

CHIARA TAVELLA

*«Venga la ferrovia e in picciol numero d'anni si farà il lavoro di secoli»:  
De Sanctis, la tecnologia e il progresso sociale*

In

*Letteratura e Scienze*

Atti delle sessioni parallele 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]

CHIARA TAVELLA

«Venga la ferrovia e in picciol numero d'anni si farà il lavoro di secoli»:  
De Sanctis, la tecnologia e il progresso sociale

Operando «una sintesi feconda tra 'scienza' e 'vita'», De Sanctis riconosce nel progresso tecnologico un presupposto fondamentale per lo sviluppo socio-economico e culturale dell'Italia all'indomani dell'Unità. Per questo motivo, negli scritti politici, così come nell'epistolario, egli incoraggia la proposta di costruire una strada ferrata irpina allo scopo di far uscire dal tradizionale isolamento il territorio dell'Appennino campano, favorendo la circolazione di uomini, merci e idee.

«L'obiettivo della scienza è il progresso e il miglioramento dell'uomo».<sup>1</sup> È da questa convinzione, ribadita con decisione nel XVIII capitolo della *Storia della letteratura italiana*, che prenderemo le mosse per seguire Francesco De Sanctis nelle sue riflessioni sullo stretto legame tra sviluppo scientifico-tecnologico, progresso socio-economico e perfezionamento morale e civile negli anni del fitto dibattito per la costruzione della Nuova Italia.

La frase citata in apertura proviene dalle celebri pagine della *Storia* dedicate alla *Nuova scienza*, nelle quali De Sanctis, passando in rassegna i «veri padri del mondo moderno»<sup>2</sup> (Machiavelli, Bruno, Galileo, Cartesio e Vico, tra gli altri), si sofferma su Tommaso Campanella, autore-modello che, a suo dire, incarna a tutti gli effetti lo «spirito moderno», poiché, «guidato» da «rettitudine e buon senso naturale», aveva saputo incoraggiare attraverso la letteratura il perfezionamento «non solo morale, ma fisico» dell'uomo «per mezzo della scienza, applicata da un governo intelligente e paterno» attraverso opportuni «provvedimenti sociali, politici, etici, economici».<sup>3</sup> Attento all'«educazione» e al «benessere del popolo»,<sup>4</sup> Campanella era riuscito a elaborare, secondo De Sanctis, «un primo schizzo di scienza sociale»,<sup>5</sup> lasciando da parte «le discussioni astratte» e le «sottigliezze teologiche», per «volgersi» invece «allo studio del reale», condotto attraverso il metodo scientifico, con l'obiettivo di «migliorare le condizioni sociali».<sup>6</sup>

Come ha sottolineato recentemente Toni Iermano, De Sanctis scrive il suo capolavoro negli anni della costruzione dello Stato unitario, «concentrato sulle 'situazioni' del presente e sulle fondamenta di una idealità concreta, vivente, operante nella prassi».<sup>7</sup> La *Storia della letteratura italiana* è concepita infatti nel corso della stagione più intensa e più fertile non solo per quanto riguarda l'attività letteraria del critico irpino ma anche per il suo impegno politico. Le «due pagine» della vita di De Sanctis – così come lui stesso le descrive nella celebre lettera all'amico Carlo Lozzi<sup>8</sup> – si fondono insieme, legando in maniera indissolubile lavoro intellettuale e militanza politica. Nello stesso decennio in cui pubblica la *Storia della letteratura italiana*, elabora la prolusione *La scienza e la vita*, pubblica i saggi su Zola e tiene le lezioni della seconda scuola napoletana, De Sanctis compie il *Viaggio elettorale*, è deputato in

<sup>1</sup> F. DE SANCTIS, *Storia della letteratura italiana*, a cura di N. Gallo, con introduzione di N. Sapegno, Torino, Einaudi, 1958, II, 784.

<sup>2</sup> Ivi, 807.

<sup>3</sup> Ivi, 784.

<sup>4</sup> Ivi, 790.

<sup>5</sup> Ivi, 784.

<sup>6</sup> Ivi, 790.

<sup>7</sup> T. IERMANO, *Contro la 'gaia scienza'. La responsabilità della cultura come ragione e fondamento della Storia della letteratura italiana*, «Studi desanctisiani», VII, 2019, 23-65: 53, da leggersi ora, integrato, in ID., *Una vita di avventure, di fede e di passione. Nuovi saggi critici su Francesco De Sanctis*, Pisa-Roma, Fabrizio Serra Editore, 2019, 17-58: 46.

<sup>8</sup> F. DE SANCTIS, *Epistolario (1863-1869)*, a cura di A. Marinari, G. Paoloni, G. Talamo, Torino, Einaudi, 1993, lettera a Carlo Lozzi, 25 giugno 1869, 741.

Parlamento per otto legislature consecutive, ricopre la carica di Ministro della Pubblica Istruzione. È dunque inevitabile che nei saggi critici, così come negli interventi parlamentari e negli scritti giornalistici emergano costanti le sue riflessioni sul connubio tra ‘scienza’ e ‘vita’, ‘idee’ filosofiche e ‘prassi’ politica, basate su una lucida e attenta analisi della realtà (metaforicamente indicata come il «libro grandissimo della natura» di galileiana memoria)<sup>9</sup> e declinate attraverso termini chiave come ‘progresso’, ‘trasformazione’, ‘futuro’, ‘modernità’.

Nella «tensione delle ultime pagine della *Storia* – sono parole di Giulio Ferroni – il quadro della modernità contemporanea fa leva sullo sviluppo [...] delle ‘scienze positive’, in un’apertura democratica che mette al centro dell’esperienza il ‘vivente’». <sup>10</sup> Non ci deve dunque stupire l’entusiasmo dimostrato da De Sanctis, anche tra le pagine storico-letterarie, per le scoperte scientifiche, per le scelte politiche innovative, per i provvedimenti economici all’avanguardia, indici dell’«aurora de’ tempi moderni»,<sup>11</sup> dell’evoluzione e del «progresso»<sup>12</sup> (quella «nuova parola» che a un certo punto aveva sostituito il concetto di «rivoluzione»)<sup>13</sup>. Così come nei paragrafi su Galileo De Sanctis cita «le invenzioni per la misura del tempo», il «pendolo», il «termometro», il «compasso geometrico», il «telescopio»,<sup>14</sup> e in quelli su Campanella «la riforma delle imposte», «i ricoveri per gl’invalidi», «i prestiti gratuiti a’ poveri», «le banche popolari», «l’uniformità delle monete», «l’incoraggiamento delle industrie nazionali»,<sup>15</sup> nel capitolo successivo della *Storia* (*La nuova letteratura*) tocca altri temi di scottante attualità, menzionando quelle «speciali» innovazioni scientifiche ed economiche che nel XIX secolo contribuivano a diffondere l’idea di progresso, quei «miglioramenti» che, sebbene giudicati «innocui», stavano introducendo significativi cambiamenti a livello sociale: «l’illuminazione a gas, i telegrafi, la libertà del commercio, gli asili d’infanzia, i congressi scientifici, i comizii agrarii»;<sup>16</sup> non ultime le «strade ferrate»<sup>17</sup> che, come vedremo ora, furono oggetto di costante attenzione da parte di De Sanctis e che costituiscono per noi un valido esempio in cui rintracciare il suo interesse per l’applicazione della scienza e della tecnica a favore del «benessere del popolo».<sup>18</sup>

De Sanctis era giunto esule a Torino proprio nell’anno in cui il preunitario Governo Cavour aveva inaugurato, con grande eco sulla stampa dell’epoca, il primo tratto dell’imponente rete ferroviaria destinata a produrre enormi benefici per il Regno di Sardegna.<sup>19</sup> Una dozzina di anni più tardi, eletto

<sup>9</sup> ID., *Storia della letteratura italiana...*, II, 773.

<sup>10</sup> G. FERRONI, *Perché De Sanctis*, in ID., *Francesco De Sanctis. Benvenuti, miei cari giovani*, Roma, Elliot, 2017, 26.

<sup>11</sup> DE SANCTIS, *Storia della letteratura italiana...*, 741.

<sup>12</sup> Ivi, 964.

<sup>13</sup> *Ibidem*.

<sup>14</sup> Ivi, 772.

<sup>15</sup> Ivi, 790.

<sup>16</sup> Ivi, 965.

<sup>17</sup> *Ibidem*.

<sup>18</sup> Ivi, 790.

<sup>19</sup> Cfr. ad esempio «Bollettino delle strade ferrate, dell’industria e del commercio», III, 16 marzo 1853, il numero speciale pubblicato in supplemento a «Il Parlamento» il 16 marzo 1853 e gli articoli *Inaugurazione della strada ferrata da Torino a Savigliano*, «L’Opinione», 14 marzo 1853 e *Inauguration du chemin de fer de Turin à Savigliano (Piémont), le 13 mars 1853*, «L’Illustration. Journal Universeel», XXI, 2 aprile 1853. Tralasciamo di esaminare in questa sede gli eventi che hanno presieduto all’introduzione della ferrovia in Piemonte, già ampiamente studiati dal punto di vista delle scelte politiche, in particolare per quanto riguarda il ruolo di Cavour. Nella vasta bibliografia dedicata a questo argomento, si vedano almeno: M. EINAUDI, *Le prime ferrovie piemontesi e il Conte di Cavour*, «Rivista di storia economica», 1938, 1-38; F. ARESE, *Cavour e le strade ferrate. Con documenti inediti (1839-1850)*, Milano, Edizioni Amici del Museo del Risorgimento, 1953; G. BINELLO, *Le ferrovie piemontesi del Risorgimento*, Torino, Giappichelli, 1940. Più in generale, si rimanda a: P. SERENO, *La rete delle comunicazioni*, in AA.VV., *Storia di Torino*, VI: *La città nel Risorgimento (1798-1864)*, a cura di U. Levra, Torino, Einaudi, 2000, 343-375: 369 e ssg.

deputato in Parlamento, De Sanctis, similmente a Cavour, operando quella «sintesi feconda tra ‘scienza’ e ‘vita’»<sup>20</sup> che tanto ammirava negli autori descritti tra le pagine della *Nuova scienza*, riconoscerà nello sviluppo tecnologico un presupposto fondamentale per il progresso del Mezzogiorno all’indomani dell’Unità. Egli era infatti ben consapevole che un’Unità completa e rafforzata sarebbe stata possibile solo attraverso una seria politica di riforme tese a ridurre il divario economico e sociale esistente tra Nord e Sud della penisola. È per questo motivo che, ad esempio, si impegna in prima persona per promuovere la costruzione di una strada ferrata nella natia Irpinia, con l’obiettivo di far uscire dal tradizionale isolamento il territorio dell’Appennino campano, favorendo la circolazione di uomini, merci e idee. Come scriverà nel 1893 il suo allievo Giustino Fortunato sulle colonne del «Pungolo» di Napoli, la valle tra il Vulture e l’Ofanto era sempre risultata, fin «dalla più remota antichità», «impervia» e «impraticabile» a causa dell’assenza di «tracciatò» e di «tratturò», della «sua mobilità grande» e delle «sue rive argillose», che l’avevano «resa [...] la più inospitale e la più malarica fra tutte [...] le provincie napoletane».<sup>21</sup> Fino agli anni di De Sanctis – lo riconoscerà lo stesso Fortunato nei suoi importanti studi meridionalisti – l’Irpinia era stata «l’unica valle della penisola, che non riuscì mai alla mano dell’uomo di volgere e asservire al commercio»: pertanto, la «strada ferrata dell’Ofanto» si presentava all’epoca come un’opera pubblica di capitale importanza, sulla quale «unanime e costante» si rivolgeva «l’aspirazione di tutta [...] la provincia di Avellino».<sup>22</sup>

Già nell’ottobre del 1860 De Sanctis, nominato da Garibaldi governatore del Principato Ulteriore, impegnandosi attivamente per la preparazione del plebiscito unitario, nel *Proclama al popolo irpino* aveva spiegato ai concittadini che «votare pel sì» significava votare non solo «per la libertà» e per «l’indipendenza e la grandezza della patria», ma anche «per l’istruzione» e soprattutto «per la ricchezza».<sup>23</sup> In tale *Proclama* emergono gli stessi temi che abbiamo rintracciato poco fa nella *Storia della letteratura italiana* e che saranno centrali anche nell’attività di De Sanctis come deputato e Ministro dell’Istruzione:

Quando avremo scuole popolari, scuole tecniche per gli operai, scuole agrarie, scuole industriali, nuove vie si apriranno per guadagnarci la vita, acquisteremo coscienza della nostra dignità, e non si dirà più di noi: «Furono trattati da animali, perché erano animali». [...] Le strade ferrate ci ravvicineranno. Avremo associazioni di operai, casse di risparmio e di mutuo soccorso, la beneficenza meglio diretta e meglio ordinata, i trasporti a buon prezzo, per mercato tutta l’Italia.<sup>24</sup>

«Attento ascoltatore» delle «fredde, scientifiche osservazioni» di Quintino Sella – lo ha messo in luce Iermano – De Sanctis aveva capito che «l’auspicata ‘cura di ferro’ del disegno [...] cavouriano» rappresentava una «proficua forma d’investimento» e costituiva uno dei progetti più urgenti da

<sup>20</sup> T. IERMANO, «Additava le stelle». Francesco De Sanctis pensatore politico, in AA.VV., *La militanza della critica da Francesco De Sanctis alla contemporaneità*, a cura di C. Allasia, L. Nay, C. Tavella, Alessandria, Edizioni dell’Orso, 2019, 7-60: 18.

<sup>21</sup> G. FORTUNATO, *I lavori di costruzione della linea Avellino-Santa Venere*, in ID., *Delle strade ferrate ofantine: scritti e discorsi*, Firenze, Barbèra, 1898, da leggersi ora in ID., *Le strade ferrate dell’Ofanto (1880-1897)*, Firenze, Vallecchi, 1927, 175-184: 181.

<sup>22</sup> *Ibidem*.

<sup>23</sup> F. DE SANCTIS, *Proclama al popolo irpino*, in ID., *Il Mezzogiorno e lo Stato unitario*, a cura di F. Ferri, Torino, Einaudi, 1972, 79-81: 80.

<sup>24</sup> *Ibidem*.

realizzare per «italianizzare il Mezzogiorno».<sup>25</sup> «Il distacco» tra il Nord e il Sud «nella viabilità ordinaria e nella dotazione di ferrovie» nel 1861 «appariva enorme»: la Campania «aveva poco più di un centinaio di km di binari» e «nessuna delle altre regioni meridionali aveva un solo chilometro di ferrovia attivo, contro gli 850 km del solo Piemonte».<sup>26</sup>

A partire dalla metà degli anni Sessanta, in qualità di politico e di giornalista, De Sanctis è protagonista e testimone della richiesta di intensificazione delle opere pubbliche (delle infrastrutture ferroviarie, in particolare) avanzate per il Mezzogiorno dai deputati del neonato Parlamento italiano.

Il 1° aprile 1865, sulle colonne del periodico «L'Italia», appare la prima delle quattro corrispondenze parlamentari desanctisiane relative alle strade ferrate meridionali.<sup>27</sup> Tra il 26 marzo e il 5 aprile di quell'anno De Sanctis assiste infatti alla «discussione» di quella che, a suo dire, costituisce «una delle leggi più importanti [...] mai presentate» alla Camera: in «una sola legge» si trovavano «la vendita delle ferrovie dello Stato, la costituzione di tutte le ferrovie italiane in quattro gruppi» e «la rettificazione delle linee nel napoletano». Ciascuno di questi argomenti, commenta De Sanctis sul giornale da lui diretto, «basterebbe da sé» a fare una legge «di lunga e intricata discussione»,<sup>28</sup> ma è soprattutto l'ultimo punto quello che suscita il suo interesse, come politico e come irpino. Tre anni prima, nel 1862, era stata concessa la costruzione della strada ferrata che avrebbe collegato trasversalmente il Tirreno all'Adriatico (la linea, da Napoli a Foggia, via Benevento, sarà completata nel 1870): da questa arteria principale si sarebbero dovute diramare le linee complementari a servizio delle zone interne del Mezzogiorno. Gli articoli desanctisiani descrivono il clima turbolento delle sedute parlamentari volte a stabilire il tracciato delle reti secondarie. Oggetto di feroci discussioni e di un complesso *iter* burocratico che si risolverà solo diversi anni dopo la morte del critico irpino, è la cosiddetta «linea di Conza», vale a dire la strada ferrata Avellino-Rocchetta Sant'Antonio (precedentemente chiamata Avellino-Ponte Santa Venere e oggi ricordata come «la ferrovia del De Sanctis»), che avrebbe permesso per la prima volta all'alta Irpinia – regione povera e completamente esclusa dai traffici commerciali, priva di fiumi navigabili e di porti – di avere un collegamento con il capoluogo da un lato e con la Puglia e la Lucania dall'altro. La Camera di Commercio di Avellino – istituita nel 1862 – additava la decadenza dell'industria, del commercio e della cultura della sua provincia proprio nella mancata costruzione delle vie di ferro.<sup>29</sup> La ferrovia rappresentava perciò un obiettivo comune ma, come testimonia De Sanctis, nelle discussioni politiche non è il bene pubblico a trionfare, ma il campanilismo dei consiglieri provinciali, che frena e soffoca ogni decisione, raddoppiando l'isolamento del territorio nel totale disinteresse verso il progresso socio-economico.

Nelle corrispondenze giornalistiche De Sanctis ripercorre le varie fasi del dibattito parlamentare: dalla lettura dell'ampia e dettagliata relazione – «un grosso volume, corredato di carte topografiche e geografiche», scritto con «stile pretenzioso e talora poetico» – agli «eterni» discorsi degli oratori che

<sup>25</sup> T. IERMANO, «Siamo sull'orlo della guerra civile». De Sanctis, il Mezzogiorno e lo Stato d'assedio, «Studi Desanctisiani», II, 2014, 25-41: 32, da leggersi ora in ID., *Francesco De Sanctis. Scienza del vivente e politica della prassi*, Pisa-Roma, Fabrizio Serra Editore, 2017, 47-66: 54-55.

<sup>26</sup> G. PESCOSOLIDO, *Il Mezzogiorno nell'Italia unita: da risorsa a problema irrisolto*, in AA.VV., *Il racconto del Mezzogiorno da Francesco De Sanctis al familismo novecentesco: prospettive e utopia*, a cura di T. Iermano, Pisa-Roma, Fabrizio Serra Editore, 2019, 15-33: 27-28.

<sup>27</sup> F. DE SANCTIS, *Le strade ferrate meridionali*, in ID., *Un viaggio elettorale, seguito da discorsi biografici, dal taccuino parlamentare e da scritti politici vari*, a cura di N. Cortese, Torino, Einaudi, 1968, 340-351. Le corrispondenze, inviate da Torino, sono datate 26 marzo, 31 marzo, 1° aprile e 5 aprile 1865 e vengono rispettivamente pubblicate sull'«Italia» sui numeri del 1°, 3, 5 e 9 aprile dello stesso anno.

<sup>28</sup> ID., *Le strade ferrate meridionali...*, 340.

<sup>29</sup> D. DEMARCO, *Le origini economico-sociali del Viaggio elettorale*, in AA.VV., *De Sanctis e il realismo*, a cura di G. Cuomo, Napoli, Giannini, 1978, II, 1345-1408 (in particolare 1361-1365).

annoiano la Camera (fatta eccezione per Bonghi, il quale «vivificando una materia arida ha saputo attirare piacevolmente l'attenzione»), fino alle «divisioni intestine» tra i «pertinaci» 'uomini del Guicciardini', impegnati a perseguire il 'particolare' dei propri collegi e del tutto indifferenti agli interessi generali del Mezzogiorno, che «rumoreggiano assai», intenzionati a bloccare qualsiasi iniziativa non conforme ai loro interessi, e altri politici più ragionevoli e disposti al dialogo e al compromesso.<sup>30</sup>

Anche in questa occasione De Sanctis si dimostra capace di avere uno sguardo ampio sulla 'situazione' del Sud Italia e di anteporre il bene comune ai gretti localismi. Pur andando contro i propri interessi di irpino, infatti, egli non esista a lodare la competenza e le «larghe vedute» dell'ingegnere Vincenzo Antonio Rossi, che con «chiarezza rara» aveva dimostrato che, a discapito della «linea di Conza», la linea Foggia-Benevento era «più conveniente per congiungere Napoli e Torino».<sup>31</sup> La ferrovia irpina – ammette De Sanctis – era infatti «viziosissima» per quel «fine», perché progettata secondo «un zigzag ridicolo, con un andare verso oriente, un salire a settentrione, un ridiscendere ad oriente».<sup>32</sup> Analizzando con lucido distacco le caratteristiche geografiche e antropiche della regione, egli commenta inoltre in maniera lungimirante e realista: «se da Napoli si va a Foggia per Benevento, a che andarci anche da Conza? Avremmo due linee con lo stesso obbiettivo»; «la via più semplice è più logica» – scrive ancora sull'«Italia» – consiste nel «dare alle due linee la destinazione loro naturale»: Foggia dovrebbe «congiunger Napoli a Torino» e Conza «Napoli all'Adriatico», verso Bari, passando per Taranto.<sup>33</sup> Eppure, il Ministro dei Lavori pubblici, Stefano Jacini, sembra seguire criteri non basati su una seria analisi dei fatti, guadagnandosi per questo un sarcastico giudizio da parte del nostro: «a forza di pensarci sopra e sottilizzare, [Jacini] ha perduto di vista il vero ed ha scelta la soluzione più bizzarra e ingenerosa», annullando la progettazione della strada ferrata irpina, «contento di pagare per spese di soppressione quasi tanto quanto si pagherebbe per spese di costruzione». «Non si potea concepire idea più balzana – aggiunge De Sanctis – Darsi l'aria di far cosa grata a Napoli, costruendo una linea col concorso delle provincie, ma sopprimendone un'altra, è ipocrisia. Concedere una linea, continuarla per lungo tratto, creare interessi nuovi nelle popolazioni, poi sopprimerla, è esempio unico di leggerezza. Spendere per sopprimere, quanto quasi si spenderebbe per costrurre, è d'un ridicolo inconcepibile». Ancora una volta nelle parole di De Sanctis riconosciamo la nota filosofia della 'prassi': «È desiderabile che il sistema Rossi finisca per trionfare, sì che Napoli abbia un compiuto sistema di ferrovie. E *questo mi pare il fine pratico*, a cui debbono intendere i deputati»<sup>34</sup> (sono parole che sembrano ricordare quelle spese nella *Storia della letteratura italiana* per descrivere l'attività di Paolo Sarpi, che «mescolato nella vita attiva, non speculava, [...] ma mettera le sue cognizioni in servizio del suo patriottismo» e, «con la sagacia dell'uomo politico», perseguiva un fine «pratico, indirizzato a raggiungere certi effetti»<sup>35</sup>).

Nella seconda corrispondenza a tema ferroviario – datata 31 marzo 1865 – De Sanctis polemizza con tono sconsolato sull'andamento dei lavori parlamentari, scagliandosi contro l'inazione governativa, la corruzione e la noncuranza dei colleghi nei confronti dello sviluppo e del bene comune: «Non si tratta veramente di progresso – scrive sull'«Italia» – ma del modo d'intenderlo, giacché ciascuno lo vede nel suo progetto. Doloroso a dirsi, ma pur vero, la sorte della legge dipende

<sup>30</sup> DE SANCTIS, *Le strade ferrate meridionali...*, 340-342.

<sup>31</sup> Ivi, 342.

<sup>32</sup> *Ibidem*.

<sup>33</sup> Ivi, 343.

<sup>34</sup> Ivi, 343-344. Il corsivo è mio.

<sup>35</sup> ID., *Storia della letteratura italiana...*, 793.

non dalla sua bontà intrinseca e dagli interessi generali del paese, ma dalla coalizione d'interessi speciali». <sup>36</sup> De Sanctis crede nell'impegno politico volto alla «costruzione di uno Stato moderno, poggiato su istituzioni democratiche, non condizionate dai partiti personali, dal trasformismo, [...] dalla crescente corruzione ma caratterizzato da forze dirigenti rinnovate, da progetti capaci di generare modelli progressisti, non ancorati agli interessi locali dei singoli deputati». <sup>37</sup> Tuttavia, anche in questa occasione, De Sanctis è costretto ad ammettere che «la vera battaglia» politica si svolge «dietro le quinte, secondo l'antico vezzo degli italiani» e che «i discorsi in parlamento» non sono altro che «una pomposa mostra teatrale». <sup>38</sup> E proprio come in una rappresentazione drammatica, De Sanctis osserva «il deputato Depretis», «vecchio all'arte parlamentare», «oratore efficace e autorevole», «informatissimo de' più minuti particolari della quistione», nell'atto di spiazzare, «con grande quantità di documenti e di cifre», il Ministro Jacini, il quale ribatte con un discorso che De Sanctis ha ancora «tutto vivo e presente» mentre scrive, «segno che è un discorso ben fatto, come quello che, lasciando l'ingombro de' dettagli, procede da un concetto chiaro intorno a cui tutto si coordina e raggruppa» (anche quando si parla di politica, il critico letterario detrattore del purismo fa capolino e, più della retorica, loda nei discorsi dei politici «il merito e la ragionevolezza del concetto», senza i quali «si può fare il commesso, non il ministro»). <sup>39</sup>

La quarta e ultima corrispondenza, pubblicata il 9 aprile 1865, traccia il quadro di un Parlamento confuso, in cui non si sa più «dove *sia* il torto e dove la ragione»: «ciascuno batteva il piede a terra, come un fanciullo ostinato – racconta De Sanctis – la discussione non faceva un passo, e gittava negli animi la confusione e le tenebre». <sup>40</sup> Solo la decisa presa di posizione del Capo del Governo, Alfonso La Marmora, che «perde le staffe» e si infervora contro i deputati meridionali che protestano per una legge che arreca loro solo vantaggi («E come? Siete di Potenza, e non volete la legge? La legge che vi dà una linea, la quale attraversa la Basilicata da parte a parte e passa per Potenza? Ma io non vi capisco più»), <sup>41</sup> riesce a dare una svolta alla situazione, permettendo che la legge sulle ferrovie venga finalmente approvata.

Eppure, dieci anni più tardi la situazione dell'Irpinia risultava ancora invariata, nonostante la questione ferroviaria fosse stata sollevata in numerose altre occasioni (penso ad esempio alla *Relazione sulla ferrovia Avellino-Ponte S. Venere* presentata nel 1872 al consiglio provinciale di Principato Ultra da Michele Capozzi, il “Re Michele” del *Viaggio elettorale* desanctisiano). <sup>42</sup> Nell'aprile del 1875 De Sanctis, da poco rientrato dal viaggio elettorale in Irpinia, dove si era recato per promuovere la propria candidatura tra le fila della Sinistra costituzionale, scrive infatti al letterato berlinese Adolf Gaspary: «Io viaggiava per i monti e per le valli senza strada ferrata, e come potevo, anche a dorso di mulo».

Nella lettera del 25 gennaio 1875 alla ex allieva torinese Virginia Basco, De Sanctis spiega di aver intrapreso quel viaggio per potersi rendere conto personalmente – «vedere da presso», scrive lui – di «cosa sono questi elettori» e di «che specie di lavoro vi si è fatto». <sup>43</sup> Avendo forse in mente ancora

<sup>36</sup> ID., *Le strade ferrate meridionali...*, 344-345.

<sup>37</sup> T. IERMANO, «L'ultimo cavaliere errante de' tempi moderni», in ID., *Una vita di avventure, di fede e di passione. Nuovi saggi critici su Francesco De Sanctis...*, 13.

<sup>38</sup> DE SANCTIS, *Le strade ferrate meridionali...*, 345.

<sup>39</sup> Ivi, 346.

<sup>40</sup> Ivi, 348-349.

<sup>41</sup> Ivi, 350.

<sup>42</sup> M. CAPOZZI, *Relazione sulla ferrovia Avellino-Ponte S.ta Venere: con i rispettivi atti allegati, presentata al Consiglio Provinciale di Principato Ultra dal suo presidente*, Napoli, Stabilimento tipografico De Angelis, 1872.

<sup>43</sup> Virginia Basco è la dedicataria del volume che raccoglierà le corrispondenze del *Viaggio elettorale*, inizialmente pubblicate nella «Gazzetta di Torino» tra il 1° febbraio e il 1° giugno 1875. Cfr. F. DE SANCTIS, *Un viaggio*

L'esempio degli autori della *Nuova scienza*, De Sanctis osserva la realtà socio-economica e la 'situazione' culturale del suo elettorato con lo sguardo lucido dello scienziato e dell'antropologo e da quel «mondo studiato dal vero e dal vivo» (un mondo «vivo, palpabile, parlante, plastico», scrive altrove)<sup>44</sup> trae «osservazioni interessanti»: <sup>45</sup> «avevo imparato più in quei paeselli che in molti libri», ammette. In Irpinia De Sanctis scorge un «mondo quasi ancora primitivo, rozzo e plebeo», ma «illuminato da nobili caratteri e da gente semplice»,<sup>46</sup> che lo fanno sperare nell'avvenire e nel progresso. Nel resoconto del *Viaggio elettorale* egli torna dunque con rinnovata energia su quegli stessi concetti di 'progresso', 'evoluzione', 'trasformazione' che riecheggiano nelle quasi coeve pagine della *Storia della letteratura italiana*. Al pari del telescopio di Galileo, anche il treno evocato nel capitolo *Fantasma notturni* avrebbe secondo lui portato rapidi «miracoli»:<sup>47</sup>

E passeggiavo. E di cosa in cosa, non so come, mi tornò innanzi quel: niente muore e tutto si trasforma. [...] Questi miei concittadini [...] non hanno in fondo altro torto, che di esser nati qui! Tutto si trasforma, e qui la trasformazione è lenta. Si animi Monticchio, venga la ferrovia e in picciol numero d'anni si farà il lavoro di secoli. La industria, il commercio, l'agricoltura saranno i motori di questa trasformazione. Vedremo miracoli. Perché qui gli ingegni sono vivi e le tempre sono forti.<sup>48</sup>

Nell'anno successivo al *Viaggio elettorale* la proposta per la ferrovia irpina viene finalmente accolta dal Parlamento, che elegge un'apposita Commissione, formata da vari deputati della zona interessata, come Michele Lenzi e il già citato Michele Capozzi, con il compito di procedere agli studi del caso.

Un'importante testimonianza per ricostruire i lavori della Commissione potrebbe essere offerta dalla sezione ancora inedita dell'epistolario desanctisiano. L'unica lettera di cui ho potuto finora disporre risale al 21 aprile 1876 e contiene la notizia dell'istituzione del suddetto Comitato per la strada ferrata:

Caro Arciprete [...], vi do notizia che dopo molte pratiche s'è trovata la società per la costruzione della ferrovia, e tra le prime stazioni ci saranno quella di Monteverde e di Calitri. A questo effetto si è costituito un Comitato di Deputati, che ha eletto me a Presidente a Segretario il bravo Del Zio.<sup>49</sup> Occorre il consenso de' comuni e delle provincie interessate, e a formando il Comitato si recherà sul luogo. Io ho accettato la Presidenza dopo le formali assicurazioni del Presidente del Consiglio, che il governo non solo ci appoggia, ma manderà con noi un suo rappresentante. Maggiori particolari vi scriverò più tardi. Voglio sperare che i comuni secondino i nostri sforzi

---

*elettore. Racconto*, edizione critica a cura di T. Iermano, collaborazione di P. Di Scanno, Cava de' Tirreni, Avagliano Editore, 2003. La lettera a Virginia è pubblicata ivi, 59-63.

<sup>44</sup> Ivi, 62.

<sup>45</sup> Ivi, 61.

<sup>46</sup> Ivi, 62.

<sup>47</sup> «Il lume soprannaturale, la scienza occulta, il mistero, il miracolo scompariva innanzi allo splendore di questo lume naturale dell'occhio e della mente. La magia, l'astrologia, l'alchimia, la cabala sembravano povere cose innanzi a' miracoli del telescopio», DE SANCTIS, *Storia della letteratura italiana...*, 773.

<sup>48</sup> ID., *Un viaggio elettorale. Racconto...*, 94. Un motivo analogo torna tra le pagine della *Storia della letteratura italiana*: «I principii, come gl'individui e come la società, nascono, crescono e muoiono, o piuttosto, poiché niente muore, si trasformano, pigliando forme sempre più ragionevoli, più conformi alla mente, più ideali»; «niente si ripete, niente muore; tutto si trasforma in un progresso assiduo, che è lo spiritualizzarsi dell'idea, una coscienza sempre più chiara di sé, una maggiore realtà», ID., *Storia della letteratura italiana...*, 834 e 950.

<sup>49</sup> Floriano Del Zio (1831-1914), patriota e politico italiano, divenne senatore del Regno d'Italia nella XVII legislatura. I suoi rapporti con De Sanctis risalgono agli anni Sessanta, quando il critico irpino, all'epoca Ministro dell'Istruzione, lo nominò professore di filosofia ed etica prima presso i Licei di Cagliari e di Ferrara e in seguito all'Università di Pisa. Cfr. la scheda curata da Maria Rascaglia per il *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. XXXVIII (1990), *ad vocem*.



che tendono ad effettuare i vari allacciamenti della ferrovia, a Gioia, a Contursi, e ad Avellino. Aff.mo F. De Sanctis.<sup>50</sup>

Mediando tra le parti interessate, la Commissione presieduta da De Sanctis riuscirà finalmente a proporre un progetto condiviso, che verrà approvato dal Governo nell'estate del 1879, con la legge Baccarini: la strada ferrata Avellino-Rocchetta S. Antonio figurerà infatti tra le linee di terza categoria da realizzarsi con il contributo a carico dello Stato.<sup>51</sup> Ma De Sanctis non vivrà abbastanza a lungo da poter vedere realizzato quel progetto in cui aveva creduto per quasi vent'anni. Solo nell'anno successivo alla sua morte, infatti, una Commissione governativa presieduta dal commendator Ferrucci determinerà il tracciato definitivo della linea e i lavori inizieranno nel 1888 per conto della Società Italiana delle Strade ferrate del Mediterraneo.<sup>52</sup>

La prima parte della ferrovia irpina verrà finalmente aperta al pubblico nell'ottobre 1893. A inaugurarla sarà un desanctisiano convinto, il già ricordato Giustino Fortunato, che nel discorso ufficiale non mancherà di citare il «venerato maestro della sua giovinezza», che tanto aveva creduto in quella «rivelazione del medio evo in mezzo al mondo moderno»<sup>53</sup> e in quel «miracolo dell'arte umana».<sup>54</sup> Con l'inizio dell'esercizio della tanto agognata strada ferrata ci si augurava che «l'aura della Campania Felice» discendesse «per l'Ofanto insieme con la vaporiera, dando vita nuova a tanta parte della [...] Italia irredente»:<sup>55</sup> «a guardare indietro non più che al 1860» – avrebbe potuto dire De Sanctis – l'Irpinia appariva «trasformata» e poteva finalmente aprirsi a quella «nuova fermentazione d'idee» che avrebbe potuto permetterle di non «trovarsi alla coda, non a' secondi posti».<sup>56</sup>

---

<sup>50</sup> La lettera è custodita presso il Museo Etnografico “Beniamino Tartaglia” di Aquilonia (AV): una sua riproduzione è conservata presso il Palazzo Molinari di Morra De Sanctis.

<sup>51</sup> L. 29 luglio 1879, n. 5002, per la costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno.

<sup>52</sup> Sulla costruzione della linea, oltre al già citato volume di FORTUNATO, *Le strade ferrate dell'Ofanto*, cfr. G.C. MELISURGO, *Andamenti commerciali e strategici e nota geologica per la ferrovia Avellino-Ponte S. Venere: considerazioni e proposte*, Napoli, Giannini, 1885; SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO, *Relazione sugli studi e lavori eseguiti dal 1885 al 1897, con un album di 71 tavole*, Roma, Tip. D. Squarci, 1898, 23, custodita presso la Biblioteca Centrale delle Ferrovie dello Stato, Roma (BCFS), oltre al più recente studio di A. PANE, *Alle origini dell'ingegneria ferroviaria in Campania: la costruzione della linea Avellino-Ponte S. Venere (1888-1895) e gli attuali problemi di conservazione*, in AA.VV., *Storia dell'ingegneria*, Atti del 2° Convegno Nazionale (Napoli, 7-9 aprile 2008), a cura di S. D'Agostino, Napoli, Cuzzolin, 2008, 1291-1300.

<sup>53</sup> FORTUNATO, *I lavori di costruzione della linea Avellino-Santa Venere...*, 181.

<sup>54</sup> Ivi, 184.

<sup>55</sup> *Ibidem*.

<sup>56</sup> DE SANCTIS, *Storia della letteratura italiana...*, 975.