

EÖTVÖS LORÁND TUDOMÁNYEGYETEM
BÖLCSESZETTUDOMÁNYI KAR
OLASZ NYELV, IRODALOM ÉS KULTÚRA MA
BUDAPEST

A vasút a 19. századi Olaszországban

*Szövegalapú elemzés a nyelv három funkciója mentén: emotív,
referenciális és konatív*

La ferrovia nell'Ottocento italiano

*Analisi testuale dal punto di vista di tre funzioni del linguaggio: funzione
emotiva, referenziale e conativa*

Tudományos Diákköri Dolgozat

Készítette: Ujvári Julianna, 1. évfolyam

Témavezető: dr. Falvay Dávid habilitált tanszékvezető docens

Ujvári Julianna (KJVT6C)

Astratto

Il presente contributo usa il modello di comunicazione del linguista Roman Jakobson per conoscere meglio la rete ferroviaria italiana dell'Ottocento. Dalle sei funzioni corrispondenti agli elementi presenti nel modello jakobsoniano vengono esaminate tre: la funzione emotiva, referenziale e conativa.

A ogni funzione corrisponde un tipo di testo che tratta le strade ferrate. Per prima, le leggi dell'epoca corrispondono alla funzione conativa. La funzione emotiva è svolta dalle poesie, e infine, la letteratura odepórica svolge la funzione referenziale. Ognuno dei tipi viene esaminato seguendo uno o più testi concreti.

Le leggi dal 1865 al 1885, le poesie di Giosuè Carducci e Giuseppe Gioachino Belli e il racconto di viaggio di Giovanni Rajberti trattano in modo diverso lo stesso 'protagonista', il treno. Con l'uso di questo modello si può esaminarlo in un modo più complessivo, non solo usando documenti storici – come le leggi – oppure opere letterarie – come le poesie e in alcuni casi i racconti di viaggio – ma usandoli in armonia per conoscere meglio questo fenomeno sotto esame.

Rezümé

Ezen dolgozat Roman Jakobson nyelvész kommunikációs modellét alkalmazva igyekszik jobban megismerni a 19. századi olasz vasúthálózatot. A modell elemeihez tartozó hat nyelvi funkció közül három kerül elemzésre: az emotív, a referenciális és a konatív funkció.

Minden funkcióhoz egy, a vasútról szóló szövegtípus tartozik. A korabeli törvények a konatív funkciónak felelnek meg. Az emotív funkciót a versek, végül a referenciális funkciót az útleírás irodalma tölti be. Mindegyik típus elemzése egy vagy több konkrét szöveg alapján történik.

Az 1865-től 1885-ig kiadott törvények, Giosuè Carducci és Giuseppe Gioachino Belli versei, valamint Giovanni Rajberti útleírása különböző módokon kezelik ugyanazt a „főszereplőt”, a vonatot. A felvázolt modellt alkalmazva átfogóbban elemezhetjük a jelenséget, nem csupán történelmi források – mint a törvények – vagy irodalmi szövegek alapján – mint a versek és bizonyos esetben az útleírás –, hanem a szövegtípusokat egymással harmóniában alkalmazva.

Contenuto

Astratto.....	1
Contenuto.....	2
I. Introduzione.....	3
I.1. Le funzioni jakobsoniane.....	4
I.2. Tempo, spazio, sviluppo.....	6
II. Le leggi dell'epoca.....	8
III. Poesie.....	12
III.1. Conflitti e sperimentazione.....	12
III.2. Giosuè Carducci: A Satana.....	13
III.3. Giuseppe Gioachino Belli: Le carrozze a vvapore.....	16
III.4. Giosuè Carducci: Alla stazione in una mattina d'autunno.....	19
IV. Letteratura odeporica.....	21
IV.1. Il viaggio di un ignorante; ossia, Ricetta per gli ipocondriaci, composta dal dottore Giovanni Rajberti.....	23
V. Conclusione.....	26
Bibliografia.....	27
Fonti primarie.....	27
Bibliografia consultata.....	29

I. Introduzione

Il treno come ‘personaggio’ di opere della letteratura non è una considerazione nuova. Si tratta di un tema abbastanza ben studiato a partire dal 1993 con la pubblicazione del volume *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna* di Remo Ceserani. Il libro tratta l'impatto del treno sulla società dell'Ottocento e la sua rappresentazione otto- e novecentesca nella letteratura internazionale.¹

Dalle idee del filosofo e scrittore statunitense Henry David Thoreau (p. es. nella poesia *What's The Railroad To Me?*) alla rappresentazione fatta da Luigi Pirandello il volume scrive di tanti autori e diversi generi letterari ed è considerato un testo di base per le ricerche ulteriori.²

Più recentemente, nel 2019 all'Università per Stranieri di Perugia nell'ambito delle iniziative del dottorato di ricerca si è svolto un convegno sotto il nome *Treni letterari. Binari, ferrovie e stazioni in Italia tra '800 e '900* che ha tentato completare diverse aree che il libro di Ceserani aveva tralasciato. Da questo convegno è nato un volume pubblicato nel 2020 sotto lo stesso nome.

Nel presente contributo ho scelto un altro approccio per analizzare la presenza della ferrovia al livello testuale, ovvero l'uso del modello di Roman Jakobson riguardante le funzioni del linguaggio. Seguendo le funzioni si possono ipotizzare diversi tipi di testo. Nel caso del presente contributo i tre tipi scelti – leggi, poesie, letteratura di viaggio – corrispondono a tre funzioni jakobsoniane descritte sotto. Così si può esaminare un corpus esteso, non necessariamente concentrato sulla letteratura.

¹ Bibliografia Ferroviaria Italiana “Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna.”

² Capecchi, Pistelli 2020 p. 7

1.1. Le funzioni jakobsoniane

Il linguista Roman Jakobson individuò sei funzioni del linguaggio a seconda gli elementi presenti nel suo modello di comunicazione. Tali funzioni sono: la funzione emotiva (legata all'emittente), la funzione referenziale (legata al referente), la funzione poetica (legata al messaggio), la funzione fática (legata al canale), la funzione metalinguistica (legata al codice³) e la funzione conativa (legata al destinatario).⁴ Il presente contributo tenta l'analisi delle ferrovie ottocentesche italiane analizzando testi dell'epoca di tre diversi tipi: quelli con la funzione emotiva, referenziale e conativa.

La funzione emotiva si concentra sull'emittente, l'atteggiamento tra esso e quello che dice.⁵ Per quanto riguarda i testi analizzati per illustrare questa funzione si trattano di poesie diverse dall'Ottocento. La lirica molto spesso dimostra il carattere emotivo e non è meno vero riguardante le poesie scelte. In alcuni è presente l'atteggiamento personale, in altri quello sociale ai treni o alla rete ferroviaria.

La funzione referenziale è la più caratteristica del linguaggio,⁶ è presente descrivendo qualsiasi cosa. Però Jakobson ritiene importante menzionare che nessun testo è caratterizzato da una sola funzione, e così – anche se quella referenziale sembra di essere il più pertinente – in ogni tipo di testo c'è la dominanza di una funzione ma non è presente da sola. Il tipo di testo scelto in questa categoria è un genere popolare dell'Ottocento: il racconto di viaggio – chiamata anche letteratura odepórica.

Infine, la terza categoria esaminata, la funzione conativa è caratterizzato dall'uso dell'imperativo e del vocativo. Viene usato quando il destinatario si trova nel 'focus'. Estendendo questa definizione concreta – 'espressione grammaticale più pura' nelle parole di Jakobson⁷ – si arriva al mondo della legislazione. Pur non essendo scritta sempre in imperativo una legge prescrive cose e obbliga partecipanti al fare o meno certe azioni, in questo modo possono essere trattati come testi di tipo conativo. La legislazione delle ferrovie in Italia è un processo particolare con tanta importanza per motivi successivamente descritti.

Per chiarezza, i tre tipi non esaminati comportano delle difficoltà riguardante l'analisi in questione. La funzione poetica si concentra sul messaggio in tale modo da suscitare emozioni o riflessioni attraverso l'ornatezza del linguaggio usato. Il destinatario deve decodificare,

³ codice: il sistema di comunicazione condiviso dall'emittente e dal destinatario (Jakobson 1960 p. 353)

⁴ Op. cit. pp. 353–357

⁵ Op. cit. p. 354

⁶ Op. cit. p. 353

⁷ Op. cit. p. 355

cogliere il senso di quello che sente o legge. Naturalmente questa funzione può fare parte delle poesie, però il contenuto esaminato tende verso la funzione emotiva, perché si trattano di opinioni espresse dai poeti nei confronti della ferrovia. Questo corrisponde più alla funzione emotiva in quanto si concentrano sull'atteggiamento degli autori al contenuto.

La funzione metalinguistica sarebbe molto difficilmente rappresentata in connessione con i treni, visto che consiste nel parlare del codice.⁸ Similmente la funzione fàtica presenta degli ostacoli: consiste nel stabilire, mantenere e verificare del canale tra l'emittente e il destinatario. Espressioni come 'ciao' oppure 'hai capito?' appartengono a questa funzione.

Così, seguendo gli altri tre tipi di testo descritti sopra il contributo presenta la ferrovia italiana ottocentesca in un nuovo approccio. Non solo seguendo la storia o la letteratura ma in un quadro più specifico, che prende in prestito dalla linguistica, analizza il treno e il suo effetto sulla società e sulla cultura.

⁸ Mba 2015

1.2. Tempo, spazio, sviluppo

L'Ottocento in tutta l'Europa fu un periodo molto importante di crescita economica, di cambiamento politico e sociale. Proprio in questo periodo nacque un concetto che rivoluzionò il viaggio e il trasporto delle merci. Fino al XIX secolo i paesi del mondo monitoravano il tempo in modo proprio, non esisteva un metodo convenzionale che potesse farlo.⁹ Non esistevano nemmeno leggi internazionali che avrebbero potuto governare l'inizio e la fine del giorno.¹⁰

Tutto cambiò con lo sviluppo rapido dei sistemi di comunicazione e delle strade ferrate durante gli anni '50 e '60 del secolo. Il tempo del viaggio diminuì circa in terza tramite la velocità dei treni¹¹ – si può anche dire che in questo modo le distanze diminuivano. L'urgenza di creare un modo unificato per misurare il passaggio del tempo invece cresceva. Proprio con quell'obiettivo, nel 1884, a Washington, 25 nazioni crearono la convenzione che usiamo anche oggi: Greenwich è il longitudine 0°, i giorni iniziano a mezzanotte e durano 24 ore.¹²

Il tema del considerare la contrazione temporale come se fosse una contrazione spaziale è analizzato dettagliatamente nel libro di Wolfgang Schivelbusch intitolato *Geschichte der Eisenbahnreise (Storia dei viaggi in ferrovia)*. Gli intellettuali dell'Ottocento pensavano che la velocità delle ferrovie avrebbe prodotto una nuova geografia ridotta.¹³ Secondo Constantin Pecqueur, economista francese (1801–1887), «sulla mappa dell'immaginazione, tutto questo [ogni pezzo di terreno – N.d.A.] verrebbe finalmente riprodotto e ridotto all'infinitamente piccolo.»¹⁴

Naturalmente, come quasi tutte le invenzioni, l'uso dei treni generò reazioni sia positive che negative. Antonio Crispo nel suo libro fondamentale per la storia ferroviaria intitolato *Le ferrovie: storia politica ed economica* – il quale contiene descrizioni dettagliate delle reti ferroviarie preunitarie e quelle esistenti dopo il 1861 – scrive dei sentimenti ambigui verso il treno così:

⁹ Questo naturalmente non vuole dire l'impossibilità del viaggio internazionale però con il ritmo di viaggio accelerato descritto successivamente non sarebbe stato possibile la concordanza tra due località, visto che oggi sappiamo che 1° di differenza longitudinale è equivalente a 4 minuti di ritardo. ($360 \times 4 = 1440$ minuti; $1440 \div 60 = 24$ ore) Cioè tra per esempio Parigi e Milano ci sono c. 28 minuti di differenza in ogni momento pur appartenendo allo stesso fuso orario oggi (CET / UTC+1:00).

¹⁰ Rodgers 2009

¹¹ Schivelbusch 1978 p. 31

¹² Rodgers 2009

¹³ Schivelbusch 1978 pp. 31–34

¹⁴ Op. cit. p. 32. Traduzione dell'autrice dal testo inglese di Schivelbusch. Testo originale: «on the map of the imagination, all of these would finally be reproduced and reduced down to the infinitely small!»

*Nonostante le inmancabili avversioni dei misoneisti, tutto si svolge al nuovo mostruoso ordigno, maetriato di ferro e di fuoco, per acquistare elasticità, potenza, rigoglio di vita: le industrie che tendono alla conquista dei mercati lontani, gli eserciti che portano la guerra ai confini della patria, le arti, le scienze e, in breve, tutto ciò che unisce e disgiunge i popoli nell'ardore inesauribile dell'amore che crea e dell'odio che distrugge.*¹⁵

Detto ciò, per gli italiani lo sviluppo delle ferrovie portava un vantaggio non solo economico, ma anche politico e così, come correlazione un cambiamento sociale. Appena dopo l'Unità politica del paese la costruzione delle ferrovie rappresentava per molti – letterati, uomini d'azione, economisti ecc. – l'opportunità di unire il paese neonato al livello economico, sociale e culturale nel modo più facile e veloce. Il tentativo di realizzare una linea che avrebbe attraversato tutta la penisola nacque dall'idea che avrebbe garantito «di un “annullamento di distanze”¹⁶ che riguarda gli uomini e le idee così come le merci. »¹⁷

¹⁵ Crispo 1940 p. 8

¹⁶ v. Schivelbusch

¹⁷ Romanelli 1990 p. 73

II. Le leggi dell'epoca

Il svolgimento della creazione della rete che avrebbe potuto unire ‘gli uomini, le idee e le merci’ – cioè il paese – può essere ricavato tramite l’analisi delle leggi contemporanee. Per capire meglio lo statuto del treno nella società italiana si presenta la situazione legislativa della rete ferroviaria nell’Ottocento.

Per favorire il trasporto nel Regno d’Italia il Senato e il Camera dei deputati approvarono il 14 maggio 1865 la legge n. 2279¹⁸ attraverso cui volevano risolvere i problemi dovuti alle ridondanze del settore ferroviario. Le società allora esistenti furono unite in quattro categorie maggiori: la Società Ferroviaria dell’Alta Italia (SFAI), la Società delle Strade Ferrate Romane (SFR), la Società per le Strade Ferrate Meridionali (SFM) e la Società Vittorio Emanuele.¹⁹ Da questa legge diventa evidente l’importanza della SFM tra le altre società (v. Art. 12.) Infatti, nel 1865 aprirono 422 chilometri di linee – la SFM ne possedette quasi la metà, 206 chilometri.²⁰

Con la terza guerra d’indipendenza (1866) la legge arrivò in tempo per preparare le strade ferrate per uso militare. Il paese avrebbe voluto unire il Veneto – allora parte del dominio austriaco – al Regno prima in modo pacifico, poi tramite un’alleanza italo–prussiana contro l’Impero austriaco. L’Italia voleva entrare in guerra non solo per realizzare l’unità del penisola con l’annessione del Veneto, ma anche perché valeva la pena di impossessarsi di tutte le strade ferrate esistenti e dei nuovi tratti nella regione.

La pace di Vienna concluse la guerra, unendo il territorio di Veneto al Regno d’Italia, e impose la costruzione di «*comunicazioni per via ferrata e [...] la creazione di nuove linee onde congiungere fra loro le reti italiane e austriache.*»²¹ La rete del Veneto così divenne parte di sia la SFAI – dal punto di vista amministrativo – che della rete austriaca – in quanto rimase finanziamente dipendente dallo stato.

Nel 1867 aprirono 300 chilometri di nuove linee, compresi i territori ancora sotto dominio austriaco²². In tutto, nel corso di dieci anni (1860–1870), la densità delle linee raggiunse circa 20 metri di ferrovia per chilometro quadrato di territorio e circa 250 chilometri per milione di

¹⁸ La Normattiva, il portale della legge vigente sintetizza lo scopo della legge così: «*Pel riordinamento ed ampliazione delle strade ferrate del Regno, colla cessione di quelle governative.*» Normattiva, “LEGGE 14 maggio 1865, n. 2279.” Le leggi italiani a partire dal 1861 ad oggi, coprese quelle citate nel presente contributo, si trovano nell’archivio della *Gazzetta Ufficiale*.

¹⁹ Crispo 1940 pp. 121–124

²⁰ Op. cit. p. 124.

²¹ Pace di Vienna fra Italia e Austria, 1866

²² Crispo 1940 p. 133

abitanti.²³ Da quell'anno fino al 1876 però arrivò – con le parole di Antonio Crispo – il 'periodo dei riscatti'.

Fino al 1876 non erano emersi i problemi dell'amministrazione da parte delle società ferroviarie. A partire da quell'anno si accesero le polemiche riguardanti la monopolizzazione e all'arricchimento di poche società private. Nella convenzione di Basilea (17 novembre 1875) fu determinato il valore economico del diritto di proprietà della SFAI in caso di vendita.²⁴ Da un lato il prezzo²⁵ era troppo alto per essere sostenuto dal resto del paese, dall'altro, le entrate ottenute dalle società avrebbero potuto essere vitali a lungo termine se fossero finite nel bilancio dello stato.

L'idea generale della Destra storica del Parlamento era di stabilire una netta separazione tra le ferrovie sotto gestione italiana e quelle gestite dalle società straniere,²⁶ mentre la Sinistra storica²⁷ era contraria all'idea dell'esercizio governativo della SFAI e la SFM. Ubaldino Peruzzi, politico fiorentino e sindaco di Firenze nel periodo²⁸, arrivò al punto di definirla letale per la libertà, la situazione finanziaria ed economica del paese.²⁹

Detto ciò, emergevano alcuni problemi legali in connessione con la gestione delle società. Un esempio può essere l'udienza 19 giugno 1878 Società ferroviaria dell'Alta Italia c. Beccari³⁰, durante la quale si discutevano gli impiegati inadempienti e la mancanza della loro regolazione, mentre, come risultò, la negligenza della responsabilità fu commesso dalla società.

Nel 1878 il paese scoprì che «[l]'edificio ferroviario faticosamente elaborato nel 1865 è quasi per intero crollato»³¹ – almeno riguardante le esigenze del settore militare. Per rielaborare la rete cominciò la progettazione della legge 29 luglio 1879 n. 5002³² in cui si

²³ Cfr. nel 1860: 7 metri di ferrovia per chilometro quadrato di territorio e 84 chilometri per milione di abitanti. Op. cit. p. 149

²⁴ Convenzione di Basilea 17 novembre 1875 per il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia

²⁵ Nel 1874, l'anno in cui fu calcolato il prezzo, la spesa complessiva del bilancio dello stato, in migliaia di euro in valori monetari, era 721.5 (La spesa dello Stato dall'Unità d'Italia, anni 1862-2009). Il prezzo di 752,375,618.5 lire italiane (Crispo 1940 p. 170) convertito in euro rivela che sarebbe stato più del 5% della spesa complessiva.

²⁶ P. es. la SFAI e la SFM (una delle società più influenti) appartenevano «quasi per intero a capitalisti francesi e tedeschi». Crispo 1940 p. 169.

²⁷ Da non confondere con il movimento socialista nascente in questo periodo.

²⁸ Treccani, "Peruzzi, Ubaldino."

²⁹ Peruzzi, 1876

³⁰ Udienza 19 giugno 1878, Pres. Troglia, Est. Martucci – Società ferroviaria dell'Alta Italia (Avv. Vegezzi e Spantigati) c. Beccari (Avv. Piccone)

³¹ Crispo 1940 p. 182.

³² Sul portale Normattiva: «Che autorizza la costruzione di linee ferroviarie di complemento» Normattiva, "LEGGE 29 luglio 1879, n. 5002."

descrive la rete da costruire. Le linee individuali vennero inseriti in tre tabelle³³ che contenevano quasi 3,700 chilometri di nuove linee e avrebbero compiuto la rete del Regno. A questa legge Alfredo Baccarini, ministro dei lavori pubblici presentò modificazioni di tipo tecnico e finanziario il 26 giugno 1880 che nel 1881 il Senato approvò – con alcune modificazioni.³⁴

Dopo aver in questo modo affrontato la questione delle costruzioni il Governo rivolse al problema dell'esercizio e due rami emergero per affrontarlo: l'esercizio governativo e quello privato. Mediante una convenzione (31 marzo 1881) la Commissione d'inchiesta sulle ferrovie decise a favore dell'industria privata³⁵, però le polemiche continuavano e l'esercizio governativo fu esteso per l'anno 1883.

Nei contratti approvati con la legge 27 aprile 1885 n. 3048³⁶ trattavano la gestione delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula – una divisione longitudinale delle società. In questa legge, inoltre, istituirono quattro commissioni di valutazione, poi attraverso Regio Decreto istituirono *«l'ispettorato generale governativo sull'esercizio e sulla costruzione delle strade ferrate, nonchè sul servizio di navigazione in corrispondenza con le medesime»*.³⁷

Negli anni seguenti fecero provvedimenti per l'attuazione del programma di costruzioni ferroviarie a seconda l'Art. 4. del decreto citato sopra che prevede *«l'istituzione di uffici locali di direzione ed ispezione dei lavori»*³⁸ per la sorveglianza delle costruzioni di ferrovie e attraverso altre leggi³⁹, ma dopo il 1890 si svelò il problema delle convenzioni del 1885. Tali convenzioni si basavano «sullo incremento dei redditi ferroviari»⁴⁰. Ciò risultò in una perdita considerevole di 280,626,285.03 lire in complesso nei primi nove anni di esercizio.⁴¹

Sulla legislazione italiana delle ferrovie Arthur Hadley, economista statunitense nel suo libro *Railroad Transportation: Its History and Its Laws* (1895) scrisse:

Quando la gente in Inghilterra o America parla di ferrovie dello stato generalmente si tratta di semplici supposizioni. Ma in Italia è il risultato di esperienza conquistata a

³³ A secondo il loro finanziamento (A: a spese dello stato, B: a spese dello stato con un concorso obbligato, C: a spese dello stato con un concorso regionale)

³⁴ Crispo 1940 pp. 200–201

³⁵ Op. cit. p. 208.

³⁶ Secondo Normattiva: *«Concernente l'esercizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, e costruzione delle strade ferrate complementari.»* Normattiva “LEGGE 27 aprile 1885, n. 3084.”

³⁷ R. D. 22 ottobre 1885 n. 3460, riassunto dal Normattiva. Normattiva “REGIO DECRETO 22 ottobre 1885, n. 3460.”

³⁸ Op. cit.

³⁹ P. es.: legge 24 luglio 1887 n. 4785, legge 20 luglio 1888 n. 5550

⁴⁰ Crispo 1940 p. 237

⁴¹ Secondo le calcolazioni dell'economista Gerolamo Boccardo. Crispo 1940 p 238

*fatica. Loro hanno provato ferrovie dello stato e ferrovie private entrambi e sanno di che cosa stanno parlando. Infatti, hanno provato ogni relazione possibile tra lo stato e le ferrovie.*⁴²

A proposito della legge del 1885 formulò l'opinione che essa contenesse pericoli per il pubblico perché «in qualsiasi accordo attraverso il quale la società operatrice ottiene una determinata quota degli incassi lordi»⁴³ la società è tentata o di limitare il traffico e stabilire tariffe elevate o di limitare il più possibile le spese per i rinnovi e miglioramenti permanenti, oppure trasferire quella responsabilità al proprietario, in questo caso lo stato italiano. Tutto ciò può essere una possibile spiegazione per le perdite abbastanza alte menzionate sopra.

La questione dell'esercizio non si poté risolvere durante il corso dell'Ottocento. La soluzione arrivò con il passaggio delle ferrovie allo stato, quando per ben 10 anni la rete ferroviaria ebbe un periodo di sviluppo notevole.⁴⁴ Le complessità e i problemi delle ferrovie in Italia potrebbero essere seguite da questo punto in tempo fino ai nostri giorni.

⁴² Traduzione propria. Testo originale: «*When people in England or America talk about state railroads, it is generally mere guesswork. But in Italy it is the result of hard-won experience. They have tried state railroads and private railroads both, and they know what they are talking about. In fact, they have tried almost every possible relation between the state and the railroads.*» Hadley 1895 p. 220

⁴³ Traduzione propria. Testo originale: «*any arrangement by which the operating company obtains a determined share of the gross receipts*» Op. cit. p. 234

⁴⁴ Crispo 1940 p. 279

III. Poesie

III.1. *Conflitti e sperimentazione*

L'epoca di cambiamento che fu l'Ottocento si dimostrava anche nella letteratura italiana – e così il viaggio e la letteratura nel paese vivevano una trasformazione promossa da un'atmosfera politico-sociale che si concentrava sull'unificazione al livello governativo, commerciale, culturale e linguistico.

Con la modernizzazione dall'inizio del XIX secolo arrivò una rapida urbanizzazione che consentì all'industria a entrare nella vita del popolo. Nell'articolo *Urban Blues e gialli metropolitani* Mario Telò e Glenn W. Most scrivono della reazione presunta della gente basata sui romanzi, le lettere, i diari e gli articoli di giornale contemporanei: stupore e paura.⁴⁵ La velocità e il rumore erano gli indicatori del progresso e dello sviluppo.

Per quanto riguarda la letteratura: secondo il critico letterario Gino Tellini a partire dalle 'riforme' letterarie di Manzoni e la riforma politica e sociale dell'Unità si arrivano agli sviluppi postunitari nella letteratura che nascono in un'età «*percorsa da conflitti e ansia sperimentale*».⁴⁶ Le poesie scelte illustrano temi di conflitti e di sperimentazione legati alle ferrovie.

⁴⁵ Telò, Most 2005 pp. 527–528

⁴⁶ Tellini 2020 p. 382

III.2. Giosuè Carducci: *A Satana*

La poesia di Giosuè Carducci – il primo italiano a ricevere il premio Nobel per la letteratura – fu scritta la notte del 10 settembre 1863⁴⁷ e successivamente, dopo alcune correzioni pubblicata nel 1865. Potrebbe essere interpretata come una reazione alla Questione romana, il conflitto tra il movimento nazionale italiano e il Papato.⁴⁸

Il titolo rievoca la costruzione poetica – e quella musicale – dell'inno che dall'antichità ai nostri tempi simboleggia un qualsiasi tipo di religiosità⁴⁹. Dall'altro lato, chiamando per nome Satana, cioè la figura demonica del diavolo, la poesia sembra di rifiutare il sacro e di accogliere la malvagità⁵⁰ e così contraddice le aspettative del lettore.

Ma chi è 'Satana' nel contesto del poema? Alla fine della poesia si leggono i versi:

*Salute o Satana,
O ribellione,
O forza vindice
De la ragione*

Questa figura rappresenta l'opposizione al conservatismo⁵¹ della Chiesa cattolica e la religiosità rigorosa. Luigi Russo nel suo articolo intitolato *L'inno «A Satana» del Carducci e le sue ripercussioni polemiche* la circoscrive così:

*La Satana carducciana [...] è la natura stessa, il progresso, la ragione, il macchinismo, creazione miracolosa e solo metaforicamente diabolica dei tempi moderni.*⁵²

Il componimento ricevette critiche da parte dei clericali e non solo. La critica espressa dallo scrittore Quirico Filopanti⁵³ si concentra principalmente sul nome usata, cioè 'Satana' – un sentimento condiviso da rappresentanti di tutti i partiti⁵⁴ –, e offre nomi per sostituirla come Natura, Universo, Gran Tutto e Pan invece del «*bruttissimo nome del Satana.*» Lo scrittore – tra l'altro volontario nella guerra del 1848 e funzionario della Repubblica Romana (1849)⁵⁵, cioè sicuramente progressista – aggiunse che il poema «è *antidemocratico*» nel senso che il

⁴⁷ Russo 1949 p. 440

⁴⁸ Treccani, "Carducci, Giosue."

⁴⁹ Treccani, "inno."

⁵⁰ La poesia successivamente rivela che la Satana non corrisponde al diavolo tradizionale; v. l'analisi sotto.

⁵¹ In senso 'antiprogresso'.

⁵² Russo 1949 p. 439

⁵³ Pseudonimo di Giuseppe Barilli

⁵⁴ Russo 1949 p. 446

⁵⁵ Treccani, "Filopanti, Quirico."

contenuto «è appena intelligibile a quelli che hanno avuto una completa educazione di collegio [...]»⁵⁶.

E, infatti, la poesia contiene tantissimi allusioni non solo alla Scrittura (p. es. l'arcangelo Michele e Geova) ma anche a divinità antiche (p. es. Agramainio, Adone, Astarte) e l'antichità in generale:

<i>Vedi: la ruggine</i>	<i>A te, Agramainio,</i>	<i>A la Tebaide</i>
<i>Rode a Michele</i>	<i>Adone, Astarte,</i>	<i>Te ne le cose</i>
<i>Il brando mistico,</i>	<i>E marmi vissero</i>	<i>Fuggendo, il monaco</i>
<i>Ed il fedele</i>	<i>E tele e carte,</i>	<i>Triste s'aspose.</i>
<i>Spennato arcangelo</i>	<i>Quando le ioniche</i>	[...]
<i>Cade nel vano.</i>	<i>Aure serene</i>	<i>Gittò la tonaca</i>
<i>Ghiacciato è il fulmine</i>	<i>Beò la Venere</i>	<i>Martin Lutero;</i>
<i>A Geova in mano.</i>	<i>Anadiomene.</i>	<i>Gitta i tuoi vincoli,</i>
[...]	[...]	<i>Uman pensiero,</i>

La difficoltà deriva dal fatto che questi punti di riferimenti sono molto diversi e non convenzionali⁵⁷. Tutto sommato, Filopanti sposta l'accento dall'intelligibilità al fatto che secondo lui «*il principio del male*»⁵⁸ viene divinizzato.

In una risposta per Filopanti sulle pagine de *Il Popolo*, il giornale preferito dei repubblicani del periodo⁵⁹, il Carducci scrisse: «*Ma certo io non intesi a fare cosa di parte; non un evangelico, né un catechismo né un salmo per chi che sia.*»⁶⁰ Successivamente il poeta stesso critica il componimento. Disse nel 1881: «*mi uscì dalle mani tanto volgare.*»⁶¹ Detto ciò, il fatto che la Chiesa considera il progresso una cosa da condannare non cambia secondo lui.

Per capire cosa vuol dire l'anticlericalismo in proprio quel periodo ci aiuta Alberto Mario, patriota e scrittore nell'Ottocento⁶². Nella sua opinione è necessaria «*una guerra costante e mortale alla religione cattolica, per la civiltà d'Italia e del mondo [...]*»⁶³. Cioè

⁵⁶ Russo 1949 p. 441

⁵⁷ Nel senso che il personaggio o luogo menzionato non necessariamente fa parte dell'immaginario collettivo della gente comune.

⁵⁸ Russo 1949 p. 441

⁵⁹ Op. cit. p. 441

⁶⁰ Carducci 1890 p. 90

⁶¹ Russo 1949 p. 339

⁶² Treccani, "Mário, Alberto."

⁶³ Martina 2002 p. 159

l'anticlericalismo è necessariamente legato all'idea e alla realizzazione del progresso.⁶⁴ Secondo il Russo la lotta politica-religiosa si combatte sin dal Settecento e il Carducci fa parte della seconda fase di essa: il movimento deista anticlericale.⁶⁵

La parte più interessante – la parte che ci interessa di più dal punto di vista tematico – è il fatto che il veicolo di Satana è proprio un treno:

<i>Un bello e orribile</i>	<i>Sorvola i baratri;</i>	<i>Come di turbine</i>
<i>Mostro si sferra</i>	<i>Poi si nasconde</i>	<i>L'alito spande:</i>
<i>Corre gli oceani</i>	<i>Per antri incogniti,</i>	<i>Ei passa, o popoli,</i>
<i>Corre la terra:</i>	<i>Per vie profonde;</i>	<i>Satana il grande.</i>
<i>Corusco e fumido</i>	<i>Ed esce; e indomito</i>	<i>Passa beneficio</i>
<i>Come i vulcani,</i>	<i>Di lido in lido</i>	<i>Di loco in loco</i>
<i>I monti supera,</i>	<i>Come di turbine</i>	<i>Su l'infrenabile</i>
<i>Divora i piani;</i>	<i>Manda il suo grido,</i>	<i>Carro del foco.</i>

L'autore associa il progresso (che la Chiesa ritiene diabolico a secondo il Carducci) con lo sviluppo del trasporto. In quest'ottica l'inno non solo rappresenta i suoi sentimenti anticlericali ma esprime un supporto per il progresso della tecnica – in un modo, che descrive Mario, l'anticlericalismo è legato all'idea del progresso.

⁶⁴ L'autrice ritiene importante menzionare che il movimento di quell'epoca si concentrava in modo peculiario sull'educazione delle donne, Martina scrive: «Educare la donna diventa il grido di battaglia dell'anticlericalismo radicale.» Op. cit p. 160

⁶⁵ Russo 1949 p. 447

III.3. Giuseppe Gioachino Belli: *Le carrozze a vapore*

Il contributo molto importante del poeta al canone letterario fu il libro intitolato *Sonetti romaneschi*, contenente 2 279 sonetti⁶⁶ pubblicati – tranne uno – solo dopo la morte del poeta, nel 1863.⁶⁷ Era un uomo «*nervoso, iracondo, sempre in cerca d'impieghi che successivamente addandonava, [...] intrasigenete sostenitore di quel governo pontificio di cui pur aveva nei suoi sonetti così lucidamente scrutato le magagne: il B. Uomo sembra essere in singolare contrasto con il poeta.*»⁶⁸

I Sonetti rappresentano un amore molto complicata per la città di Roma, il popolo romano, i monumenti, le usanze ecc. In quest'ottica è difficile individuare se l'ultima stanza sia ironica o meno:

Sì, cosa bona, sí: bona la bua.

Si fussi bona, er Papa saría er primo

*de mette ste carozze a casa sua.*⁶⁹

Probabilmente contiene un po' di ironia però come la citazione sopra mostra, nella sua vita non agiva proprio come scriveva, in specifico quando si tratta del governo dello Stato Pontificio.

Per quanto riguarda l'edizione del volume Luigi de Nardis nel suo articolo del 1975 intitolato *Sulla poesia romanesca di Giuseppe Gioachino Belli* scrive:

*Tra le precedenti e discutibili edizioni [dei Sonetti] (quanto alla costituzione del testo), tutte parziali, la più ricca e la più solidamente commentata è quella curata da Luigi Morandi, uscita in sei volumi tra 1886 e 1889 a Città di Castello.*⁷⁰

La questione viene descritta in dettaglio nell'articolo, affermandosi sul fatto che la prima edizione critica venne pubblicata solo nel 1952, sotto la cura di Giorgio Vigolo.⁷¹ Il presente contributo – per essere chiari – usa l'edizione del 1965, a cura di Maria Teresa Lanza.⁷² Per capire meglio il contenuto (visto che tutti i sonetti sono scritti in romanesco) ci aiuta il blog *Il*

⁶⁶ Poetry 1980 p. 59

⁶⁷ de Nardis 1975 p. 583. Nel nostro caso questo è importante perché si parla dell'atteggiamento del popolo verso lo sviluppo tecnico del trasporto, cioè il fatto che il poeta non pubblicò il sonetto analizzato risulta nel spostamento temporale dell'influenza di esso. Il componimento scritto nel 1843 venne pubblicato solo dopo 1863, l'anno in cui il Carducci scrisse la sua poema analizzata nel capitolo precedente.

⁶⁸ Treccani, "Belli, Giuseppe Gioachino."

⁶⁹ Lanza (ed.) 1965 p. 2079. It. moderno: «*Sì, cosa buona, sì buona la bua (il dolore per i bambini). Se fosse buona il Papa sarebbe il primo a mettere queste carozze a casa sua.*» Bordini 2011

⁷⁰ de Nardis 1975 p. 583

⁷¹ Op. cit. p. 583

⁷² Lanza (ed.) 1965

mondo del Belli, più specificamente l'articolo di Paolo Bordini intitolato *Altro che il popolo. Contro la scienza è il Belli il reazionario*⁷³, nel quale si trova una parafrasi del sonetto romanesco in italiano moderno.

Lo scopo del Belli nello scrivere i sonetti era di lasciare un 'monumento' di come era la gente di Roma nel suo tempo.⁷⁴ Se accettiamo che ci sia riuscito, allora il popolo di Roma sicuramente odiava le ferrovie. La poesia considera il treno un'invenzione infernale – e in questo caso l'aggettivo non porta le implicazioni positive trovate nel testo del Carducci. Nel Belli significa proprio quello che si pensa per primo quando si sente 'diavolo', cioè il male supremo che corrompe l'umanità:

Pe me come l'intenno ve la scavolo:

*st' invenzione è tutt' opera infernale.*⁷⁵

Tutto ciò è interessante soprattutto perché nello Stato della Chiesa la prima linea ferroviaria venne inaugurata solo nel 1857⁷⁶, mentre il sonetto fu scritto nel 1843, nei primi anni della costruzione di ferrovie. Prima della costruzione della prima linea nello Stato pontificio esistevano già linee in altri stati dell'Italia: il Regno delle Due Sicilie (1839), il Regno Lombardo Veneto (1840) e il Granducato di Toscana (1844)⁷⁷ detto ciò è improbabile che il nostro poeta conoscesse molto bene questo mezzo di trasporto. Inoltre, il Belli non considera la velocità dei treni come un passo verso un futuro più bello. La considera il prodotto di un patto con il diavolo:

Che naturale! naturale un cavolo.

Ma pò èsse un affetto naturale

volà un frullone com' avesse l'ale?

*Qui c' entra er patto tacito cor diavolo.*⁷⁸

In questo quadro di religiosità si potrebbe inserire il poeta inglese John Milton che nel 1638 visitò l'Italia. È stato pubblicato un articolo di Filippo Falcone nel *Milton Quarterly* intitolato *Milton in Italy: A Survey of Scholarship, 1700-2014*⁷⁹ che si occupa della religiosità miltoniana

⁷³ Bordini 2011

⁷⁴ Poetry 1980 p. 59

⁷⁵ Lanza (ed.) 1965 p. 2097. In italiano moderno: «*Per me, come la comprendo così ve la dico: questa invenzione è un'opera infernale.*» Bordini 2011

⁷⁶ Lanza (ed.) 1965 p. 2097

⁷⁷ Crispo 1940

⁷⁸ Lanza (ed.) 1965 p. 2097. In italiano moderno: «*Quale naturale! Naturale per niente. Ma può essere un fatto naturale che un frullone voli correndo come se avesse le ali? Qui ci deve essere un patto col diavolo.*» Bordini 2011. La questione del significato del frullone rimane un po' aperta. Il Moroni (v. l'articolo di de Nardis) lo considera una carrozza chiusa mentre la Lanza scrive nelle note: «*3. frullone: carrozza scoperta a quattro ruote.*»

⁷⁹ Falcone 2016

e quella italiana, legando per esempio *La Commedia* di Dante Alighieri al *Paradiso preduto* del Milton e menziona poeti italiani come Foscolo, Leopardi e Carducci.

Tutto sommato, attraverso questi esempi si rivela una correlazione tra il supporto verso la Chiesa cattolica e la rinuncia allo sviluppo tecnico (v. Belli) e vice versa (v. Carducci). Naturalmente questo non significa che una qualsiasi religiosità richieda la rinuncia alla voglia di progresso e neppure vuol dire che un uomo non religioso automaticamente chiede la costruzione di nuove ferrovie. È semplicemente una tendenza che si può delineare seguendo le circostanze delle creazioni delle poesie citate e le reazioni che esse ebbero.

Accanto alla religiosità e l'anticlericalismo un altro tema che il treno può introdurre nella lirica è la questione dei rapporti umani, più specificamente la sensazione di addio. Ritorniamo al Carducci per approfondire il soggetto.

III.4. Giosuè Carducci: *Alla stazione in una mattina d'autunno*

Con la poesia *Alla stazione in una mattina d'autunno* del Carducci incominciò un periodo in cui il treno, invece del veicolo al progresso, si riteneva che fosse la 'Separazione' che porta via i parenti e gli amici.

È molto interessante che il Carducci dopo ben 10 anni⁸⁰ cambiasse l'opinione così drasticamente. In un articolo pubblicato nel 2013 su *Italica* Cristina Perissinotto non menziona nemmeno l'atteggiamento positivo visto nel poema precedentemente esaminato dello stesso poeta. Scrive infatti che «[...] Carducci e Pascoli vedevano nel treno una forza che metteva in pericolo sia la natura che la serenità degli uomini.»⁸¹

Persinotto cita *Alla stazione in una mattina d'autunno* per supportare l'affermazione. Ma da altre opere del poeta risulta che considerava le ferrovie da diversi aspetti. Riguardante l'atteggiamento del Carducci verso i treni Francesca Strazzi nel suo articolo intitolato «*Ora eccoti Satana*». *Il treno nella poesia carducciana* indovina tre sottotipi:

1. lode alla ferrovia, fiducia nel progresso
2. riflessioni sulla fugacità della vita e delle glorie terrene
3. mezzo per viaggiare, loda le bellezze della sua terra⁸²

Mentre *A Satana* appartiene al sottotipo 1., la presente poesia tratta «*la fugacità della vita*», cioè appartiene al sottotipo 2. Naturalmente le opere di uno dei poeti più importanti dell'Italia ottocentesca non possono essere presenti in interità in questo contributo, però è da notare che le due poesie scelte non costituiscono un elenco completo. Nell'articolo di Strazzi viene esaminato in dettaglio la poesia ferroviaria carducciana. Per avere un quadro più sfumato si cita due poesie che appartengono al sottotipo 3.: uno è *Traversando la Maremma toscana*, e l'altro *Momento epico*.

L'addio che Carducci disse nel componimento *Alla stazione...* era rivolta alla donna che lui nelle opere chiamava Lidia. Carolina 'Lina' Cristofori Piva – moglie del garibaldino Domenico Piva – era l'amante del poeta per un decennio, dal 1872 alla sua morte avvenuta nel 1881.⁸³

⁸⁰ Rispetto all'inno *A Satana* (1865); *Alla stazione...* venne pubblicata nel 1876

⁸¹ Perissinotto 2013 p. 247

⁸² Strazzi 2007 p. 1

⁸³ Russo 1954 p. 610

L'amore nacque da un rapporto epistolare⁸⁴ – considerato uno dei più belli dell'Ottocento – che durò circa un anno e poi continuò anche mentre la relazione vera e propria degli amanti.⁸⁵

Cioè dopo sette anni dalla pubblicazione dell'inno *A Satana* il Carducci conobbe una donna che gli fece cambiare idee rispetto all'uso delle ferrovie. Invece della «forza vindice de la ragione» la poesia ci fa vedere un mostro:

*Già il mostro, conosco di sua metallica
anima, sbuffa, crolla, ansa, i fiammei
occhi sbarra; immane pe 'l buio
gitta il fischio che sfida lo spazio.*⁸⁶

Successivamente, dalla 'Separazione' vista nella vita personale di alcuni la questione si estese al livello nazionale con l'inizio dell'emigrazione a massa alla fine del secolo e soprattutto all'inizio del Novecento. Per rimanere nel secolo XIX^o passiamo dalla lirica alla letteratura odeporica.

⁸⁴ Si trattano di più di 600 lettere (Galeone 2021)

⁸⁵ Op. cit.

⁸⁶ v. l'idea di Schivelbusch riguardante lo spazio e il tempo

IV. Letteratura odeporica

Il viaggio in generale offre una potenzialità enorme per la letteratura in quanto è capace di unire passato, presente e futuro, luoghi percepiti vicini e quelli lontani. Con l'inizio dello sviluppo tecnico nel trasporto apparve l'idea menzionata già, 'l'annullamento delle distanze'. Per coincidenza, questo periodo segnala la fine dell'epoca del Grand Tour durante la quale uomini (di solito ma non sempre; in linea di principio inglesi) della classe sociale abbastanza alta e di formazione buona fecero un viaggio in Europa. Molto spesso la destinazione era Italia a causa delle innovazioni presentati a Firenze e a Roma.⁸⁷

A partire dell'illuminismo nel Settecento i racconti di viaggio prima appartenenti al campo della letteratura pian piano vennero delegati allo sguardo scientifico e storico-artistico. Seguendo le idee di Jean-Jacques Rousseau e Laurence Sterne questo tipo di testo, nella letteratura, divenne un mezzo per il ritrovamento del proprio io più profondo. Da questa 'perdita di referenzialità'⁸⁸ settecentesca e primo ottocentesca quando la soggettività del narratore era permesso e si poté tralasciare l'impersonalità il genere rientrò il campo dell'oggettività nel corso dell'Ottocento.⁸⁹

A causa del successo del Grand Tour rimasero testi stranieri sull'Italia in un numero abbastanza grande e ben conosciuta. Tali testi sono raccolti in articoli come *The Italian Journey: From James to Eliot to Browning* di Eleanor Cook, oppure *Italia-Italies: Typo/Tipologies of French Travel Accounts in the Nineteenth Century* di Christian Bec.⁹⁰

Per conoscere i testi scritti da italiani sull'Italia il saggio di Luca Clerici pubblicato nel 1996 sulle pagine dell'*Annali d'Italianistica* è un testo veramente fondamentale. Clerici raccoglie oltre 1300 titoli⁹¹ dal 1750 al 1900 seguendo criteri precisi (p. es. l'esclusione delle biografie). Scrive anche della difficoltà del distinguere fra un 'semplice' libro di viaggio e la letteratura di viaggio così:

*[...] il margine oltre il quale la letteratura di viaggio perde la sua connotazione artistica e il libro di viaggio assurge ad opera letteraria, magari di infimo livello, è un margine quanto mai sfumato.*⁹²

⁸⁷ Wilcox 2017 p. 4

⁸⁸ Fasano 2007

⁸⁹ Gotti 2013 p. 26

⁹⁰ Monga 1997 p. 104

⁹¹ Clerici 1996 p. 273

⁹² Op. cit. p. 276

Per il presente contributo la parte più interessante dell'articolo si nasconde nell'analisi presentato da Clerici riguardante la titolazione delle opere, più specificamente l'usanza di nominare il mezzo di trasporto usato per il viaggio nel titolo. Il termine 'strada ferrata' è presente dal 1853 nei titoli, poi dal 1874 appare il vocabolo 'ferrovia'. Infine, 'treno' si legge nel titolo del libro di Ettore Serani: *Impressioni a treno diretto* (1882).⁹³ A fine secolo un altro motivo nei titoli è la citazione della durata del viaggio con un dato mezzo. Così si leggono volumi come *Tre ore di viaggio in ferrovia da Messina a Catani. Impressioni e ricordi* (1878) di G. Martinez.⁹⁴ Per collegare le idee di W. Schivelbusch si può osservare il legame tra tempo – tre ore – e spazio – da Messina a Catani.

Come in un certo modo lo sviluppo del trasporto rese più democratico il viaggio⁹⁵, il racconto di viaggio provvide un punto di accesso alla letteratura per la gente non professionista. Tra gli autori oltre ai nobili sono presenti i militari, giornalisti e anche viaggiatori per ragioni di lavoro.⁹⁶ Un collegamento tra poesia e odeporica connesse alla ferrovia è il tema dell'emigrazione. Di questo tema – però concentrato sul Novecento – Ambra Meda scrive più in dettaglio nell'articolo su *Italica* intitolata *L'italianità "naufregata": Rappresentazioni letterarie dell'emigrato italiano in America nell'odeporica del Ventennio*.⁹⁷

⁹³ Op. cit. p. 296

⁹⁴ Op. cit. p. 289

⁹⁵ Nel senso di acconsentire a ceti sociali abbastanza diversi la possibilità di un viaggio prima troppo lungo per la gente ordinaria non capace di trascorrere 3 anni all'estero (come era usanza per quelli partecipanti nel Grand Tour).

⁹⁶ Clerici 1996 p.302

⁹⁷ Meda 2013

IV.1. Il viaggio di un ignorante; ossia, Ricetta per gli ipocondriaci, composta dal dottore Giovanni Rajberti

Il libro del medico Giovanni Rajberti non è presente nella raccolta di Clerici (v. sopra) perché pur essendo milanese, Rajberti scrisse prima di tutto del suo viaggio a Parigi. L'uomo si considerò un medico-poeta e credeva nell'invenzione della 'medicina poetica' che sarebbe stata secondo lui la più grande scoperta dell'Ottocento.⁹⁸

Oltre al volume qui esaminato scrisse altre opere, per esempio *Sul Gatto*, in cui Rajberti descrive in dettaglio e riflette sul carattere dei gatti, oppure *La prefazione delle mie opere future* pubblicata nel 1838. Come traduttore lavorava sui testi di Orazio che traduceva non in italiano ma in milanese.⁹⁹ Scrisse anche poesie in dialetto, per esempio *El pover Pill*, pubblicata nel 1852 in elogio del suo cane.¹⁰⁰

È da menzionare che il medico-poeta scrisse poesie sulle strade ferrate, pubblicate nel 1840 intitolato *Le strade ferrate, sestine milanesi*. Il ragione per cui non è presente nell'analisi del presente contributo è che l'impressione di cui scrive deriva dall'estero, cioè non scrive della ferrovia in Italia. Nelle note del volume scrive prima di tutto di James Watt e le idee del scrittore francese, François Arago.¹⁰¹ La prima concessione per la costruzione di tratti ferroviari nel Regno Lombardo-Veneto avvenne attorno la pubblicazione del libro, nel 1837. Però la costruzione di quella linea, cioè Milano-Como doveva aspettare per anni più tardi.¹⁰²

Per quanto riguarda *Il viaggio di un ignorante*, pubblicato nel 1857, quattro anni prima dell'Unità, si tratta di un libro umoristico in cui l'ignoranza viene presentata come il tratto di una persona di mentalità aperta, pronta a conoscere un altro paese o un'altra città.¹⁰³ Come viene menzionato sopra, il viaggio non accade per intero in Italia, ma ci sono alcune parti in cui l'autore descrive la sua regione.

In un passaggio, in cui racconta i ricordi del viaggio a Parigi, ritornato già in Italia scrisse:
Verso sera vo a sedermi a un tavolino del Caffè Galizia, e mi immagino di essere al Café du Cardinal, Boulevard des Italiens, sull'angolo della Rue Richelieu. Già, il sorbetto di qui vale quanto il sorbetto di là: e la maggior differenza sta in ciò che, in cambio di gridare garçon, grido bottega. Ordino il sorbetto: lo prendo; e poi levo dal borsellino

⁹⁸ Petria, Cesana, A Riva 2021 p. 2

⁹⁹ Op. cit. p. 2

¹⁰⁰ Natali 1935

¹⁰¹ Rajberti 1840 pp. 29–32

¹⁰² Crispo 1940 p. 29

¹⁰³ Petria, Cesana, A Riva 2021 p. 3

*trentadue soldi e mezzo: otto li lascio sul bacile; e il di più lo involgo in una carta, e lo metto via, dicendo: questi sono denari guadagnati, che mi entrano proprio in saccoccia come il prezzo d'una buona visita: ventiquattro e mezzo! fanno giustamente 98 centesimi austriaci, il preciso importo d'una corsa da Monza a Milano, o viceversa, sulla strada ferrata, ai secondi posti.*¹⁰⁴

Da questo parallelo si viene a sapere il prezzo di un biglietto per una delle prime linee ferroviarie in Italia.¹⁰⁵ Non semplicemente il prezzo, ma il prezzo in centesimi austriaci. Questo è dovuto al fatto che l'Austria voleva collegare le città orientali del Regno Lombardo-Veneto, prima di tutto Milano, con il 'cuore della monarchia'.¹⁰⁶

L'altra linea, cioè quella Milano-Como appare così nel libro:

*[Il conte Volta] ebbe anche un figlio parimenti famoso per essere riuscito a ritardare di quattordici o quindici anni la costruzione della strada ferrata da Milano a Como, che doveva chiamarsi Strada Volta, e che poi diventò volta strada.*¹⁰⁷

Si tratta naturalmente del conte Alessandro Volta, appassionante degli studi di elettricità¹⁰⁸, inventore del primo generatore e suo figlio – e successore come conte –, Zanino Volta.¹⁰⁹ La costruzione lenta della linea fu dovuta a difficoltà finanziarie. In un'altra parte Rajberti menziona quella stessa linea:

Quanto sarei beato di poterle fare un piccolo consulto, così strada facendo, lei in carrozzetta e io a piedi! sarebbe almeno qualche cosa di nuovo: le proporrei di sperimentare il dolce clima d'Italia; le parlerei dei miracoli che si ottengono sulle deliziose rive del Lario¹¹⁰ da un cavaliere Mayer a Regoledo, da un cavaliere Curtius a Cernobbio (i taumaturghi esotici che girano l'Italia sono tutti cavalieri). Io l'accompagnerò nel viaggio; io la consegnerò allo stabilimento salutare; e colla strada

¹⁰⁴ Rajberti 1857 p. 24

¹⁰⁵ La costruzione fu concessa a una ditta nel 1838 e la linea fu inaugurata nell'agosto del 1840, 17 anni prima della pubblicazione del presente volume – e lo stesso agosto in cui Rajberti pubblicò *La strada ferrata*. Crispo 1940 p. 29

¹⁰⁶ Op. cit. p. 27

¹⁰⁷ Rajberti 1857 p. 67

¹⁰⁸ Treccani, "Volta, Alessandro."

¹⁰⁹ Nel libro di Antonio Crispo: «*L'ingegnere Bruschetti di Milano, unitamente al nobile Zanino Volta, figlio del grande scienziato comasco, ebbero, con patente del 28 luglio 1837, la concessione della linea Milano-Como, ma, per insorte difficoltà finanziarie, poterono costruire soltanto alcuni anni più tardi, a titolo di esperimento, un breve tratto della linea stessa fra Camnago e Lentate.*» Crispo 1940 p. 29

¹¹⁰ Il lago di Como, il bacino terzo d'Italia per superficie (kmq. 145) Monti, Mor, Vanni 1931

*ferrata per Como volerò più volte la settimana a farle le mie visite medico-sentimentali.
Oh come è languida e interessante! per guarirla, bisogna tentare di rapirla.*¹¹¹

Qui si vede Rajberti il medico, pronto a guarire il malato. Ci mostra anche che la ferrovia era raggiungibile per il popolo. Il medico-poeta si stabilì a Monza a causa della sua ostinazione e le sue idee che avevano un impatto negativo a Milano.¹¹² Si sa che nel 1842 la posizione del direttore dell'ospedale a Monza divenne disponibile e Rajberti fu escluso dell'impiego pur essendo un membro influente sulla lista dei candidati.¹¹³ Lui era il primario chirurgo dell'ospedale fino al 1859¹¹⁴, cioè al tempo della pubblicazione del libro la linea tra Monza e Como era, evidentemente, raggiungibile.

Risulta da questa breve analisi che anche se un racconto di viaggio non tratta dell'esperienza dell'autore di un viaggio in Italia può contenere punti assai importanti riguardante il paese. Infatti, tracciando parallelismi tra il paese di destinazione e la propria patria gli autori ci possono dire molte cose della cultura e la società.

¹¹¹ Rajberti 1857 p. 159

¹¹² Petria, Cesena, A Riva 2021 p. 2

¹¹³ Op. cit. p. 2

¹¹⁴ Natali 1935

V. Conclusione

Il presente contributo tenta di usare una nuova metodologia per esaminare fenomeni socio-culturali, in questo caso la rete ferroviaria ottocentesca, con l'applicazione di un modello usato nel campo degli studi di comunicazione. Per l'analisi, si sono scelti generi assai diversi della comunicazione scritta, invece di scegliere testi tutti appartenenti al campo della letteratura vengono esaminate anche alcune leggi che riguardano la rete ferroviaria in Italia nell'Ottocento. Da ciò si può ricavare la natura politicizzata del trasporto – per esempio l'influenza austriaca sul territorio di Veneto prima e dopo l'Unità, oppure le idee della Destra e della Sinistra del parlamento del Regno d'Italia.

Passando alla letteratura emergono altri strati della ferrovia italiana. Il sopporto per il trasporto ferroviario presente una correlazione con il sopporto – o meno – della Chiesa cattolica, perché il treno diventa simbolo del progresso, spesso progresso che è contro la religione organizzata. Un altro punto da considerare è quello dei rapporti umani nel viaggio così facilitato e veloce, prima visti nella vita personale, poi nella vita di una nazione con l'inizio dell'emigrazione di massa.

Però il viaggio non sempre significa la separazione dalla famiglia e dagli amici. Nella letteratura odeporica stranieri e italiani scrivono dell'Italia con apprezzamento. Inoltre, anche se un dato volume scritto da un italiano che non tratta dell'Italia risulta che ci sono importanti considerazioni anche sulla vita della propria patria. In specifico, e quello che è più importante per il presente contributo, ci sono menzioni della nascente rete ferroviaria già nei racconti di viaggio preunitari.

Con l'uso di questo modello si possono esaminare degli scritti di diversissimi generi in un modo più complessivo, non solo usando documenti storici – come le leggi – oppure opere letterarie – come le poesie e in alcuni casi i racconti di viaggio – ma usandoli in armonia per conoscere meglio il fenomeno sotto esame.

Bibliografia

Fonti primarie

Belli, Giuseppe Gioachino, Lanza, Maria Teresa (ed.). “Le carrozze a vapore.” in *I sonetti con introduzione di Carlo Muscetta e a cura di Maria Teresa Lanza* Vol. 2. Milano: Feltrinelli Editore, 1965: 2097.

Carducci, Giosuè. “Polemiche sataniche.” in *Confessioni e battaglie*. Bologna: Zanichelli, 1890: 87–116.

Carducci, Giosuè. *Poesie di Giosuè Carducci: 1850–1900*. Bologna: Nicola Zanichelli Editore, 1914. (edizione elettronica: Liber Liber & E-text, 2005.

<https://www.praiseworthyprize.it/index/catalogo/e-books/giosu%C3%A8%20carducci%20poesie.pdf> [Consultato il 17 ottobre 2024])

de Gori, Augusto. *Convenzione di Basilea 17 novembre 1876 per il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia*. Roma, Cotta e C., 1876.

Hadley, Arthur T. *Railroad Transportation: Its History and Its Laws*. New York: G. P. Putnam's Sons, 1895.

Normattiva. *LEGGE 14 maggio 1865, n. 2279*.

<https://www.normattiva.it/atto/caricaDettaglioAtto?atto.dataPubblicazioneGazzetta=1865-05-15&atto.codiceRedazionale=065U2279&atto.articolo.numero=0&atto.articolo.sottoArticolo=1&atto.articolo.sottoArticolo1=0&qId=&tabID=0.3703882150507951&title=lbl.dettaglioAtto> [Consultato il 21 novembre 2024]

Normattiva. *LEGGE 27 aprile 1885, n. 3048*.

<https://www.normattiva.it/atto/caricaDettaglioAtto?atto.dataPubblicazioneGazzetta=1885-04-27&atto.codiceRedazionale=085U3048&atto.articolo.numero=0&atto.articolo.sottoArticolo=1&atto.articolo.sottoArticolo1=0&qId=&tabID=0.3703882150507951&title=lbl.dettaglioAtto> [Consultato il 21 novembre 2024]

Normattiva. *LEGGE 29 luglio 1879, n. 5002*.

<https://www.normattiva.it/atto/caricaDettaglioAtto?atto.dataPubblicazioneGazzetta=1879-07-30&atto.codiceRedazionale=079U5002&atto.articolo.numero=0&atto.articolo.sottoArticolo=1&atto.articolo.sottoArticolo1=0&qId=&tabID=0.3703882150507951&title=lbl.dettaglioAtto>

[o=1&atto.articolo.sottoArticolo1=0&qId=&tabID=0.3703882150507951&title=lbl.dettaglioAtto](https://www.normattiva.it/atto/articolo/sottoArticolo1=0&qId=&tabID=0.3703882150507951&title=lbl.dettaglioAtto) [Consultato il 21 novembre 2024]

Normattiva. REGIO DECRETO 22 ottobre 1885, n. 3460.

<https://www.normattiva.it/atto/caricaDettaglioAtto?atto.dataPubblicazioneGazzetta=1885-11-13&atto.codiceRedazionale=085U3460&atto.articolo.numero=0&atto.articolo.sottoArticolo=1&atto.articolo.sottoArticolo1=0&qId=&tabID=0.3703882150507951&title=lbl.dettaglioAtto> [Consultato il 12 gennaio 2024]

Peruzzi, Ubalдино. *Convenzione di Basilea per il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, atto addizionale per l'esercizio della rete. Discorso pronunciato alla camera nella tornata del 27 giugno 1876*. Firenze, Le Monnier, 1876.

Rajberti, Giovanni. *Il viaggio di un ignorante; ossia, Ricetta per gli ipocondriaci, composta dal dottore Giovanni Rajberti*. Milano: Giuseppe Bernardoni di Gio. maggio 1857.

Rajberti, Giovanni. *Le strade ferrate, sestine milanesi*. Milano: Tipografia Guglielmini e Redaelli. agosto 1840.

Regno d'Italia. *Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia*. No. 116. Torino, Tipografia G. Favale e Comp., 15 maggio 1865.

Regno d'Italia. *Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia*. No. 177. Roma, Tipografia Eredi Botta, 30 luglio 1879.

Regno d'Italia. *Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia*. No. 276. Roma, Tipografia della Gazzetta Ufficiale, 13 novembre 1885.

an. "Il testo del trattato di pace stipolato a Vienna fra l'Austria e l'Italia." in *Cronaca della nuova guerra d'Italia del 1866*. Roma, Tipografia Tiberina, 1866: 531–543.

Bibliografia consultata

- Bordini, Paolo. “Altro che il popolo. Contro la scienza è il Belli il reazionario.” in *Il mondo del Belli*. Blogger, 3 gennaio 2011. <https://mondodelbelli.blogspot.com/2011/01/altro-che-il-popolo-contro-la-scienza-e.html?m=1> [Consultato il 17 ottobre 2024]
- Capecchi, Giovanni; Pistelli, Maurizio. “Premessa” in *Treni letterari. Binari, ferrovie e stazioni in Italia tra '800 e '900*. Lindau, 2020.
https://www.academia.edu/44880866/C_Baggetti_Il_treno_e_i_suoi_significati_nelle_rap_presentazioni_del_lavoro_tra_XIX_e_XXI_secolo [Consultato il 13 gennaio 2025]
- Ceserani, Remo. *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*. Genova: Marietti, 1993.
- Chiaselotti, Paolo (a cura di). *Valore di alcuni beni nell'Ottocento a San Marco confrontati con quelli odierni*. 2005. <https://www.sanmarcoargentano.it/ottocento/prezzi.htm> [Consultato il 21 novembre 2024]
- Clerici, Luca. “Alla scoperta del Bel Paese: i titoli delle testimonianze dei viaggiatori in Italia (1750-1900).” in *Annali d'Italianistica* Vol. 14. L'Odeporica / Hodeporics: On Travel Literature. 1996: 271–303. <https://www.jstor.org/stable/24007448> [Consultato il 11 gennaio 2025]
- Crispo, Antonio. *Le Ferrovie italiane: storia politica ed economica*. Milano: Dott. A. Giuffrè Editore, 1940.
- de Nardis, Luigi. “Sulla poesia romanesca di Giuseppe Gioachino Belli.” in *Belfagor* Vol 30. No. 5. settembre 1975: 582–591. <https://www.jstor.org/stable/26143066> [Consultato il 17 ottobre 2024]
- di Giulio, Natali. “RAJBERTI, Giovanni.” in *Enciclopedia Italiana* 1935.
https://www.treccani.it/enciclopedia/giovanni-rajberti_%28Enciclopedia-Italiana%29/
[Consultato il 14 gennaio 2025]
- Falcone, Filippo. “Milton in Italy: A Survey of Scholarship, 1700-2014.” in *Milton Quarterly* Vol. 50. No. 3. ottobre 2016: 172–188. <https://www.jstor.org/stable/26603419> [Consultato il 17 ottobre 2024]
- Fasano, Pino. “Viaggio, letteratura di.” in *Enciclopedia Italiana – VII Appendice* 2007.
https://www.treccani.it/enciclopedia/letteratura-di-viaggio_%28Enciclopedia-Italiana%29/
[Consultato il 11 gennaio 2025]

- Galeone, Salvatore. “Giosuè Carducci e Carolina Cristofori, un amore in poesia.” in *Libreriamo* 27 luglio 2021. <https://libreriamo.it/storie/giosue-carducci-carolina-amore/> [Consultato il 29 ottobre 2024]
- Gotti, Carolina. “Milano nel Journal du voyage di Giuseppe Gioachino Belli.” in *OBLIO* Vol. 3. No. 12. dicembre 2013: 26–38. <https://www.progettoblio.com/archivio/> [Consultato il 9 gennaio 2025]
- Jakobson, Roman. “Closing Statement: Linguistics and Poetics.” in *Style in Language* Cambridge: The M.I.T. Press, 1964: 350–377.
- Mba, Patrick. *Le funzioni del linguaggio secondo Jakobson*. gennaio 2015. https://www.academia.edu/10307430/Le_funzioni_del_linguaggio_secondo_Jakobson [Consultato il 13 gennaio 2025]
- Martina, Giacomo. “Aspetti dell’anticlericalismo nell’Italia dell’Ottocento.” in *Rivista Di Storia Della Chiesa Italiana* Vol. 56. No. 1. gennaio–giugno 2002: 159–160. <https://www.jstor.org/stable/43051445> [Consultato il 17 ottobre 2024]
- Meda, Ambra. “L’italianità “naufragata”: Rappresentazioni letterarie dell’emigrato italiano in America nell’odeporica del Ventennio.” in *Italica* Vol. 90. No. 2. estate 2013: 210–226. <https://www.jstor.org/stable/23474993> [Consultato il 12 gennaio 2025]
- Ministero dell’Economia e delle Finanze, Dipartimento della Ragioniera generale dello Stato. *La spesa dello stato dall’Unità d’Italia. Anni 1862-2009*. 2011.
- Monga, Luigi. “Recensione su: The Motif of the Journey in Nineteenth-Century Italian Literature di Bruno Magliocchetti e Tony Verga.” in *Italica* Vol. 74. No. 1. primavera 1997: 103–105. <https://www.jstor.org/stable/479781> [Consultato il 12 gennaio 2025]
- Monti, Rina; Mor, Carlo Guido; Vanni, Manfredo. “COMO, Lago di.” in *Enciclopedia Italiana* 1931. [https://www.treccani.it/enciclopedia/lago-di-como_\(Enciclopedia-Italiana\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/lago-di-como_(Enciclopedia-Italiana)/) [Consultato il 14 gennaio 2025]
- Perissinotto, Cristina. “Elegia del treno lento: Rumiz, 740 e la ferrovia italiana.” in *Italica* Vol. 90. No. 2. estate 2013: 245–271. <https://www.jstor.org/stable/23474995> [Consultato il 17 ottobre 2024]

Petria, Iulia; Cesana, Giancarlo; A Riva, Michele. “Giovanni Rajberti (1805–1861): An uncompromising physician and poet.” in *Journal of Medical Biography* Vol. 29. No. 2. maggio 2021: 110–117. <https://doi.org/10.1177/0967772019854847> [Consultato il 14 gennaio 2025]

Poetry Foundation. “Contributors.” in *Poetry* Vol. 136. No. 1. aprile 1980: 59–60. <https://www.jstor.org/stable/20593810> [Consultato il 17 ottobre 2024]

Rodgers, Lucy. “At the centre of time.” in *BBC News* 20 ottobre 2009. http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/magazine/8266883.stm [Consultato il 25 ottobre 2024]

Romanelli, Raffaele. *L’Italia liberale – Storia d’Italia dall’Unità alla Repubblica* Vol. 2. Bologna: il Mulino, 1990.

Russo, Luigi. “Il trapasso dai «Giambi ed epodi» alle «Rime nuove» (Crisi amorosa e crisi poetica).” in *Belfagor* Vol. 9. No. 6. 30 novembre 1954: 609–617. <https://www.jstor.org/stable/26068692> [Consultato il 29 ottobre 2024]

Russo, Luigi. “L’inno «A Satana» del Carducci e le sue ripercussioni polemiche.” in *Belfagor* Vol. 4. 31 luglio 1949: 439–448. <https://www.jstor.org/stable/26057447> [Consultato il 17 ottobre 2024]

Schivelbusch, Wolfgang. “Railroad Space and Railroad Time.” in *New German Critique* No. 14. 1978: 31–40. <https://www.jstor.org/stable/488059> [Consultato il 25 ottobre 2024]

Strazzi, Francesca. “«Ora eccoti Satana». Il treno nella poesia carducciana.” in *Studi sul Settecento e l’Ottocento: rivista internazionale di italianistica* Vol. 2. 2007: 1–12. <http://digital.casalini.it/10.1400/80972> [Consultato il 29 ottobre 2024]

Tellini, Gino. “Sull’insegnamento della letteratura italiana.” in *Italica* Vol. 97. No. 2. estate 2020: 368–390. <https://www.jstor.org/stable/48618580> [Consultato il 29 novembre 2024]

Telò, Mario; Most, Glenn W. “Urban Blues e gialli metropolitani.” in *Belfagor* Vol. 60. No. 5. 30 settembre 2005: 527–541. <https://www.jstor.org/stable/26150356> [Consultato il 29 novembre 2024]

Treccani. “Bèlli, Giuseppe Gioachino.” in *Enciclopedia on line*. <https://www.treccani.it/enciclopedia/giuseppe-gioachino-belli/> [Consultato il 17 ottobre 2024]

Treccani. “Carducci, Giosue.” in *Enciclopedia on line*. <https://www.treccani.it/enciclopedia/giosue-carducci/> [Consultato il 17 ottobre 2024]

Treccani. “Filopanti, Quirico.” in *Enciclopedia on line*.

<https://www.treccani.it/enciclopedia/quirico-filopanti/> [Consultato il 17 ottobre 2024]

Treccani. “inno.” in *Vocabolario on line*. <https://www.treccani.it/vocabolario/inno/>

[Consultato il 17 ottobre 2024]

Treccani. “Màrio, Alberto.” in *Enciclopedia on line*.

<https://www.treccani.it/enciclopedia/alberto-mario/> [Consultato il 17 ottobre 2024]

Treccani. “Peruzzi, Ubaldino.” in *Enciclopedia on line*.

<https://www.treccani.it/enciclopedia/ubaldino-peruzzi/> [Consultato il 21 novembre 2024]

Treccani. “Vòlta, Alessandro.” in *Enciclopedia on line*.

<https://www.treccani.it/enciclopedia/alessandro-volta/> [Consultato il 14 gennaio 2025]

Wilcox, Emily E. “19th Century Writings on the Grand Tour.” in *Wonders of Nature and Artifice*

Vol. 7. 2017. https://cupola.gettysburg.edu/wonders_exhibit/7 [Consultato il 12 gennaio 2025]

an. “Treni di carta. L’immaginario in ferrovia: l’irruzione del treno nella letteratura moderna.” in *Bibliografia Ferroviaria Italiana*.

https://www.trenidicarta.it/schede/4/4902_CESERANI_REMO_Treni_di_carta_L_immaginario_in_ferrovia_l_irruzione_del_treno_nella.html [Consultato il 13 gennaio 2025]