

## Né idolo né demonio

di Enrico Reggiani

Chi ragiona del ruolo storico e culturale della ferrovia nel XIX secolo tende spesso a non accontentarsi di definirlo con i neutrali *railway age* o *railway experience*, ma a prediligere espressioni più radicali quali *railway invasion* ("invasione ferroviaria") e *railway revolution* ("rivoluzione ferroviaria") - entrambe giustificate, ad esempio, da constatazioni come quella dello storico Harold Perkin (1926-2004), il quale scrisse che "gli uomini che costruirono le ferrovie non stavano soltanto creando un mezzo di trasporto, (ma, al contrario) stavano contribuendo alla creazione di una nuova società e di un nuovo mondo".

A tali definizioni, tra gli studiosi della cultura letteraria di lingua inglese (e non) nella fase della transizione tra i secoli XIX e XX, c'è chi ha risposto rincarando la dose e suggerendo di interpretare la ferrovia come "metafora culturale" per eccellenza di quel periodo - una sorta di cartina di tornasole culturale o di inappellabile spartiacque tra cultori del passato e portatori di progresso, come dimostra, ad esempio, la posizione espressa dal personaggio di Sue Bridehead nel romanzo *Giuda l'Oscurato*



(1895) di Thomas Hardy (1840-1928): "'E se andassimo a sederci nella Cattedrale?', (Jude) le chiese quando ebbero finito di cenare. "Nella Cattedrale? Sì. Anche se per quanto mi riguarda preferirei andare a sedermi alla stazione", (Sue) rispose, con un residuo di rabbia nella voce. "È là il centro della vita cittadina, ora. La Cattedrale ha fatto il suo tempo!". "Come sei moderna, tu!". "Anche tu lo saresti se fossi vissuto tanto a lungo nel medioevo, come me in questi ultimi anni! La cattedrale era un ottimo posto quattro o cinque secoli fa; non più ora... ma non sono moderna. Se solo mi conoscessi, diresti che sono più antica del medioevo". Jude la guardò smarrito".

Anche tra le fila dei cristiani di lingua inglese tra Regno Unito e Irlanda vi furono intellettuali che coltivarono un'analoga mistica della nuova tecnologia ferroviaria, che elevava quest'ultima al rango di "un nuovo tipo di religione o di Chiesa". La ritroviamo, ad esempio, in Thomas Arnold (1795-1842), padre del più celebre Matthew (1822-1888) e noto come *the most brilliant of the Broad Church School*, che vide nella ferrovia la fine del feudalesimo; nell'anglicano William Barnes (1801-1886), apprezzato da Hopkins e cultore delle ferrovie come metafora della vita dell'uomo; o nel *muscular Christian* Charles Kingsley (1819-1875), che vide in esse una forma di conoscenza assoluta.

Non pare che, nel complesso, la cultura dei cattolici vittoriani inglesi e irlandesi abbia seguito questa strada, risolvendo la dialettica tra *cathedral* e *railway station* a totale vantaggio della seconda. Vi furono esperti cattolici delle più varie professioni la cui competenza fu richiesta per gestire complessi aspetti tecnico-giuridici della *railway invasion*: su tutti Edward Bellasis (1800-1873) e James Robert Hope-Scott (1812-1873), entrambi convertiti rispettivamente nel 1850 e nel 1851.

Altrettanto significativo fu il contributo degli scrittori vittoriani di matrice cattolica che decisero di prendere posizione rispetto alla cosiddetta *railway revolution* (1825-1875) ponendosi spesso sull'impegnativo ed esigente crinale di una sorta di prassi del discernimento culturale-religioso. Questo fecero, ad esempio, il meno noto Edward Caswall (1814-1878), che, in un testo poetico del

1873, da un lato, alluse alla ferrovia come metonimia (implicita) di un'Inghilterra innovatrice e votata al progresso, ma, dall'altro, dipinse il treno secondo una metafora esplicita dai tratti diabolici. Pensiamo anche al più celebre Coventry Patmore (1823-1896), che scrisse in un articolo per la "Saint James's Gazette" intitolato *Vecchie strade per carrozze* (1886): "Il maggiore guadagno per cui l'amante della campagna deve ringraziare le ferrovie è il trasferimento da loro operato delle vecchie strade per carrozze dagli scopi della prosa e degli affari a quelli della poesia e del piacere". Vi è poi l'instancabile Alice Meynell (1847-1922), che, in un saggio pubblicato nel 1909, mise in dubbio l'interpretazione allora dominante del tempo argomentando con sagacia e originalità che "un lungo viaggio in ferrovia e su un veicolo a motore possono essere intrapresi sulle ali del tempo o contro di esso".

La stessa prassi del discernimento nella rappresentazione letteraria della *railway mania* ("mania ferroviaria") adottò, soprattutto, colui che, con ogni evidenza, ne è il fondamentale protagonista e interprete secondo la cultura dei cattolici vittoriani (e non solo) di lingua inglese: John Henry Newman (1801-1890). Già nel 1841, scrivendo una serie di lettere all'*editor* di "The Times" sotto lo pseudonimo di Catholicus, egli rivelò i punti deboli della prospettiva della cosiddetta *march of mind* ("marcia della mente") di cui si faceva promotore il primo ministro *tory* sir Robert Peel (1788-1850) e il cui simbolo centrale era - appunto - la ferrovia, scrivendo: "La verità è che il sistema della Natura è tanto connesso alla Religione, se le menti non sono religiose, quanto un orologio o un vagone ferroviario mosso dal vapore. Il mondo della natura è davvero infinitamente più prodigioso di qualunque congegno inventato dall'uomo; ma i prodigi non sono la religione; altrimenti noi dovremmo adorare le ferrovie".

Pur contrastando Peel, va rilevato che dal brano appena riportato non emerge, però, alcun rifiuto aprioristico di Newman nei confronti della tecnologia ferroviaria e delle sue innumerevoli potenzialità culturali e letterarie, la cui varietà ad esempio egli valorizzò da par suo nel romanzo *Loss and Gain* (pubblicato nel 1848, cioè subito dopo la conversione): la narrazione di questa sua opera narrativa è, infatti, disseminata di numerosi riferimenti alla *age of railroads* con funzioni e implicazioni di varia natura: narratologiche (tuttora da sottoporre ad adeguata indagine); epistemologiche (ad esempio, quando il "devoto anglicano" Campbell risponde che "le navi a vapore e le ferrovie stavano producendo strani mutamenti: tempo e luogo stavano scomparendo e il prezzo sarebbe di lì a poco divenuto l'unica misura del lusso"); storiche (quando il "muscoloso" Sheffield ricorda che "il Papa nei suoi stati ha ceduto" all'introduzione delle ferrovie); e metaforiche (quando, con un "tratto di spiritualità evangelica", il "buon protestante" Vincent critica i cattolici perché "vanno come un treno (*at railroad speed*) quando dicono in fretta le loro preghiere"). Molti altri luoghi newmaniani si potrebbero richiamare a conferma della fedeltà del cardinale alla fecondità della prassi del discernimento, ovvero di una serena obiettività nell'approccio alla comprensione della coeva *railway experience*. La brevità di questo contributo impone di limitarne il numero a due, benché di straordinaria emblematicità: nel primo, Newman sceglie proprio gli incidenti ferroviari come "esempio a tutti familiare" di situazione tragica che va comunque attentamente valutata prima di decidere di non viaggiare più in treno - il che consente di evitare comportamenti affrettati e ingiustificati come quelli adottati in ben altro ambito dagli *alarmists in religion*, i quali si autoescludono da quella "grande *road* (cioè *railroad*?) di viaggio stabilito da Dio" che è il *Catholicism* (1850); nel secondo, riportato nel suo diario, egli rappresenta il concilio Vaticano I (1869-1870) secondo la metafora della locomotiva che va troppo veloce, giacché, scrive Newman, "non ci muoviamo all'andatura della strada ferrata in materia di teologia, neppure nel XIX secolo".

Forse, da questa sbrigativa panoramica di riferimenti alle sue opere, apparirà evidente come, anche nel caso dell'interpretazione culturale e letteraria di una faglia di rottura quale rischiavano di essere le innovazioni tecnologiche applicate alla ferrovia nell'Ottocento inglese, il cardinale Newman abbia esercitato - non solo per i cattolici inglesi e irlandesi, ma anche per tutta la società coeva - il difficile ruolo istituzionale di codificatore culturale e testuale: quasi un'incarnazione e una rivisitazione vittoriana di quell'uomo medievale al quale Clive Staples Lewis riconoscerà, tra le

altre vocazioni, anche quella - possente, concreta e comunitaria - di "organizzatore, codificatore, fabbricatore di sistemi".

**(©L'Osservatore Romano - 15 settembre 2010)**