

Libri Paralleli & meridiani

Altri altrove
di Silvia Perfetti

In pubblico, cioè per tutti

Arte e comunicazione: la street art e le altre forme d'arte negli spazi pubblici. È questo il tema del webinar organizzato dall'Istituto di antropologia per la cultura della famiglia e della persona di Milano per mercoledì 10

febbraio (ore 10, istitutoantropologia.it, facebook @istitutoantropologia), parte di un ciclo dedicato ad avvicinare le persone alla comprensione dell'arte e del patrimonio culturale materiale o immateriale.

Regno delle Due Sicilie Napoli-Portici Il primato di Ferdinando II



di GIANCRISTIANO DESIDERIO

Il 3 ottobre 1839 nel Regno delle Due Sicilie fu inaugurata dal re Ferdinando II la ferrovia Napoli-Portici, che contava una lunghezza di 7 chilometri. Il tragitto fu ricoperto in meno di 10 minuti, mentre due ali di folla salutavano con meraviglia «un bello e orribile mostro» che «sferra» e «corre gli oceani, / corre la terra» come recitano versi dell'inno *A Satana* di Giosue Carducci descrivendo la macchina a vapore. La meraviglia dei sudditi di sua maestà era giustificata perché nulla di simile si era mai visto prima nella penisola italiana che era ancora, secondo il celebre detto di Klemens von Metternich, «un'espressione geografica» e non una nazione. La ferrovia Napoli-Portici, infatti, passa alla storia come la prima linea ferroviaria della Penisola, che anticipò di dieci mesi la linea Milano-Monza, lunga circa il doppio della sorella maggiore napoletana. Il nipote di Ferdinando e Carolina immaginava un rapido sviluppo della ferrovia per collegare la sponda tirrenica del Regno con la sponda adriatica. Le cose non andarono così e vent'anni dopo, nel 1859, alla vigilia dell'Unità d'Italia, al Sud vi erano meno di cento chilometri di strada ferrata e tutti nel piccolo distretto tra Napoli, Caserta e Nocera, mentre al Nord vi erano più di mille chilometri di binari. E, tuttavia, anche lo sviluppo ferroviario del Lombardo-Veneto e del Piemonte era ben poca cosa se si considera che nel 1863 a Londra fu inaugurata la metropolitana.

La locomotiva proveniva dall'Inghilterra e le fu dato un nome che ben si sposava sia con lo scenario di straziante bellezza, come ancora ci mostrano i dipinti del pittore Salvatore Fergola, sia con la forza di fuoco del «mostro»: Vesuvio. Al traino vi erano 8 vagoni: il re viaggiò insieme con l'ingegnere Armando Giuseppe Bayard de la Vingtrie, che con la società parigina Bayard & De Vergès costruì la Napoli-Portici. Sia la progettazione, sia i capitali, sia la locomozione erano francesi e inglesi, mentre le rotaie furono prodotte in Calabria nello stabilimento di Mongiana e successivamente, con la riconversione delle officine di Pietrarsa, si passò alla costruzione delle locomotive che venne incentivata con l'unificazione italiana per poi diventare, dopo la dismissione, Museo nazionale ferroviario di Pietrarsa.

La prima linea ferroviaria costruita in Italia è legata al nome di Ferdinando II che, soprattutto nei primi dieci anni del suo regno, cercò di dare a Napoli e alle sue «province» una prospettiva di crescita. La ferrovia rappresenta l'apice di questa sua ambizione, che poi muterà con quella che Giuseppe Galasso ne *Il Regno di Napoli. Il Mezzogiorno borbonico e risorgimentale* (Utet) ha chiamato la «svolta austriaca» sanzionata con le seconde nozze con Maria Teresa d'Austria (da non confondersi con l'omonima imperatrice, sua nonna).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Eritrea Binari acrobatici verso l'Asmara prodigio italiano

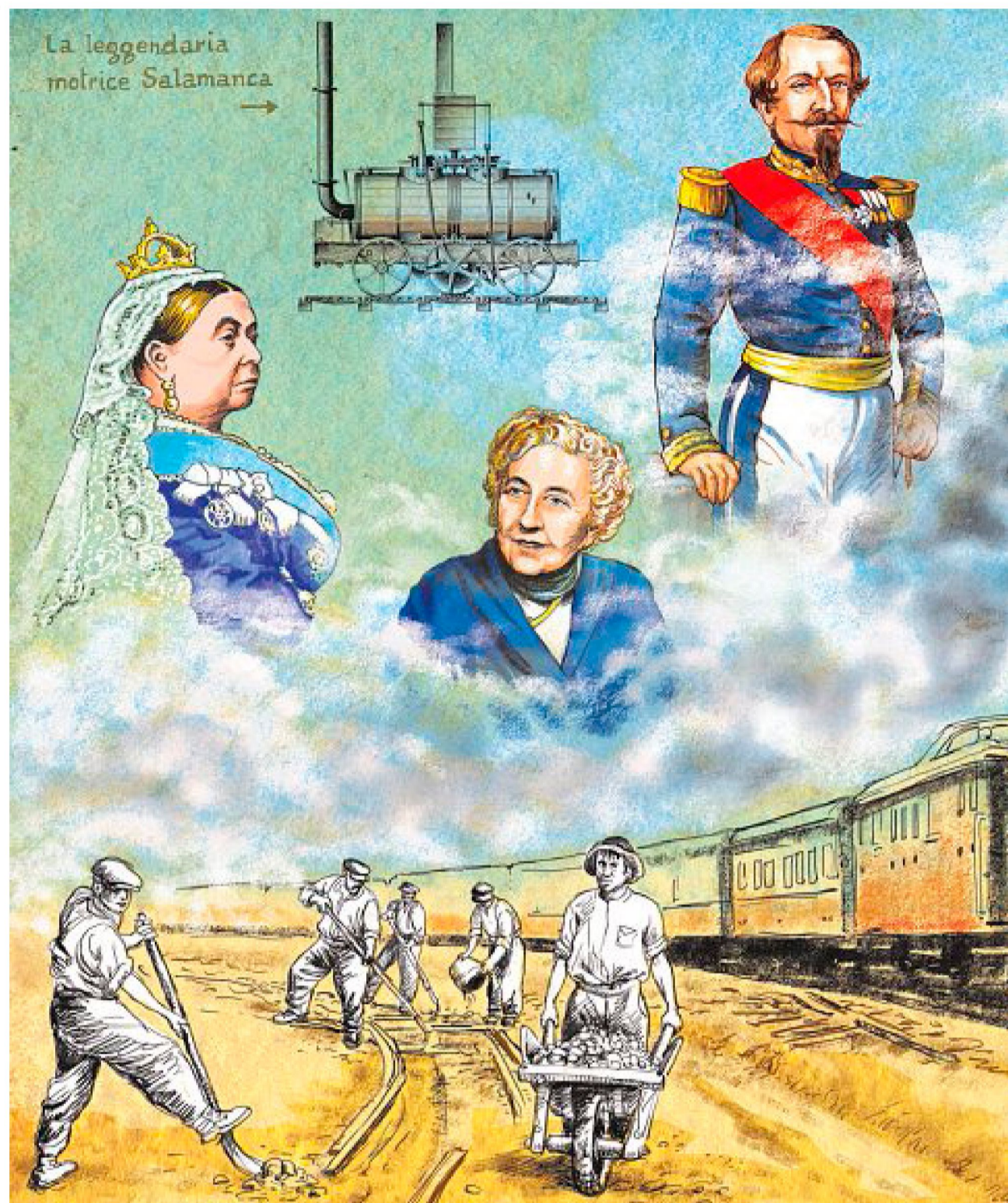


di GUIDO SANTEVECCHI

«**C**a custa l'on ca custa». Si legge ancora, sull'arcata di uno dei ponti tra Massaua e Asmara, la scritta tracciata 110 anni fa con lo scalpello dai genieri aostani. La rivendicazione di un prodigio dell'ingegneria. Tra il 1897 e il 1911 i nostri soldati avevano poggiato binari in equilibrio miracoloso sui dirupi dell'altopiano: 117 chilometri di linea per un dislivello di due chilometri e mezzo, colmato con 60 ponti e gallerie. Era la ferrovia italiana e così dall'Italia arrivarono le locomotive della Breda di Milano e dell'Ansaldo di Genova e le Littorine che — nella cronaca del quotidiano «Roma» — «con una volata di tre ore raggiungono la capitale della Colonia Eritrea». Potevano volare solo nei pochi tratti di rettilineo, perché sulle curve i macchinisti dovevano rallentare tanto che Evelyn Waugh in *Scoop* immortalò passeggeri che scendevano, coglievano more e avevano tempo di risalire sul convoglio arrancante.

La linea imperiale continuò a funzionare anche quando il miraggio dell'Africa orientale italiana fu spazzato via nel 1941. I ferrovieri eritrei curavano con perizia e amore locomotive e vagoni. Si fermarono solo nel 1975, durante la guerra dei trent'anni tra l'Esercito di liberazione eritreo e le forze armate dell'Etiopia. Ma la ferrovia era diventata un simbolo di sovranità nazionale per l'Eritrea e ottenuta l'indipendenza nel 1993 gli ex guerriglieri decisero di farla ripartire. Mancavano chilometri di rotaie e traversine, strappate via per rinforzare trincee e bunker. Non se ne potevano trovare di nuove, perché gli italiani avevano usato lo scartamento ridotto, ormai abbandonato in tutto il mondo. Il governo di Asmara diede un ordine che sembrò assurdo: raccogliere il materiale disperso sui campi della guerra dei trent'anni. Incredibilmente, rotaie e traversine con il marchio Ilva Savona ricomparvero, portate da una catena umana consapevole di partecipare alla rinascita di una nazione. Ora mancavano solo i ferrovieri: furono richiamati in servizio gli ultrasettantenni che avevano imparato il mestiere sotto gli italiani. Fecero un nuovo prodigio, rimettendo insieme le Breda e le Ansaldo da museo. Alla fine degli anni Novanta, alla stazione di Asmara, abbiamo assistito a una scena surreale: meccanici dai capelli grigi impegnati in una manovra a spinta manuale. Vecchi corpi carichi di artrosi contro i quintali d'acciaio e ghisa di una locomotiva inchiodata. Impossibile. Poi uno di loro impreò, o forse implorò: «Cat vegna un cancher». La Breda 1937 ebbe un sussulto e partì. «Questa la gridava sempre Oreste Maranzana di Bologna, è lui che mi ha insegnato il mestiere tanti anni fa», ci disse il capo officina Seium Baraki.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Umanità in treno Le rotaie hanno ridotto gli spazi e ridefinito società, ecologia, letteratura. E, ricorda Sophie Dubois-Collet, persino la guerra

Ferro e velocità: il mondo piccolo

di DANILLO ZAGARIA

Una piccola lepre, scattante e spaventata. Dovrebbe trovarsi sui binari, come indica ogni analisi del quadro, eppure non c'è. È svanita, quasi il treno l'avesse investita con il suo rostro metallico. È un convoglio della Great Western Railway, condotto dalla leggendaria motrice Salamanca, lanciata a folle velocità sul ponte ferroviario di Maidenhead. Emerso da una nube di luce e colore, punta verso il futuro. William Turner, il pittore britannico che nel 1844 dipinse questa scena, intitolata *Pioggia, vapore e velocità*, aveva visto giusto: il treno, mezzo di trasporto nato all'inizio del secolo, simbolo della modernità in quanto mosso dalla nuova energia sprigionata del carbone, avrebbe modificato radicalmente la storia a venire, trasformando spazi fisici e mentali in egual misura.



Qui sopra: il treno dipinto nel 1844 da William Turner (1775-1851). In alto: la regina Vittoria, la giallista Agatha Christie, Napoleone III, il regista Alfred Hitchcock e lo scrittore Georges Simenon. Le illustrazioni sono di Antonio Monteverdi

Sophie Dubois-Collet ha raccolto in un libro gli episodi memorabili della storia ferroviaria, dalla creazione delle prime li-

nee nel XIX secolo al treno di Barack Obama, impiegato nel 2009 per il viaggio inaugurale del suo primo mandato. *La storia prende il treno*, in uscita per Add, è una carrellata di aneddoti ferroviari, un libro capace di mescolare fatti storici, trame letterarie e celebri pellicole. Sebbene l'autrice abbia incentrato il testo sul passato europeo, in particolare francese, non mancano puntate nell'Asia e nel Nord America dell'Ottocento, là dove le strade ferrate erano diventate l'avanguardia industriale del nuovo colonialismo.

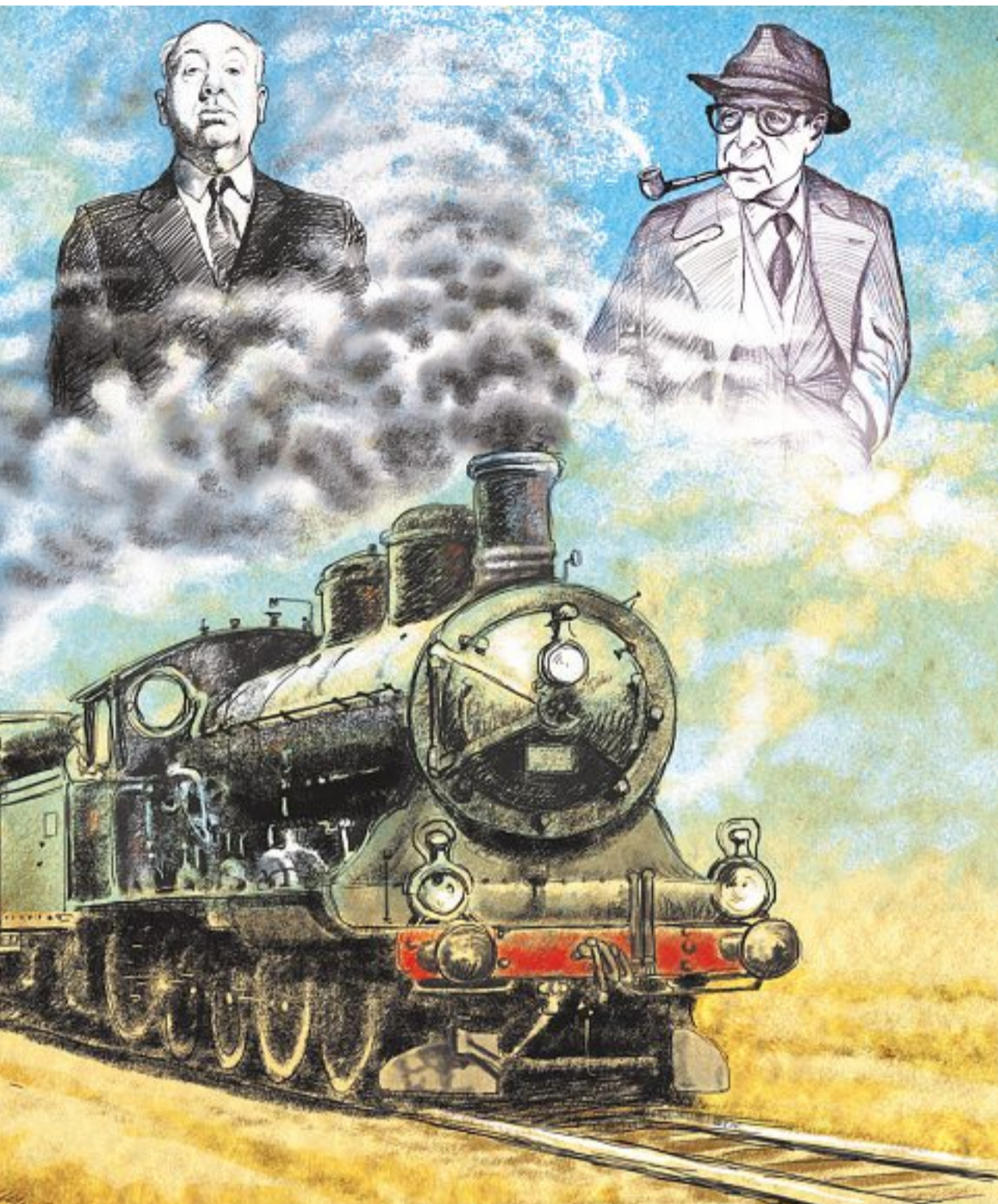
Le pagine del volume hanno il pregio di far emergere, un racconto dopo l'altro, gli aspetti della vita umana che l'evoluzione del mondo ferroviario ha modificato nel corso del tempo. Agli inizi fu soprattutto la rapidità dei convogli a sorprendere popoli e sovrani: abituati com'erano al viaggio in calesse o diligenza, di solito scomodo e lungo, rimasero increduli di come il treno potesse spostare velocemente così tante persone alla volta. Alla riduzione delle distanze corrispose così una profonda modificazione delle abitu-

Cambusa di Nicola Saldutti

Lerici prova a salpare

C'è un'iniziativa nello Spezzino che in questi anni ha mescolato mare, poesia, racconti, navigazione. Nel 2019, in settembre, ha raggiunto la nona edizione «Lerici legge il mare», e quest'anno si lavora per ripartire,

nonostante le difficoltà legate alla pandemia. Si può consultare il sito con le attività realizzate finora (lericileggeilmare.it), una miniera di suggestioni, libri da leggere. Aspettando di salpare per la nuova edizione.

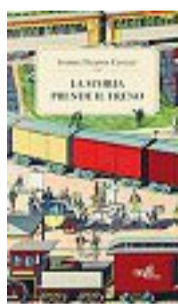


dini. I primi a rendersi conto di questa straordinaria opportunità, che poteva abbinare rapidità, discrezione e sfarzo, furono i membri delle famiglie reali europee. Mezzo di trasporto preferito dalla regina Vittoria e da Napoleone III, il treno diverrà presto lussuoso ed elegante, un vero e proprio status symbol. Alcune linee istituite a cavallo fra Ottocento e Novecento, fra cui l'indimenticabile Orient Express e il francese Train Bleu, faranno della puntualità e della qualità dei servizi resi ai viaggiatori un vanto, al punto che i loro nomi sono ancora oggi in grado di evocare un immaginario definito, alimentato sia dal cinema sia dalla letteratura. Amati dai giallisti per via dell'appeal romantico e delle insolite soluzioni narrative che suggerivano, quelle vetture lanciate in corsa sui binari saranno protagoniste di innumerevoli trame, dai romanzi da Agatha Christie e Georges Simenon agli intrighi di Alfred Hitchcock.

Ma il treno non fu soltanto lusso e costume. Lo spazio a bordo, separato dall'ambiente circostante dalla velocità e dall'imperativo di ogni convoglio — fermarsi il meno possibile — divenne anche l'emblema di atmosfere ed emozioni di natura ben diversa. Nato durante la rivoluzione industriale, quando fu progettato in ambito minerario per facilitare il trasporto della materia estratta, il treno divenne la soluzione più conveniente per trasportare masse indistinte di persone da un capo all'altro di un continente.

Per questo motivo, nel corso del Novecento fu più volte sfruttato per muovere truppe e accelerare la deportazione. L'intero apparato bellico della Prima guerra mondiale, ad esempio, si basava sul trasporto ferroviario: il piano Schlieffen, la strategia d'attacco che portò i tedeschi alle porte di Parigi, fu reso possibile grazie all'impiego di circa 11 mila treni. Anni do-

i



SOPHIE DUBOIS-COLLET La storia prende il treno

Traduzione di Enrico Pandiani
ADD EDITORE
Pagine 247, € 16
In libreria dal 10 febbraio

L'autrice
Sophie Dubois-Collet (Parigi, 1970) è laureata in Archeologia e ha un master in Storia dell'arte
Bibliografia
Da segnalare sul tema: Autori vari, *Treni letterari* (Lindau, 2020); Per J. Andersson, *Storia meravigliosa dei viaggi in treno* (Utet, 2020); Andrea Giuntini e Stefano Maggi, *La Grande Guerra e le ferrovie in Italia* (Il Mulino, 2018); Stefano Maggi, *Le ferrovie* (Il Mulino, 2017); Remo Ceserani, *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna* (Bollati Boringhieri, 2002)

po, i convogli di carri bestiame utilizzati per convogliare i deportati nei campi di concentramento nazisti diventeranno un simbolo stesso della Shoah e dell'infatuazione del regime hitleriano per il rigore organizzativo e la meccanizzazione del Terzo Reich. Nonostante *La storia prende il treno* si concentri soltanto sulle grandi trasformazioni operate dal treno negli ultimi due secoli, tanto sociali quanto economiche, oggi è impossibile non considerare come rilevante anche il rapporto che lega ferrovie e spazi geografici, binari e ambiente. Si tratta di una relazione conflittuale, causata dal segno profondo e duraturo, a tratti invadente, che il trasporto ferroviario lascia sul territorio.

g

Nella realtà, infatti, accade il contrario di quanto succede nei diorami realizzati dagli appassionati di modellismo: motrici, vagoni e binari in miniatura sono il centro attorno al quale viene costruito tutto il resto, mentre nella realtà è necessario bucare montagne, tagliare centri abitati, dividere ecosistemi. Ne consegue che il treno ha natura ambigua, talvolta contraddittoria, in quanto mezzo di trasporto più pulito di altri, almeno in tema di emissioni, ma comunque in grado di provocare dissensi e proteste, come quelli che la costruzione della tratta ad alta velocità Torino-Lione scatenò da anni in Val di Susa. Tutt'altro che rimpiazzato, il treno prosegue la sua corsa. Ha dettato mode, ridotto gli spazi e causato immani disastri. Ma il suo fascino resiste, inattaccabile, quasi fosse immune al passare del tempo. Chiunque vi salga sopra non può ignorare l'euforica sensazione di viaggiare a tutta velocità verso un altrove lontano e, al tempo stesso, il vago timore di essere intrappolato in un vagone trascinato da una locomotiva che non vuole o non può fermarsi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Stati Uniti

Laggiù nel West il sacrificio di 15 mila cinesi



di GUIDO OLIMPIO

I primi cinesi arrivarono in cerca di fortuna. Scavavano lungo pendii e torrenti della California, erano spinti dall'irresistibile corsa all'oro, molti fuggivano da conflitti e carestie. Poi, chi rimase usò braccia, carattere e pazienza infinita per costruire un pezzo di ferrovia. E a loro si sono uniti altri compatrioti, trasferiti da un flusso costante di navi. Saranno loro a piazzare i binari. La Central Pacific, con i cinesi, ha realizzato il segmento di 1.110 chilometri partito da ovest, da Sacramento, verso l'interno; la Union Pacific quello che aveva come punto di inizio Omaha, nel Nebraska, rotta di 1.747 chilometri aperta da irlandesi, tedeschi e altri «bianchi». Si incontreranno il 10 maggio 1869 nello Utah, l'appuntamento con la storia. Impresa che ha cambiato l'America, missione epica.

I lavoratori erano in buona parte originari dalle regioni meridionali della Cina (si calcola che fossero 15 mila circa, due anni fa ha reso loro onore a Washington la mostra *Forgotten Workers. Chinese Migrants and the Building of the Transcontinental Railroad* del National Museum of American History): dovettero lottare con la natura, le discriminazioni e la diffidenza di chi li aveva ingaggiati. Per molto tempo sono stati considerati solo dei muscoli, buoni per picconare. E dovevano farlo rischiando molto. Il tracciato dove operavano gli immigrati orientali era il più duro e infido. I rilievi aspri della Sierra. Rocce, tonnellate di neve, gelo, intemperie. Vivevano in tende, in vagoni trasformati in cucette, isolati da tutto il resto. Un mondo a parte. Erano diversi anche il trattamento e il salario, una media di 12 dollari mensili. C'erano organizzazioni che si preoccupavano di procurare il cibo: maiale, lardo, riso, olio, tè, pesce, verdure. Dieta a volte integrata grazie a scambi con le tribù di nativi, come hanno confermato tracce recuperate dagli archeologi.

Già, gli «indiani», il popolo che ha visto la sua terra violata dalla modernità e dai coloni. Tutti coinvolti nella grande conquista ottenuta con un tributo pesante che non potrà mai essere risarcito fino in fondo. Lungo quei sentieri i cinesi — non certo i soli — sono morti a centinaia, nessuno sa con esattezza il numero. Forse tremila, forse meno. Comunque tanti. Oltre al pericolo delle valanghe, delle esplosioni accidentali, dei crolli, dovevano schivare i linciaggi, gli attacchi xenofobi, gli agguati. Episodi di violenza verso stranieri con poche tutele che però erano ritenuti indispensabili. Se il programma di costruzione rallentava a causa delle difficoltà, la Central Pacific chiedeva altra manodopera e le compagnie di reclutamento rispondevano mandando altri operai. Erano a basso costo e, tranne qualche contestazione sfociata in un famoso sciopero nell'estate del 1867, non creavano problemi. Così, metro dopo metro, masso dopo masso, hanno vinto la sfida. Per sé stessi e per gli altri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Perù

Una locomotiva scavalca le Ande a 4.147 metri



di LORIS ZANATTA

Età del progresso, età liberale, età ottimista, la seconda metà dell'Ottocento non va di moda. La *pax britannica*? Imperialismo! La modernità? Conquista! Le vie ferrate? Capitalismo! Nel libero commercio s'addita oggi il peccato materialista, nella tecnologia il demone disumanizzante, nel liberalismo l'ideologia senz'anima che attenta alla «cultura» dei «popoli», che ne erode il sano e spontaneo spirito religioso.

Se tale narrazione vi causa perplessità, o se di quell'epoca vi sfugge il lato epico, lo spirito progressista e cosmopolita che spezzava le catene dell'isolamento culturale e apriva inediti scenari di libertà individuale, regalatevi un giorno il viaggio dal Callao a Huancaayo sul Ferrocarril Central Andino. Lasciato il caotico porto di Lima, dinanzi agli isolotti colmi di guano che ne fecero per un po' la fortuna, il locomotore s'inoltra per il deserto costiero finché dalla foschia non si profila, scura e maestosa, la Cordigliera. Così sono le Ande: belle da far paura. Ancor più che vasto, ci ricordano, che il Perù è un Paese verticale: la verticalità ne moltiplica l'estensione, la complessità, la varietà. Il treno comincia a zigzagare lungo vallate strette tra pareti di roccia brulla. Ghiacciai sullo sfondo. Poi s'inerpica verso passi sempre più elevati, varcando burrascosi torrenti su viadotti d'acciaio sospesi nel nulla e lunghi tunnel sul cui sbocco vi tormenterà il dubbio. Giunti a Casapalca un cartello informa: siete a 4.147 metri sul livello del mare. Non ce ne sarebbe bisogno; quattro passi e due respiri bastano per capirlo. Per salire ancor più in treno, non c'è che il Tibet.

A chi diavolo venne in mente una simile impresa quando ancora le ferrovie erano merce rara? Quando tra quei picchi scoscesi non c'era merce o cristiano che non viaggiasse a dorso di lama o mulo, coi tempi e i costi che muli e lama comportavano? E perché? Il primo a pensarci fu un vulcanico ingegnere polacco, Ernest Malinowski, nel 1851. La Napoli-Portici, i 7,2 chilometri senza ostacoli naturali della prima ferrovia italiana, aveva appena 12 anni! Il sogno volò ben presto sulle ali del Congresso peruviano, di ingegneri tedeschi, immigrati lituani, imprenditori statunitensi. Migrazioni e globalizzazione erano opportunità e aspirazioni, sfide e tentazioni, non paurosi spauracchi.

La guerra con la Spagna prima e quella col Cile poi frenarono i lavori ma non uccisero l'ambizione: la prima pietra fu posata a Lima nel 1870, l'ultimo binario a Huancaayo nel 1908. Non c'è nazione senza ferrovia, «popolo sovrano» senza mobilità, governo senza comunicazioni, pensavano i notabili del tempo. Ne guadagnavano le imprese minerarie? Le immote comunità indigene delle Ande rimanevano esposte al mutamento storico? Meglio l'universalismo del particolarismo, il cosmopolitismo del nazionalismo, era la scommessa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA