotitolo, l'umorismo, ovvero l'intento parodico che ammantava tutto il testo e che si sviluppa in più modalità e/o direzioni: sia all'interno delle vicende raccontate in esso, diciamo nella parte narrativa ma non solo, con un tono umoristico che scaturisce dall'osservazione dei vari tipi che scorrono sotto l'occhio/penna del

³⁰ PAONE, *Collodi*, 405.

³¹ MARCHESCHI, *Introduzione*, XV.

³² MERGER, *Prefazione*, 17.

³³ Ivi.

³⁴ Cfr. G. RABIZZANI, *Sterne in Italia. Riflessi nostrani dell'umorismo sentimentale*, Roma, Formiggini, 1920; AA.VV., *Effetto Sterne*, a cura di G. Mazzacurati, Pisa, Nistri-Lischi, 1990.

³⁵ MERGER, *Prefazione*, cit., p. 17.

³⁶ PAONE, *Collodi*, 407.

³⁷ GUAGNINI, *Il "Romanzo in vapore"*, 143.

³⁸ PAONE, *Collodi*, 405. Il referente diretto «a cui Collodi riconosce il suo grande debito» è il Dizionario geografico fisico storico della Toscana di Emanuele Repetti.

³⁹ GUAGNINI, *Il "Romanzo in vapore"*, 142.

⁴⁰ Ivi, 145.

⁴¹ Ivi, 147-148.

narratore/autore e che su di essi si deposita caustico o sagace,⁴² sia verso l'esterno, ossia nel macroinsieme delle guide di viaggio, di cui si va a colpire con sarcasmo anche la struttura stessa; oppure verso l'industria editoriale ferroviaria,⁴³ già a quell'altezza speculativa se non proprio "consumistica" per dirla con Guagnini,⁴⁴ nel suo venire a patti o contestare scherzosamente quell'accordo per cui era stato «reclutato per scrivere una guida da un editore che [...] voleva un'opera vendersi nelle stazioni e da servire a scopi di intrattenimento».⁴⁵

È però la lucida destrutturazione attuata da Collodi sull'organizzazione interna della guida che fa sì che *Un romanzo a vapore* infranga quel canone,⁴⁶ essendo costruito quasi per cerchi concentrici ma al tempo stesso asimmetrici e più o meno sconnessi da una lineare regolarità espositiva: disposte all'inizio e alla fine le sezioni pienamente informative,⁴⁷ la guida in sé si incastona in una costruzione a intervalli, claudicante, frantumata elaborata con «originalità e intelligenza costruttiva»⁴⁸ tra la dimensione romanzata, quella asetticamente informativa e le numerose digressioni, ovvero stretta tra la «prosa di una relazione precisa e pedante sui dati della ferrovia» e il «racconto, satirico e divertito, di un viaggio che comprende anche i *topoi* di moderne situazioni odeporiche».⁴⁹

Insomma, da questa non esaustiva lettura, non risulta peregrino convenire con Merger quando afferma come Collodi abbia creato «il comico ferroviario in Italia»⁵⁰ collocandosi all'avanguardia della nuova tradizione letteraria ferroviaria della penisola.

Passando invece alle guide ferroviarie 'pure', una delle guide ferroviarie più antiche che sono riuscito a rintracciare data 1845 ed è opera di Carlo Ilarione Petitti di Roreto, poliedrica figura del Risorgimento dagli interessi ampi e vari. Fu infatti economista, scrittore, senatore e altro ancora e il suo *Delle strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse*⁵¹ risente di questa ampiezza di interessi così come dello sguardo multiprospettico posto in essere dal nobile e intellettuale sabaudo. Essa è infatti, più che una guida in senso stretto, una sorta di saggio ad ampio spettro sulla strada ferrata,

⁴² Per Lorenzini/Collodi, il vagone è una collezione di tipi umani: «Il tono umoristico si riscontra nell'osservazione divertita del narratore del materiale umano che lo circonda, di quegli abitatori dei vagoni descritti in tono caricaturale come macchiette, identificati con una caratteristica saliente (un gesto accentuato, un indumento che salta all'occhio, un particolare fisionomico), 13 interlocutori del romanziere lungo il viaggio, pretesto per aggiungere informazioni o riflessioni». PAONE, *Collodi*, 405.

⁴³ Per le modificazioni del mercato editoriale dalla nascita delle strade ferrate, cfr. SCHIVELBUSCH, *Storia dei viaggi in ferrovia*.

⁴⁴ GUAGNINI, *Il "Romanzo in vapore"*, 152. Collodi sfrutta «senza troppi scrupoli, la trovata del nome, l'appiglio indovinato e aggiornato, la "trappoleria" bella e buona del titolo *Un romanzo in vapore*». R. BERTACCHINI, *Il padre di Pinocchio. Vita e opere del Collodi*, Milano, Camunia, 1993, 68.

⁴⁵ GUAGNINI, *Il "Romanzo in vapore"*, 152. Altrove, sempre Guagnini aveva scritto: «Lo "scherzo" di Collodi è, naturalmente, un piccolo trattato di sociologia letteraria, di meta sociologia letteraria in forma di aneddoto. Con l'Autore che indaga sui lettori e sulla loro cultura, contratta con l'Editore, propone speculazioni e compromessi, suscita interrogativi deontologici e poi, alla fine, deve arrendersi alle logiche dell'editoria». ID., *Introduzione*, 27.

⁴⁶ Il libro ha «uno statuto poliedrico, programmato sul modello del caos, di guida storico-geografica e di romanzo che sta negli eventi minimi del viaggio» che Collodi, «con un gioco di scatole cinesi, che è l'essenza più attuale ed estrosa di questo testo, un vero e proprio libro contenitore a più piani», decostruisce arrivando a «un'antiguide e un antiromanzo insieme». MARCHESCHI, *Introduzione*, XXXIX-XL.

⁴⁷ Le sezioni sono *Strade ferrate italiane in attività, in costruzione e in progetto* (V-XIV), e *Guida civile e commerciale delle città di Firenze, Pisa e Livorno* (187-224).

⁴⁸ GUAGNINI, *Introduzione*, 26.

⁴⁹ Ivi, 32.

⁵⁰ MERGER, *Prefazione*, 17.

⁵¹ C. I. PETITTI DI RORETO, *Delle strade ferrate italiane e dei migliore ordinamento di esse. Cinque discorsi di Carlo Ilarione Petitti*, Capolago, Tip. Elvetica, 1845 ora in *Opere scelte*, a cura di G. M. Bravo, Torino, Fondazione Luigi Einaudi, 1969, vol. II, 7-598.

suddiviso, com'è appunto ben evidenziato nel sottotitolo dell'opera, in cinque discorsi. L'opera si apre con una citazione tutto fuorché casuale, tratta da un opuscolo redatto da Carlo Cattaneo, grosso sostenitore della ferrovia (Milano-Venezia, nello specifico) come elemento di avanzamento non solo tecnologico ed economico ma anche sociale e culturale e che ci dice del milieu 'progressista' entro cui anche Petitti si muove; l'esergo recita infatti:

O le strade ferrate non si devono fare in alcun paese del mondo; e i popoli e i governi che le fanno, i Belgi, gl'Inglese, gli Americani, i francesi, i Tedeschi, i Russi, sono tutti deliranti; o in nessuna parte del mondo le strade ferrate possono come tra noi trovare un campo più favorevole, un terreno più popolato, più ubertoso, più ameno, più opportuno ad accogliere questo poderoso strumento di pubblica e privata prosperità.⁵²

Questo breve passaggio lascia intuire l'angolazione prospettica da cui Petitti guarda all'innovazione ferroviaria e che verrà riproposta e addirittura rilanciata l'anno successivo dalla pubblicazione da parte di Camillo Cavour dell'articolo *Des chemins de fer en Italie*, proprio stimolato dalla guida di Petitti. L'idea dominante, e che lega trasversalmente Cattaneo, Petitti e appunto Cavour, a testimonianza di un sentire comune di fronte all'innovazione ferroviaria, era che l'Italia avesse

diritto di fondare le più grandi speranze sull'azione delle strade ferrate. Le conseguenze politiche e sociali che dovranno derivarne in questa bella contrada, più che dovunque altrove, saranno la testimonianza della grandezza del ruolo che queste nuove vie di comunicazione sono destinate a giocare nell'avvenire del mondo.⁵³

L'articolo rappresenta un momento importante nella carriera pubblica di Cavour, dato che le ferrovie rappresentarono «il grande simbolo dell'idea di progresso, il tema che fece maturare in Cavour il problema italiano come problema nazionale».⁵⁴

Insomma, la costruzione di un sistema di comunicazione più ampio, più veloce e in grado soprattutto di incrementare il commercio e gli scambi, non solo umani, avrebbe agito da volano per l'industrializzazione e avrebbe rafforzato, a livello sociale ma anche politico, i legami fra le diverse regioni e stati della penisola italiana. Facile quindi comprendere la prospettiva secondo cui i mezzi di trasporto siano considerabili «il termometro della civiltà, e della prosperità materiale e morale d'un popolo».⁵⁵ Nonostante la rete viaria ferroviaria italiana fosse ancora limitata a pochi chilometri disseminati tra Regno delle Due Sicilie, Lombardo-Veneto e Granducato di Toscana, al momento della pubblicazione della guida-saggio, la strada ferrata era già percepita come un qualcosa che potesse «accrescere e [...] agevolare lo scambio delle idee, degli affetti e delle cose», ovvero come un mezzo che potesse concorrere «ad una fusione di principi, d'opinioni e d'interessi, onde nascono i primi elementi della vera civiltà, le più sicure cautele d'una condizione quieta ed agiata». Ciò nonostante, una serie di fattori tra i più vari – tra cui «le intestine discordie; la povertà dell'erario; le gare, non solo tra Stato e Stato, ma tra i municipi vicini istessi; le cautele di militare difesa [...]»,

⁵² Come da indicazione, la citazione è tratta da C. CATTANEO, *Rivista di varj scritti intorno alla strada ferrata da Milano a Venezia*, «Il Politecnico», IV, (1841), XIX, 41-106.

⁵³ C. CAVOUR, *Le strade ferrate in Italia*, a cura di A. Salvestrini, Firenze, La Nuova Italia, 1976, 7; originariamente, ID., *Dés Chemins de Fer en Italie (par le Comte Petitti, Conseiller d'Etat du Royaume de Sardaigne)*, «Revue Nouvelle», XII, (1846), t. VIII, 446-484: 448.

⁵⁴ L. CAFAGNA, *Cavour*, Bologna, Il Mulino, 1999, 139.

⁵⁵ PETITTI, *Delle strade ferrate*, 11.

afferma Petitti, «erano, conviene ammetterlo, tanti motivi per cui tralasciavasi dopo il risorgimento civile d'intraprendere opere consimili a quelle che la civiltà romana ci ha lasciate» –, una serie di «molteplici, infelicissime cause di lamentevole decadenza» ne rallentava uno sviluppo ormai inarrestabile, dato che le «utili imitazioni», quelle delle principali nazioni d'Europa già dotatesi di una rete viaria simile,

riusciranno assai proficue alla patria comune, se nell'ordinare i nuovi mezzi di reciproche relazioni, anziché lasciarsi guidare dalle grette idee di rivalità tra Stato e Stato, e tra municipio e municipio, onde sempre nacque la nostra decadenza, l'autorità che governa saprà anzi combinare le imprese in modo che tendano a fare dell'intera Penisola *una sola contrada* ed *una sola famiglia*.⁵⁶

Utilità, opportunità, urgenza sono termini che ricorrono spesso nel testo di Petitti, quasi a sottolineare la centralità della, futura, rete ferroviaria nella penisola, percepita come opera tanto complessa quanto necessaria e dalla rilevanza storica; non casualmente a essa e al suo paventato sviluppo viene accostata una ampia ricognizione storico-critica sul ruolo del Mediterraneo dagli albori della storia per i commerci ma anche per lo sviluppo delle civiltà, addirittura citando il di là da venire canale di Suez sulla scorta degli studi affidati alla *Mémoire sur la communication de la mer des Indes à la Méditerranée*⁵⁷ dall'ingegnere Le Père.⁵⁸

Insomma, finalizzate a «esaminare i varii modi in cui venne sin qui ordinato così fatto mezzo di comunicazione», esponendo «come già siansi attuate alcune vie ferrate nelle varie parti della Penisola» e «come ne venissero altre decretate da attuarsi fra non molto» per comprendere e «ben ponderarne i presumibili effetti sulle relazioni commerciali [...] della Penisola»,⁵⁹ le oltre 500 pagine dei cinque *Discorsi* sono corredate da un centinaio di pagine di *Appendici e Documenti* tra i più vari⁶⁰ e riescono a mantenere in equilibrio le riflessioni quasi di natura sociale sull'impatto della ferrovia in un paese ancora diviso con la dovuta necessità informativa, esposta chiaramente e ad ampio spettro in intere sezioni del testo.⁶¹ Di particolare rilevanza è l'idea 'unitaria' che Petitti ha delle strade ferrate. Nello specifico, Petitti si concentra sul «modo d'ordinare una ben intesa corrispondenza dei *convogli*, che debbono l'un l'altro succedersi nell'esercizio delle strade in discorso»; e sulle cautele «politiche» («da ordinarsi, onde l'*azione governativa* si mantenga sur esse vie sempre *libera, pronta,*

⁵⁶ Ivi, rispettivamente 11, 12, 13.

⁵⁷ J.-M. LE PERE, *Mémoire sur la communication de la mer des Indes à la Méditerranée, par la mer Rouge et l'isthme de Soueys*, Paris, Impr. royal, 1815; è disponibile qui: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k280082/f44.image>

⁵⁸ «[...] non potrà dirsi pertanto definitivamente attuata la ripresa della via commerciale antica dall'Europa all'India, finché da Alessandria a Suez non si avrà, com'ebbero gli antichi, una stabile via di comunicazione. L'esistenza d'un'antica via navigabile per l'istmo di Suez risulta da riconoscimento d'ufficio, autentico e scientifico. D'altronde ci è da indicazioni storiche comprovata; e se le seguite modificazioni de' luoghi, la distruzione operata dagli elementi, la barbarie flagrante, fecero perdere all'Egitto quel proficuo mezzo di comunicazione: non sembrerebbe impossibile di ripristinarla» PETITTI, *Delle strade ferrate*, 31.

⁵⁹ Ivi, 39-40.

⁶⁰ Si va dai *Quadri sinottici delle principali strade ferrate d'America e d'Europa* con l'indicazione della lunghezza, spesa, rendita, ecc. all'*Elenco degli opuscoli pubblicati sulla quistione delle due linee da Milano a Brescia per Treviglio o Bergamo*.

⁶¹ Il range è veramente ampio: dalle *Considerazioni storiche generali* del Discorso Primo al Discorso Secondo incentrato sui [...] *varii sistemi adottati per l'ordinamento delle vie ferrate presso le diverse nazioni*, alla rendicontazione dell'*Ordinamento già attuato, decretato o divisato soltanto ne' varii Stati italiani per la costruzione ed esercizio delle vie ferrate* esposto nel Discorso Terzo stato per stato e, addirittura, nel Discorso Quarto, della *Corrispondenza fra le varie linee di strade ferrate de' diversi Stati della Penisola*.

avveduta, forte ed energica all'uopo»); «economiche», («mercé delle quali il buon governo dell'impresa sia interamente assicurato, sì nell'interesse universale, che de' privati»); «daziarie», («che debbono assicurare la libera e cauta azione dei dritti del fisco, senz'alcun nocumento od incaglio però della libertà e rapidità dei traffichi»); «di sicurezza», («colle quali possano i viandanti e le merci guarentirsi dai vari pericoli cui la forza e la velocità delle macchine locomotrici, ove fossero incagliate o mal dirette, potrebbero per mala ventura essere occasione; [...]»)⁶² affinché un simile supporto allo sviluppo della civiltà (e dei commerci) possa funzionare al meglio e con «grandissimo vantaggio pell'universale».⁶³ A questo proposito, cito un breve esempio del pragmatismo dell'autore: «in una contrada in cui, come nell'italiana penisola, sono vari Stati, più da limiti convenzionali circoscritti, che non da confini naturali ed assoluti divisi; ne' quali Stati, di maggiore o di minore estensione, notasi inoltre conformità intera di popolazione, d'indole, di lingua, di religione e di costumi, non che di tendenze all'incirca uguali» si avverte che «nuocerebbe assai alla rapidità, al maggior comodo ed all'economia de' viaggi fatti sur esse vie, se si dovessero ad ogni confine, frequentemente incontrato, mutare i veicoli per servirsi soltanto di quelli appartenenti allo Stato od alla società privilegiata dello Stato sul di cui territorio scorre la battuta via». È quasi lapalissiano, quindi, che «per ovviare a siffatti inconvenienti v'ha un solo rimedio, ed è quello di combinar d'accordo i servizi delle varie linee».⁶⁴

Quest'ultima sezione, oltre a ricordarmi lavori per certi versi simili svolti sull'editoria dall'Acerbi direttore 'austriacante' della Biblioteca italiana nei suoi *Proemi*⁶⁵ o da Cesare Malpica, viaggiatore, letterato ed intellettuale napoletano, sui territori meno *à la page* del Meridione d'Italia,⁶⁶ rimanda a una volontà unificatrice, realisticamente trans-statale, intergenerazionale e multidisciplinare che probabilmente rappresenta la migliore chiave di lettura trasversale dell'Ottocento. Questa prospettiva mi permette anche di legarmi ad altri interessanti insiemi di corpus guidistici relativi alle neonate strade ferrate della penisola. Il primo è quello prodotto da Giovacchino Losi.⁶⁷ *Guida del viaggiatore nel proseguimento della strada ferrata Centrale Toscana da Siena a Sinalunga* (Siena 1859), *Viaggio in strada ferrata da Roma a Livorno per Civitavecchia* (Siena, 1874), *Viaggio in strada ferrata da Asciano a Grosseto* (Reggio Calabria, 1880), *Viaggio in strada ferrata da Roma a Siena per Civitavecchia, Grosseto ed Asciano* (Roma, 1887), *Viaggio in strada ferrata da Roma a Sulmona* (Siena, 1889), *Viaggio in strada ferrata da Bologna a Firenze per Pistoja* (Reggio Calabria, 1880) non sono che alcune delle guide pubblicate da Losi, molte delle quali, si sarà intuito, d'ambito regionalistico toscano. L'approccio di Losi è il più puramente guidistico della selezione da me proposta; basandosi su una scansione narrativa

⁶² PETITTI *Delle strade ferrate*, 396.

⁶³ Ivi, 61.

⁶⁴ Ivi, 397-398.

⁶⁵ S. PIFFERI, *I proemi della "Biblioteca Italiana" e l'Unità culturale dell'Italia*, «Il Veltro», 1-3, (2016), 97-106; ID., *Una ricerca in corso: i Proemi della "Biblioteca Italiana"*, «Postumia», 16/3, (2005), 97-115.

⁶⁶ «Funzionale, quindi, allo scopo ultimo di fornire una "mappatura" del meridione d'Italia può essere vista l'intenzione malpichiana di intendere questi suoi viaggi come dei piccoli tasselli di un mosaico più ampio, al quale lo stesso autore alludeva chiaramente nel resoconto del primo dei suoi numerosi viaggi, quello con destinazione la Puglia. Ad avvalorare questa tesi c'è il significativo sottotitolo dell'opera, *Scene, costumi, impressioni, paesaggi e rimembranze durante un viaggio nelle provincie del Regno. Parte prima: le Puglie*, con il quale [...] sembra voler indicare in maniera piuttosto chiara l'inizio di una opera di più ampio respiro [...]». S. PIFFERI, *La città eterna vista da Napoli. La Roma di un viaggiatore romantico: Cesare Malpica*, Roma, Istituto Nazionale di Studi Romani, 2007, 40-41 ma cfr. tutto il capitolo 1, *Il viaggiatore e il poligrafo*.

⁶⁷ S. MAGGI, *La ferrovia per la Maremma (1859-1994)*, Siena, NIE, 1996, soprattutto la Parte Seconda, *Giovacchino Losi e le "Guide del viaggiatore"*. Il testo contiene in appendice la nuova edizione del *Viaggio in strada ferrata da Asciano a Grosseto* di Losi.

puramente d'ordine spaziale, ovvero itinerale, egli riesce a fornire indicazioni e informazioni sul tragitto delle varie tratte di volta in volta analizzate che divagano verso ambiti storici e aneddotici che ne fanno una guida del territorio tout court più che una specifica guida ferroviaria.

Prendiamo ad esempio la citata *Guida del viaggiatore nel proseguimento (...)*. Essa si apre, come avvenne per la guida di Petitti, con una citazione che sottolinea di nuovo, agli albori della nascita delle strade ferrate in un territorio ancora diviso politicamente e amministrativamente, la centralità delle stesse per le «condizioni commerciali» e il «pressante bisogno di comunicare con l'Italia inferiore»;⁶⁸ nello stesso modo a inaugurare il lavoro è una lunga introduzione in cui si analizzano – in un linguaggio tecnico e asciutto ma dettagliatissimo – dati, informazioni, accordi, somme investite, accorgimenti tecnici, insomma, l'intera cronistoria che portò alla «impresa raccomandata alla simpatia di molti», ovvero «il proseguimento della Centrale Toscana per discendere nelle parti meridionali d'Italia e raggiungere la Città Eterna».⁶⁹ Lo sviluppo però è piuttosto diverso, strutturandosi in due parti distinte che seguono il percorso della ferrovia da Siena ad Asciano e poi a Sinalunga. Esposta in un linguaggio neutro, con una asettica quanto didascalica seconda persona plurale, la guida assolve appieno il suo compito primario, ovvero quello informativo, senza soluzione di continuità argomentale tra descrizioni paesaggistiche («Fra due colline che lo fiancheggiano vestite di molti e frondosi olivi, sorge il paese di Sinalunga, cui fanno corona, a breve distanza, Lucignano, Fojano, Bettolle, Torrita, Montepulciano e Montefollonico. È posto nel 43°, 13' lat. e nel 29°, 23' long: con l'altitudine di metri 392, 33, misurati dal vertice del campanile»),⁷⁰ aneddotica spicciola, reminiscenze storiche spesso certificate da studi e pubblicazioni, informazioni urbanistico-architettoniche, dati scientifici (la composizione chimica dell'acqua Borra, il cui «sapore è acidulo-salso-austero»,⁷¹ o quella «sulfureo-termale» dei Bagni di Rapolano), curiosità più o meno amene (quelle sull'origine del nome di alcune cittadine oppure quella su «una delle moderne rarità di Sinalunga», ovvero «il giuoco del Pallone, costruito nell'anno 1854, che per la sua vastità ed eleganza non ha senza dubbio l'eguale in Toscana e credo anche fuori»,⁷² con tanto di approfondimento storico sulle origini del gioco), in un flusso informativo realisticamente a tutto tondo che però perde in piacevolezza stilistica e verve letteraria.

L'altro corpus è rappresentato dai lavori di Michele Carcani,⁷³ parmigiano, militare nelle guerre per l'Unità, magistrato e poi senatore del Regno, «tenace assertore ed esperto propagandista dei

⁶⁸ «Allorquando sarà compiuto il fatto di una Via Ferrata fra le parti più popolate ed il Centro della Toscana, l'intricato problema del Proseguimento negli Stati della Chiesa, troverà nel pressante bisogno di comunicare con l'Italia inferiore quella soluzione che le condizioni commerciali vanno da qualche tempo a preparargli». Questa l'attribuzione della citazione: «L'Ing. Prof. G. Pianigiani, nel suo Rapporto letto all'Adunanza Generale degli Azionisti, il 1° ottobre 1847». G. LOSI, *Guida del viaggiatore nel proseguimento della strada ferrata Centrale Toscana da Siena a Sinalunga*, Siena, Tip. del R. Istituto dei Sordo-Muti, 1859, 5.

⁶⁹ «[...] che Prosecuzione della Centrale Toscana dovesse chiamarsi il tratto da Siena al Confino Romano, e che finalmente la linea che da questo confino si sarebbe condotta a Roma, si chiamasse Via Pia-Cassia». Ivi, 6-7.

⁷⁰ Ivi, 101.

⁷¹ Ivi, 57.

⁷² «Il giuoco del pallone, come tutti sanno, ebbe principio fra gli antichi Greci, dai quali lo appresero i Romani, che lo portarono in Ispagna e nei dipartimenti meridionali della Francia. Gradito e piacevole spettacolo, quando erano più in voga gli esercizi della ginnastica, oggi mi pare sia ridotto un divertimento che alla maggior parte delle persone riesce indifferente». Ivi, 109.

⁷³ Cfr. *Enciclopedia militare*, Milano, Il Popolo d'Italia, 1928; *Ministri, deputati e senatori dal 1848 al 1922*, a cura di A. Malatesta, in *Enciclopedia biografica e bibliografica Italiana*, diretta da A. Ribera, serie XLIII, Milano, Istituto editoriale italiano Tosi, 1940.

vantaggi del viaggio in ferrovia»;⁷⁴ un vero e proprio corpus guidistico che a partire dal 1878, anno di pubblicazione di *Da Roma a Firenze. Viaggio in ferrovia per le linee di Foligno e di Chiusi. Descrizione geografica, storica ed artistica*,⁷⁵ ha visto susseguirsi una serie di testi (*Le Rive adriatiche. Impressioni militari di viaggio da Bologna ad Otranto per ferrovia* del 1881; *Da Roma a Livorno per ferrovia* del 1886; *La riviera ligure: viaggio in ferrovia*, edito postumo nel 1907) che presi nel loro insieme sistemico non sono che esempi di una mappatura delle strade ferrate d'Italia finalizzata sì, a una conoscenza geografica del territorio e a un approfondimento storico delle vicende di alcune località, ma soprattutto all'esaltazione di «un sentimento patriottico in seguito all'avvenuta Unità d'Italia» che esaltasse «l'Italia finalmente riunitasi in una nazione».⁷⁶

In queste mappature in treno, lo sguardo del viaggiatore Carcani è già nuovo, così come differente è la prospettiva attraverso cui guarda il viaggiare. Non a caso *Da Roma a Firenze* si inaugura col raffronto col viaggio in diligenza, «lungo (non tanto per la distanza quanto pel tempo che richiedeva), disagiata e costosa» a cui si univano difficoltà legate alla «barriera politica e doganale [che] separava le due storiche e monumentali città»; per contro, le corse in treno, «frequentissime e agevoli» e «alla portata di tutti», più libere dato che «oggi i confini sono spariti; non più passaporti, non più difficoltà politiche, né imbarazzi doganali» avrebbero permesso «in poche ore, con poche lire, può chiunque recarsi dall'una all'altra città».⁷⁷ Ma non soltanto per questo raffronto l'atteggiamento di Carcani è quello di un viaggiatore nuovo, prossimo a divenire lo standard; un viaggiatore il cui sguardo è per forza di cose differente, più veloce, forse meno 'attento' o meno calato nella realtà che attraversa rispetto al passato. Carcani ovviamente non sosta in ogni paese incontrato lungo la strada ma «riferisce invece il panorama mirato dal finestrino, sia questo un paese, un fiume o una valle; le sue annotazioni non sono quindi frutto di vere visite ai luoghi e mancano descrizioni riguardo alla topografia e all'architettura delle città incontrate»,⁷⁸ evidenziando, implicitamente, come le ferrovie abbiano di fatto introdotto «una profonda mutazione nella cultura del viaggio» ma per contrappasso, fatto «smarrire alcuni dei vantaggi, meditativi e di libertà, che i viaggi lenti per le poste avevano continuato a possedere».⁷⁹ Come se il fluire del transito territoriale nel suo insieme e non più le varie mete intermedie assumesse centralità nello sguardo del viaggiatore e quindi, conseguentemente, nella penna dello scrittore, come forse lascia intuire la citazione che inaugura l'opera e che è tratta dal Purgatorio dantesco: «Gli occhi miei ch'a mirar erano intenti / Per veder novitadi onde son vaghi».

Questa bramosia di vedere in modo nuovo si esplicita, quindi, nella pratica scrittoria del corpus guidistico ferroviario di Carcani, alternando informazioni pratiche a *topoi* classici del viaggiare, descrizioni fisiche del tragitto o del paesaggio attraversato a divagazioni storiche e, infine, a una retorizzazione del racconto che utilizza elementi che direi pienamente narrativi. Ad esempio, il

⁷⁴ DE CAPRIO, *Viaggiatori*, 186.

⁷⁵ M. CARCANI, *Da Roma a Firenze. Viaggio in ferrovia per le linee di Foligno e di Chiusi. Descrizione geografica, storica ed artistica di Michele Carcani premiata con medaglia d'argento dalla Società Pedagogica Italiana*, Viterbo, Tipografia Monarchi, 1878.

⁷⁶ F. STEFANACHI, *Introduzione*, in M. CARCANI, *Le Rive adriatiche. Impressioni militari di viaggio da Bologna ad Otranto per ferrovia*, a c. di F. Stefanachi, Edizioni Digitali del CISVA, 2010, III. Disponibile qui: http://www.viaggioadriatico.it/biblioteca_digitale/titoli/scheda_bibliografica.2011-02-15.4226688754

⁷⁷ CARCANI, *Da Roma a Firenze*, 6.

⁷⁸ STEFANACHI, *Introduzione*, II.

⁷⁹ «[...] qui importa sottolineare che il fascino ed i vantaggi pratici del nuovo mezzo di trasporto coesistono col disagio ad accettare fino in fondo il mutamento interiore e di costume che esso comporta». DE CAPRIO, *Viaggiatori*, 189.

territorio attraversato e descritto in *Da Roma a Livorno per ferrovia* reitera il tema del deserto della campagna romana, tematica affrontata con vari livelli di apprezzamento e sfumature di significati da Madame De Stael a Charles de Brosses, da Malpica e Alfieri fino al Belli del sonetto *Er Deserto*: «Il viaggio è noioso e monotono, attraverso di uno spopolato deserto: qua e là bufali o buoi che rodono silenziosi le erbe bruciate dal sole, o puledri che corrono liberamente per la campagna. Ma in mezzo a questo squallore sorgono le memorie storiche, si elevano gli avanzi delle distrutte città, i ruderi di antichi monumenti, a dileguare la noia del viaggio».⁸⁰ Nello stesso modo, l'autore fornisce ragguagli storico-geografici sui luoghi attraversati;⁸¹ oppure fornisce indicazioni prettamente itinerari, come si confà a una guida:

Usciti dal recinto della stazione, attraversata mediante un cavalcavia in ferro la strada che conduce alla Porta San Lorenzo, e lasciati a destra quegli avanzi di opera laterizia creduti erroneamente del tempio di Minerva Medica, come ultimo saluto alla monumentale città che abbandoniamo, gittiamo ancora uno sguardo alla maestosa basilica di Santa Maria Maggiore, che si estende alla nostra destra, colla imponente facciata del Fuga [...].⁸²

Come accennavo poc'anzi, Carcani accosta a queste descrizioni informative una verve letteraria anche erudita⁸³ che fa apprezzare una penna vivida, accesa, ricercata come nel brano in cui viene raccontata, con ritmo sincopato e quasi onomatopeicamente, la partenza del treno in direzione di Firenze:

Le voci delle guardie ed i soliti sonali ci avvertono che la partenza è vicina. La vaporiera, governata dalla esperta mano del macchinista, sbuffa mandando globi di fumo, come un focoso cavallo trattenuto dall'auriga, che anela il momento di slanciarsi alla corsa. Tutto è ordine e precisione, come nella partenza di un reggimento: anche le ferrovie sono venute a mostrarci la necessità ed i vantaggi della disciplina militare. I viaggiatori sono ai loro posti, i bagagli collocati nelle apposite vetture: all'ora indicata dall'orario il Capo-stazione dà l'ordine della partenza; i conduttori chiudono ed assicurano gli sportelli delle vetture; il Capo-treno fa sentire la convenzionale parola di - pronti - e dà quindi al macchinista il segnale; la macchina manda un acutissimo sibilo, ed il lungo convoglio si mette in movimento: in pochi istanti ha acquistato la sua celere corsa.⁸⁴

⁸⁰ M. CARCANI, *Da Roma a Livorno per ferrovia*, Roma, C. Voghera, 1886, 15-16. Per la campagna romana cfr. AA.VV., *Roma e la Campagna romana nel Grand Tour*, a cura di M. Formica, Roma, Laterza, 2009; DE CAPRIO, *Viaggiatori*, nello specifico il capitolo 4, *Lo spartiacque del cambiamento politico*, 97-132; S. PIFFERI, *La città eterna*, in particolare il capitolo 2, *Malpica, Roma e il deserto*.

⁸¹ «Poco prima di giungere alla Via Nomentana incontriamo l'Aniene (Anio e Anien), uno dei principali affluenti del Tevere, celebrato dagli antichi poeti per le sue gelide acque, e famoso per molti fatti nella storia di Roma, conosciuto più comunemente col nome di Teverone, che assume nella pianura» / «Racchiuso in uno dei tortuosi suoi giri e dalla Via Nomentana, presso all'antico ponte, che dalla via prese nome, si estolle sulla sua sponda destra un monticello poco elevato e verdeggianti. È il famoso Monte Sacro, che trovavasi a tre miglia da Roma al di là dall'Aniene, su cui la plebe ammutinata ritirossi l'anno 260 di Roma» / «La strada che costeggia la ferrovia è l'antica Salaria, che dette il nome alla porta del recinto Aureliano, per la quale anch'oggi esce, e per Rieti conduceva ad Asculum nel Piceno e di là al mare. Secondo Festo fu così chiamata perché per essa veniva trasportato il sale dal mare nel paese dei Sabini». CARCANI, *Da Roma a Firenze*, 13-14; 15; 20-21.

⁸² Ivi, 12.

⁸³ *Da Roma a Livorno*, ad esempio, si apre con una citazione dal *Dittamondo* di Fazio degli Uberti e con un riferimento al *De Reditu* di Namaziano, così come, riflettendo sull'impatto che la strada ferrata ha avuto su un paesaggio immutato da secoli, scrive: «Da Rutilio Namaziano a Fazio degli Uberti, da Dante a Giosuè Carducci, l'aspetto dei luoghi non ha molto cangiato. Il paese della desolazione descritto da Carducci è press'a poco ancora quello che Dante portava come paragone delle sue bolge infernali. Ma un immenso progresso è avvenuto nei mezzi di locomozione». CARCANI, *Da Roma a Livorno*, 3-5.

⁸⁴ Ivi, 11.

In quei riferimenti sonori all'esperienza della partenza del treno è forse facile intravedere rimandi a una dimensione nuova, a una ancora non consueta fascinazione per la meccanica che si rintraccia trasversalmente in testi diversi: è il caso, ad esempio, della vaporiera che «Flebile, acuta, stridula, fischia», i cui «ferrei freni tentati rendono un lugubre rintocco lungo» o ancora con «l'ultimo appello» che «rapido suona» mentre «Già il mostro, conscio di sua metallica anima, sbuffa, crolla, ansa, i fiammei occhi sbarra», come ebbe a scriverne Carducci nella citata *Alla stazione in una mattina d'autunno*.⁸⁵

Insomma, al netto delle differenze stilistiche, i corpus guidistici di Carcani e, in misura minore, di Losi sono di interesse anche e soprattutto per l'idea teorica che vi sottostà; quella della 'mappatura' d'insieme della rete ferroviaria ormai italiana in via di sviluppo. Credo quindi che da questo per forza di cose incompleto e limitato scandaglio sulla guidistica ferroviaria degli albori della strada ferrata in una Italia prossima all'Unità possano risultare una serie di suggestioni: in primis, come la visita dei luoghi via treno sia per forza di cose diversa rispetto alle modalità viatorie precedenti e di conseguenza comporti sia una visuale differente, sia una resa scrittoria che si va via via modificando così come a modificarsi è l'intero comparto viatorio, prossimo ormai alla massificazione turistica; poi, declinata in chiave politico-sociale, come essa comporti la prima, grande innovazione legata alla Italia nazione unificata anche grazie a un dedalo di strade ferrate in sviluppo chilometrico crescente che rendono appieno l'idea di una nazione unitaria, legata non più e non soltanto da una lingua o da una storia comuni, bensì anche da una serie di infrastrutture fondamentali per cementare quella unità. Infine dimostri come le complesse articolazioni pre-Unità, ma soprattutto post, finalizzate alla considerazione della penisola come stato unitario, siano da rintracciarsi anche in ambiti apparentemente secondari come la guidistica ferroviaria.

⁸⁵ Cfr. G. CARDUCCI, *Odi barbare*, terza edizione, Bologna, Zanichelli, 1880, pp. 45-52. Disponibile qui: <https://ia902702.us.archive.org/28/items/odibarbaredigio00cardgoog/odibarbaredigio00cardgoog.pdf>