



Il treno, oggetto e soggetto della modernità

Authors Lorenzo Fattori

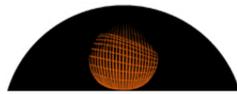
lorenzofattori88@gmail.com

Dipartimento di Scienze Sociali | Università degli Studi di Napoli "Federico II"

Abstract *The train, an object and a subject of modernity.* Among the objects that play a fundamental role in our life experience the train stands out, having played a fundamental role in the human experience since the second half of the 19th century. The railway was a big player in the industrial development of western society and of some of the biggest transformations in daily life. It has profoundly entered into the experience of everyone, given its enormous influence in modernity. The train was the protagonist of the transformation of medieval cities into modern metropolises, of the reconfiguration of the social perception of time and space and of the development of industrial design. Most of all, the train has a very strong symbolic power and a central role in the social imaginery, having been the catalyst for the myth of speed. It is our intention to question the development of the railway with the eyes of phenomenological sociology, bringing out its role as a subject, as well as a fundamental object, of the human experience of modernity.

Keywords Media | Communication | Railroad | Modernity | Speed





Lorenzo Fattori

Il treno, oggetto e soggetto della modernità

A Journal of the
Social Imaginary



Listen to the jingle, the rumble and the roar
As she glides along the woodland over the hills
and by the shore
Hear the mighty rush of the engine, hear those
lonesome hoboes call
Traveling through the jungle on the Wabash
Cannonball

Johnny Cash (1966)

Un passaggio fondamentale per la nostra società è rintracciabile in ciò che Paul Virilio nel 1984, significativamente definiva la “rivoluzione dei trasporti” (2005, p. 37), ovvero l’eccezionale aumento della velocità degli spostamenti dovuto all’industrializzazione dei mezzi di trasporto, esemplificato nella sua forma più chiara dalla diffusione in tutto il mondo della ferrovia e, in subordine, dalla nave a vapore. Ciononostante, questo passaggio non è forse stato adeguatamente approfondito nelle scienze sociali; uno dei pochi ad averne colto l’importanza è Alberto Abruzzese, che in *Lessico della comunicazione* (2003) sottolinea che

“La rivoluzione industriale non avrebbe potuto assicurare la libera circolazione delle merci teorizzata da Adam Smith se non fosse stata accompagnata da un’imponente rivoluzione dei trasporti” (ivi, p. 514).

Nonostante la gigantesca influenza avuta dal treno nella storia della nostra società, qualcuno si potrebbe chiedere che senso abbia per le scienze sociali studiare oggi lo sviluppo delle ferrovie, una tecnologia ormai presente da più di due secoli nel nostro panorama sociale; lo sviluppo della ferrovia è stato un punto di svolta che, a nostro parere, ha infatti fino ad ora avuto un risalto nel dibattito sociologico relativamente tenue, rispetto alla sua importanza.

Per tentare di rispondere sinteticamente a questa domanda, ci sia concesso di asserire che il trasporto ferroviario è una delle tecnologie che hanno più significativamente modificato le nostre pratiche sociali; l’arrivo del treno ha contribuito alla trasformazione delle città in metropoli, alla riconfigurazione della percezione sociale del tempo e dello spazio e, più di tutto, si è rivelato avere una fortissima potenza simbolica, tale da garantirgli un ruolo centrale nell’immaginario, catalizzando uno dei più peculiari miti che la nostra società abbia conosciuto: la velocità. Può essere utile allora affrontare alcuni dei mutamenti sociali e dell’immaginario sviluppatisi a partire dalla rivoluzione dei trasporti, da interrogare con lo sguardo della sociologia dei processi culturali e comunicativi.

A nostro parere, l’approccio più utile per affrontare i temi di un lavoro come questo è quello della sociologia fenomenologica, intesa come



“un metodo per l’analisi dei processi attraverso i quali si costituisce la struttura del senso comune, del mondo dato per scontato nell’atteggiamento comune degli esseri umani” (Pecchinenda, 2009, p. 26).

Nel presente lavoro, affronteremo alcune delle più rilevanti modificazioni nell’esperienza umana verificatesi in connessione con lo sviluppo del trasporto ferroviario. Se questo viene dato per scontato, è perché è entrato profondamente nell’esperienza della quotidianità per la nostra società e non solo.

Il treno è un protagonista della modernità, che ha lasciato un segno indelebile nel nostro immaginario.

1. Industria, metropoli e ferrovia

“Grazie alla ferrovia e alla navigazione a vapore i viaggi intercontinentali si misuravano a settimane anziché a mesi [...] e presto si sarebbero misurati a giorni: il completamento della Ferrovia Transiberiana, nel 1904, avrebbe permesso di andare da Parigi a Vladivostok in 15-16 giorni. Con la telegrafia elettrica, la trasmissione di informazioni da un capo all’altro del mondo era adesso questione di ore. Di conseguenza, uomini e donne del mondo occidentale – ma non solo loro – viaggiavano e comunicavano attraverso grandi distanze con una facilità e in numero senza precedenti” (Hobsbawm, 2005, p. 17).

Il vapore e la ferrovia caratterizzano il secondo dei grandi cicli industriali moderni, successivo a quello della prima meccanizzazione, dal 1770 al 1840, e precedente a quello contraddistinto dall’introduzione dell’elettricità, dal 1890 al 1940 (Mela, 2006, p. 74); per circa un secolo, a partire dalla metà dell’Ottocento per arrivare pressoché alla Seconda guerra mondiale, le ferrovie mantennero un virtuale monopolio sul sistema di trasporti interno delle nazioni, scalzando senza fatica i sistemi di trasporto basati sul lavoro animale, e competendo vittoriosamente anche contro sistemi già allora evoluti, quali ad esempio il reticolo di canali navigabili della parte occidentale degli Stati Uniti.

La meccanizzazione dei trasporti ha fatto parte della transizione dalla civiltà agricola a quella industriale, assieme a quel processo che va sotto il nome di metropolizzazione, ovvero il “processo di costituzione e insieme espansione delle qualità della metropoli” (Abruzzese, 2003, p. 331); come rilevato da Wolfgang Schivelbusch,

“La trasformazione della città europea [...] è il risultato della rivoluzione industriale in generale, e di quella dei trasporti operata dalla ferrovia in particolare” (1988, p. 192).

Sinteticamente, possiamo dire che la presenza della ferrovia e dell’industria ridefinisce la natura stessa delle città e muta la loro struttura sociale, contraddistinguendo gli aggregati urbani dell’epoca industriale:



Lorenzo Fattori
Il treno, oggetto e soggetto della modernità

“da una parte c’era il polo d’attrazione della città tradizionale, con il vecchio centro, la piazza, la cattedrale; dall’altra parte [...], con attorno le nuove costruzioni della città moderna, c’era il polo d’attrazione della stazione ferroviaria” (Ceserani, 2002, p. 186).

A partire dalla metà dell'Ottocento le città europee iniziano a perdere i loro caratteri medioevali, iniziando a modellarsi e ricostruirsi in funzione del mutamento dei traffici. Il miglior esempio che si possa fare, da questo punto di vista, è quello del *risanamento* di Parigi sotto l'impero di Napoleone III, portato avanti tra il 1852 e il 1870 dal barone Haussmann, prefetto della Senna, per conto dell'Imperatore. La vulgata ha spesso ridotto le motivazioni di questa enorme opera alla semplice necessità tattica del rapido dispiegamento di forze in caso di ribellioni, quando invece questo aspetto, seppur presente, era secondario rispetto alla reale utilità, ovvero l'ampliamento degli spazi dedicati al traffico commerciale. L'importanza del trasporto ferroviario per l'epoca è ben esemplificata dalla centralità delle grandi stazioni ferroviarie: a Parigi, ad esempio, esse sono i cardini su cui Haussmann imposta la sua rivoluzione urbanistica, collegandole tra di loro e con i principali punti nodali della città medievale con una rete di strade pronte ad accogliere l'incremento dei traffici (Lamming, 2011, p.5).

Ma non c'è Paese occidentale che sia più debitore nei confronti della ferrovia degli Stati Uniti d'America. Se in Europa, infatti, all'inizio del XIX secolo ci troviamo davanti a un quadro di urbanizzazione già iniziata, di città già esistenti e diffuse su tutto il continente, con una loro storia, in alcuni casi più che millenaria, nel Nord America predominano invece le vastità di territori in gran parte inesplorati, spesso impervi o ostili, quasi del tutto privi di vie di comunicazione preesistenti, e un'urbanizzazione, laddove esistente, concentrata principalmente sulle linee di costa, con solo pochi centri urbani, dedicati principalmente a piccoli commerci, situati nell'interno (e comunque collegati solo tramite vie di comunicazione fluviali e marittime).

Christian Wolmar individua soltanto due possibili motivi per la costruzione di una linea ferroviaria:

“Some are built to meet an existing need, filling an acknowledged gap, such as the world's first major railroad line, which connected the already busy towns of Liverpool and Manchester. Or they are constructed to connect undeveloped regions as a way of attracting settlers and stimulating economic development” (Wolmar, 2012, p. 153).

Per essere ancor più chiari, “in America furono spesso le ferrovie a creare tali comunità” (Wolmar, 2011, p. 101), intendendo con ciò praticamente tutte quelle città, villaggi e insediamenti presenti tra il fiume Mississippi e la costa dell'Oceano Pacifico.

Non è questa la sede opportuna per dare dettagliatamente conto di tutte le tappe intermedie della crescente urbanizzazione dell'Occidente (e non solo); basti qui sottolineare che questo è uno snodo cardine per quel processo che, trasformatesi le città medievali in metropoli, conseguentemente alla crescita demografica e dei collegamenti,



Lorenzo Fattori
Il treno, oggetto e soggetto della modernità



porterà alla nascita delle megalopoli contemporanee. Ciò è chiaramente visibile nel cambiamento delle funzioni delle stazioni ferroviarie, che da centro nevralgico del traffico metropolitano diventano semplici punti di passaggio.

Le stazioni allora, salvo le poche, perlopiù situate in grandi città, che riescono a conservare una propria personalità grazie al mantenimento del ruolo di grandi edifici pubblici, si trasformano sovente in “nonluoghi”, nodi di una rete di comunicazione spersonalizzata che “spesso mette l’individuo in contatto solo con un’altra immagine di sé stesso” (Augé, 2009, p. 78).

E dunque la stazione, in qualità di parte nodale di una fondamentale tecnologia di comunicazione e trasporto, risente dei mutamenti tecnologici e sociali del mondo, trasformandosi, lungo tutta la propria storia, in coincidenza con la crescita di importanza del trasporto ferroviario, e diventando poi solo uno dei tanti snodi di un sistema di trasporto enorme quanto interconnesso, quello delle megalopoli moderne.

Questo passaggio, in realtà, avviene in forme diverse negli USA e in Europa; se oltre l’Atlantico, infatti, un gigantesco declino del traffico passeggeri avviene a partire dagli anni Cinquanta per stabilizzarsi solo negli ultimi decenni, in Europa è a partire dalla crisi petrolifera del 1973 che si inizia a discutere di un rilancio della strada ferrata, cominciando a preparare la via per le reti ad alta velocità (Menduni, 2016, p. 71).

Si tratta dell’esito finale di un processo che coinvolge tutti gli aspetti dell’esperienza umana nella nostra società, inserita in un costante processo di accelerazione strettamente connesso al modello produttivo capitalistico (Rosa, 2015), del quale lo sviluppo della ferrovia è, come abbiamo visto, un elemento fondamentale. “Il restringimento - e cioè la riduzione del tempo di trasporto - ha come conseguenza l’ampliamento dello spazio del trasporto” (Schivelbusch, 1988, p. 38) e dunque, in estrema sintesi, il contrarsi della nazione a metropoli e, parallelamente, l’espansione della metropoli in megalopoli (*ibidem*), e la velocizzazione dei trasporti e delle comunicazioni ne è il motore.

Una trattazione più approfondita di questo argomento esulerebbe però dal campo di interesse del presente lavoro, per cui qui ci limiteremo a evidenziare che questo mutamento è contemporaneamente causa e conseguenza dell’aumento di velocità conseguito sia dalla ferrovia, sia da tutti gli altri mezzi di trasporto, ma che le ferrovie attraversano in modo del tutto peculiare; si tratta infatti di un vero e proprio cambio paradigmatico, ossia quello tra le linee tradizionali e l’alta velocità, la concezione della quale si avvicina al modello di trasporto aeronautico sin dall’invenzione di “quel «treno-aereo» che è il TGV” (Augé, 2009, p. 91). Quello sulle linee tradizionali, infatti, è un viaggio *slow*, condotto su “dolci locali” (*ibidem*) che viaggiano su linee secondarie, o su carrozze ristorante e della Compagnie des Wagons-Lits, un “viaggio notturno [che] nel vagone letto suggeriva trasgressioni, intrighi e delitti” (Menduni, 2016, p. 26). L’alta velocità, al contrario, rappresenta un



mondo dove non c'è più tempo per un viaggio lento, una società in cui le richieste dell'utenza al mezzo ferroviario sono di rapidità piuttosto che esperienze, ed in cui

“il taglio dei tempi e la concorrenza dell'aereo sulle tratte più lunghe hanno fatto il resto. I wagons-lits sono finiti, il ristorante è diventato snack, fast food, tranci di pizza al microonde e simili plasticate primizie” (*ibidem*).

2. Tempo ferroviario

“Gli effetti dell'accelerazione tecnologica sulla realtà sociale sono di certo spropositati. In particolare, hanno trasformato completamente il «regime spazio-temporale» della società, ossia la percezione e organizzazione dello spazio e del tempo nella vita collettiva” (Rosa, 2015, p. 10).

Queste parole di Hartmut Rosa ci fanno intuire che può essere utile scendere più nel dettaglio dei processi trasformativi della società catalizzati dallo sviluppo delle ferrovie. Mentre nel precedente paragrafo abbiamo citato la tensione alla velocità, qui approfondiremo l'effetto della velocizzazione sulla percezione sociale del tempo.

Il tempo è un elemento fondamentale della modernità; non è casuale che l'orologio, così come a partire dal medioevo ha caratterizzato con la sua presenza la facciata dei grandi edifici pubblici, dai municipi ad alcune chiese, domini la facciata e l'atrio di ogni stazione.

Non possiamo, a questo riguardo, non partire da uno dei mutamenti più significativi in termini di organizzazione della quotidianità: la creazione dell'ora ufficiale mondiale. Questa fu introdotta, alla fine del XIX secolo, proprio a causa dello sviluppo delle ferrovie, che necessitava di un coordinamento sempre crescente dei movimenti ferroviari. All'epoca, infatti, ogni città o regione aveva la sua ora locale, il che iniziò, inevitabilmente, a generare un crescente caos con l'aumento della rapidità dei trasporti. La necessità di coordinare le operazioni spinse le compagnie ferroviarie americane, il 18 novembre 1883 ad uniformare i loro orari di servizio; questa decisione fece da apripista alla Conferenza di Washington del 1884, nella quale fu stabilito come meridiano zero quello di Greenwich, fu determinata la lunghezza esatta del giorno, e il pianeta fu diviso in ventiquattro fusi orari separati da un'ora.

Stephen Kern definisce la conferenza di Washington come “Lo sviluppo più significativo nella storia dell'uniforme tempo pubblico, dopo l'invenzione dell'orologio meccanico nel secolo quattordicesimo” (1988, p. 18). Ma la tensione a una misurazione sempre più *oggettiva* del tempo si scontra con la sua immaterialità.

Si osservi dunque l'effetto della velocizzazione dei trasporti: sembra quasi che il tempo possa variare se influenzato dalla velocità, grazie all'effetto di compressione dello spazio; un mutamento sconvolgente per gli individui dei tempi che come mezzi di trasporto conoscevano solo la nave o il cavallo, e la cui percezione



Lorenzo Fattori
Il treno, oggetto e soggetto della modernità



“improvvisamente viene messa a confronto con una tecnica dei trasporti completamente nuova rispetto a quella da cui è stata improntata” (Schivelbusch, 1988, p.39).

Questo cortocircuito percettivo è ben restituito ne *La montagna magica* (2010) di Thomas Mann, opera pubblicata nel 1924. Il romanzo, ambientato negli anni precedenti all'insorgere della Prima guerra mondiale, racconta della permanenza del protagonista, Hans Castorp, in una casa di cura a Davos, sulle alte Alpi svizzere, dopo aver contratto la tubercolosi durante una visita a Joachim, un suo cugino là degente. Tra i due, poco dopo l'arrivo del protagonista, si svolge un dialogo sulla natura del tempo che, per la sua rilevanza, riportiamo qui in forma pressoché completa, citando direttamente dal testo.

«Joachim disse: «Se gli si presta attenzione, il tempo scorre assai lentamente. La misurazione della temperatura, quattro volte al giorno, è una cosa che mi piace, perché allora ci si accorge che cosa sia veramente un minuto, o sette addirittura... mentre qui i sette giorni della settimana corrono via in un modo tremendo.»

«Tu dici 'veramente'. Ma non puoi dire 'veramente'» obiettò Hans Castorp. «Il tempo, in generale, non è tale 'veramente'. Se ti sembra lungo è lungo e se ti sembra breve è breve, ma quanto in realtà sia lungo o breve, nessuno lo sa.»

Joachim lo contraddisse.

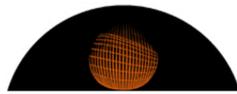
«E perché mai. Niente affatto. Possiamo misurarlo, il tempo. Abbiamo orologi e calendari e quando è passato un mese, è passato per me, per te e per tutti quanti noi.»

«E allora fa' attenzione» replicò Hans Castorp. «Un minuto è lungo, dunque, quanto sembra a te che sia lungo quando ti provi la temperatura?»

«Un minuto è lungo... un minuto *dura* tanto quanto impiega la lancetta dei secondi a compiere il suo giro.»

«Ma la lancetta impiega tempi diversissimi... per il nostro sentimento! E concretamente... intendo dire: in concreto» ripeté Hans Castorp «si tratta di un movimento, di un movimento nello spazio, giusto? Alt, aspetta! Noi misuriamo dunque il tempo con lo spazio. Ma è come se volessimo misurare lo spazio con il tempo... e questo lo fanno soltanto persone completamente ignare di scienza. Da Amburgo a Davos ci vogliono venti ore... già, con la ferrovia. Ma a piedi quanto ci vuole? E col pensiero? Nemmeno un secondo! [...] Che cos'è dunque il tempo?» chiese Hans Castorp, «Sai dirmelo? Lo spazio lo percepiamo con i nostri organi, la vista e il tatto. Bene. E qual è il nostro organo per il tempo? Sapresti indicarmelo? Vedi, ti sei bloccato. E come possiamo mai misurare un qualcosa di cui letteralmente non sappiamo dire nulla, non una sola qualità! Diciamo: il tempo scorre. Bene, lasciamo che scorra. Ma per poterlo misurare dovrebbe scorrere *uniformemente*, e dove sta scritto che lo fa? Per la nostra coscienza no di certo, e solo per mettere ordine noi supponiamo che ciò accada, le nostre unità di misura sono mere convenzioni...» (Mann, 2010, pp. 94-96, corsivi nel testo).

Ne *La montagna magica* domina un generale effetto di spaesamento riguardo al tempo; i primi paragrafi del *Saggio sul tempo* di Norbert Elias assomigliano in maniera impressionante alle parole dei personaggi di Mann:



Lorenzo Fattori

Il treno, oggetto e soggetto della modernità

A Journal of the
Social Imaginary



“noi non possiamo vedere il tempo, né sentirlo, non possiamo udirlo, né gustarlo, né toccarlo. È un problema che attende ancora una risposta. Come possiamo misurare qualcosa che non riusciamo a percepire con i sensi? Un’ora è invisibile.

Ma gli orologi non misurano forse il tempo? Gli orologi ci servono certamente per misurare qualcosa. Tuttavia, questo qualcosa non è propriamente il tempo invisibile, ma qualcosa di molto tangibile, come la lunghezza di una giornata di lavoro o di una eclissi di luna, oppure la velocità di un atleta che corre i cento metri” (ivi, p. 7).

Nell’opera del romanziere tedesco, allo spaesamento dei protagonisti si accompagna la percezione della compressione delle distanze dovuta alla ferrovia, esplicitamente richiamata nel testo, che rende facilmente comprensibile l’effetto che può aver avuto, sulle persone dell’epoca, la rapidità dello sviluppo dei collegamenti ferroviari e la conseguente accelerazione degli spostamenti; “Annullamento di spazio e tempo: così suona il topos con il quale, all’inizio del XIX secolo, vengono descritti gli effetti della ferrovia” (Schivelbusch, 1988, p. 36).

È dunque difficile sopravvalutare quanto possa essere intenso lo spaesamento dell’essere umano dinnanzi al mutamento e alla velocizzazione delle tecniche di trasporto e comunicazione; la Storia, purtroppo con risvolti tragici, può esserci maestra a tale riguardo. L’evento a cui faremo riferimento, ritenendolo esemplare, è adeguatamente richiamato in un capitolo de *Il tempo e lo spazio* (1988) di Stephen Kern, significativamente denominato *Il carattere temporale della crisi del luglio 1914*.

Pur senza addentrarci nella cronistoria della crisi diplomatica che diede inizio alla Prima guerra mondiale, per la quale rimandiamo al testo citato, dobbiamo qui riportare almeno due passaggi significativi: innanzitutto, che

“Nell’estate del 1914, gli uomini al potere persero l’orientamento nel flusso febbrile, misurato da raffiche di telegrammi, conversazioni telefoniche, memorandum e comunicati stampa” (ivi, p. 331);

e poi, che l’ambasciatore austriaco in Serbia, a colloquio con il Ministro degli esteri dello stato balcanico, il quale rimarcava al primo l’assenza da Belgrado di gran parte del governo in quei giorni,

“controbatté che «nell’epoca delle ferrovie, del telegrafo e del telefono il ritorno dei ministri in un paese di queste dimensioni dovrebbe essere soltanto questione di poche ore»” (ivi, p. 335).

Kern evidenzia inoltre la breve durata dei termini concessi dall’ultimatum austriaco alla Serbia, anch’essi, probabilmente, tarati per un mondo che, grazie prima alle ferrovie e poi alla smaterializzazione delle comunicazioni, era già diventato più veloce di quello a cui le diplomazie erano state abituate, cosa che forse contribuì alla loro incapacità di fronteggiare la crescente spinta belligerante degli appattati militari.

Ricapitolando, il mutamento nelle forme di trasporto e comunicazione si intreccia inestricabilmente con la forma di percezione sociale del tempo; se nelle società



tradizionali esso era percepito come ciclico, il tempo del mondo industriale e moderno è spiccatamente lineare, procedente in direzione di una fine più o meno prossima della storia, spesso connotata con forti valenze finalistiche.

Lo sviluppo della ferrovia, come abbiamo cercato di mostrare, è inscindibilmente inserito in questo sentimento del tempo, del quale la ferrovia stessa è protagonista; ma l'accelerazione dei trasporti ha effetti sul tempo stesso, la cui percezione è ormai mutata rispetto al secolo scorso.

Può essere utile dare un rapido sguardo alla nostra epoca: Antonio Cavicchia Scalamonti definisce "presentismo" (2007, p. 98) la forma temporale della postmodernità, ovvero un tempo senza tempo, senza più passato e futuro, senza direzione, senza orientamento valoriale. Una stagnazione nella quale non si può non riconoscere uno degli esiti propri del processo di industrializzazione del quale, come abbiamo già evidenziato, le ferrovie e la velocizzazione delle comunicazioni sono state protagoniste.

Non sappiamo dove ci porterà questo gigantesco mutamento. Tutto ciò che possiamo fare, per ora, è solo riconoscere che, richiamando il pensiero di Zygmunt Bauman, mentre il Novecento si è aperto con le avanguardie futuriste, l'inizio del nuovo millennio è segnato dallo sguardo al passato e dalla nostalgia, che ha preso il posto dell'entusiasmo per il progresso (2017, p. XIV) e per il futuro che tanto aveva segnato ciò che noi chiamiamo la modernità; "il XX secolo [...], se è dapprima stato più futurista che presentista, è finito più presentista che futurista" (Hartog, 2007, p. 145).

3. Immaginario e mito della velocità

Se c'è un elemento che ai nostri occhi caratterizza in modo insuperabile il progresso e la modernità, questo è l'elettricità: da sempre ha affascinato gli uomini di scienza, e il poterla infine aggiorare e impiegare per usi sia industriali, sia quotidiani ha lasciato una traccia molto forte nel nostro immaginario. A testimonianza di ciò, valga il ricordare che è proprio l'elettricità a dare vita alla creatura del dottor Frankenstein nel racconto di Mary Shelley; in quest'opera proprio "l'elettricità è il ponte tra la scienza e la creazione della vita" (Davis 2001, p. 64). È un riferimento che evidenzia un posto centrale, nella nostra cultura, per l'energia elettrica, protagonista sia dei processi comunicativi, sia di quelli produttivi, sia dell'immaginario della nostra civiltà; stando a Jill Jonnes, che in *Empire of Lights* (2003) ha descritto gli anni in cui si è affermato l'utilizzo di questa energia e i protagonisti che l'hanno reso possibile, si tratta di una tecnologia che ha completamente trasformato la società (p. 19). In questa sede, ciò che principalmente ci interessa accennare è come l'elettrificazione abbia influenzato la percezione sociale del treno.



L'energia elettrica ha iniziato a essere utilizzata per il trasporto ferroviario a partire dalla fine dell'Ottocento, quando due dei grandi pionieri dell'elettrificazione dei processi industriali, Werner von Siemens e George Westinghouse, iniziarono gli esperimenti per costruire i primi locomotori elettrici. Questo sistema di alimentazione si diffuse poi, in diverse forme, in tutto il mondo.

Adoperando la sintesi di Kern, possiamo scrivere che

“Nulla si muoveva più rapidamente dell'elettricità che correva attraverso i condotti, dando energia ai motori e accelerando tutta una serie di attività. [...] La sotterranea elettrificata di Londra fu completata nel 1890, e nel decennio seguente ci fu dappertutto una proliferazione di ferrovie elettriche. Negli Stati Uniti le 1261 miglia del 1890 salirono alle 21290 miglia del 1901. I visitatori all'esposizione mondiale di Parigi del 1900 furono impressionati dal nuovo ascensore Otis e da un marciapiede mobile, progettato dai francesi, che rendeva più celere il traffico pedonale. Il telefono accelerò le transazioni di affari, e consentì a Wall Street di diventare un autentico centro finanziario nazionale” (1988, p. 145).

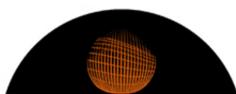
Ciò che riteniamo emerga con più forza è l'intrinseco portato innovativo del nuovo (per l'epoca) sistema di trazione.

L'impressione di novità dell'energia elettrica si aggiungeva ad alcuni insuperabili vantaggi tecnici: “i tempi di allestimento di un locomotore elettrico sono assai più rapidi di quelli di una vaporiera” (Menduni, 2016, p. 23), esso può percorrere un maggior chilometraggio senza dover effettuare soste tecniche e sono concepibili sistemi di comunicazione e controllo della marcia a distanza, vale a dire *wireless*, che Nikola Tesla aveva immaginato già nel 1907 (Tesla, 2015, p. 61). Ma la caratteristica più dirompente dell'elettrificazione era l'immagine di avvincente modernità che proiettava sul trasporto ferroviario.

Una precisazione, a questo punto, è dovuta: per quanto attiene al presente ragionamento, l'elettrificazione delle reti e l'implementazione della trazione diesel-elettrica, sviluppo questo che ha inciso più profondamente negli Stati Uniti, sono equivalenti; non solo perché il locomotore diesel-elettrico è, in sostanza, un locomotore elettrico che produce da sé la tensione con cui alimentarsi (Middleton, 2001, p. 420), ma soprattutto perché entrambe queste forme di trazione sono state parte del rinnovamento dell'immagine del trasporto ferroviario, in particolar modo negli anni tra le due guerre mondiali, che contestualmente, e non a caso, rappresentano il periodo in cui nasce e si afferma il *design* industriale (Carboni e Montani, 2005, p. 119).

Il cambiamento dell'energia utilizzata per la trazione si accompagnò dunque a un rinnovamento dell'immagine del treno; utile per le compagnie ferroviarie private, che ebbero così uno strumento pubblicitario per contrastare il fascino delle prime automobili e dei primi aeroplani; e utile anche per alcune compagnie statali, come quella italiana o quella tedesca, su cui l'investimento dei regimi politici dell'epoca, sia in termini economici, sia di immagine, fu molto forte.

Ma andiamo con ordine: il processo di rinnovamento a cui abbiamo accennato iniziò con i primi studi di aerodinamica applicati al campo ferroviario, che portarono



Lorenzo Fattori

Il treno, oggetto e soggetto della modernità

A Journal of the
Social Imaginary



l'ingegnere francese Charles Baudry a realizzare delle peculiari locomotive (a vapore) con il frontale a forma di cuneo, le *Coupe-vent*.

Ulteriori esperimenti seguirono da entrambe le parti dell'Oceano Atlantico, ma fu negli anni Trenta che la pratica di costruire carenature aerodinamiche per i mezzi ferroviari acquistò grande diffusione. A causa della crescente concorrenza da parte di altri mezzi di trasporto o di altre compagnie, laddove il servizio era gestito da imprese ferroviarie private, questa pratica, da esperimento ingegneristico, divenne la risposta a un problema di immagine.

Gli *Streamliners* negli Stati Uniti furono una risposta innanzitutto alla crisi economica del 1929: in un contesto che già vedeva la diffusione della motorizzazione privata, la grande crisi del 1929 colpì duramente le possibilità di viaggio di gran parte della popolazione, con il risultato che le compagnie ferroviarie iniziarono a accusare grosse perdite nel campo fino ad allora florido del trasporto viaggiatori (Schafer e Welsh, 1997, p. 7).

Rilanciare l'immagine del treno era dunque una necessità, e questo avvenne a partire dal 1933, con l'esposizione mondiale di Chicago, denominata *A Century of Progress* per marcare il centenario dalla fondazione della città; fu in quest'occasione, infatti, che vennero presentati i primi due *streamliners*, mezzi leggeri e veloci a trazione diesel-elettrica e dall'estetica innovativa e rispettosa dei dettami dell'aerodinamicità: tra questi vi era il celebre Pioneer Zephyr costruito dalla Budd in acciaio inossidabile (ivi, p. 9).

L'estetica di questi mezzi era fortemente debitrice dello stile *Art Déco*, sviluppatosi in Europa negli anni Venti e diffusosi oltreoceano proprio grazie all'esposizione di Chicago (*ibidem*).

Nelle parole di Giovanni Cornolò,

"Erano gli anni delle prime gare automobilistiche, delle trasvolate atlantiche, delle locomotive aerodinamiche: stava nascendo il mito della velocità, certamente uno dei più duraturi dei tanti che hanno avvinto l'umanità" (1983, p. 4).

È il mito che forse più caratterizza i primi anni del Novecento: a partire dalla rivalità per la conquista del Nastro Azzurro per la traversata oceanica più rapida (Kern, 1988, p. 141), i mezzi di trasporto erano anche in questo caso oggetto e soggetto di questo nuovo significato. Kern riporta infatti che

"L'evoluzione dei mezzi di locomozione ha influenzato il modo di vedere della gente e l'arte che ad essa piace: «un uomo moderno registra impressioni sensoriali cento volte di più di un artista del secolo diciottesimo»" (ivi, p. 151).

L'immagine del treno dunque si rinnovava assumendo forme eteree richiamanti la velocità e la leggerezza:



“dall’aereo alle locomotive (che proporranno analoghe sagome affusolate), la carenatura è un celare, un nascondere le viscere della macchina offrendola in una forma che fa dimenticare la genesi meccanica” (Prato e Trivero, 1989, p. 88).

Presto la moda delle carenature aerodinamiche si diffuse anche ad un numero crescente di locomotive a vapore, sia negli Stati Uniti, sia in Europa, con risultati contraddittori; per Giovanni Klaus Koenig

“gli effetti furono un disastro: aumenti di peso senza contraltare, assieme a difficoltà d’accesso agli organi meccanici. Testardamente, si insistette su queste immagini che snaturavano l’aspetto della locomotiva per un unico scopo: la pubblicità derivante dall’effetto che questi mostri facevano sul pubblico; e fu dunque una moda come un’altra, passata la quale le macchine tornarono allo stato d’origine” (1981).

L’effetto aerodinamico di queste coperture, difatti, non si sviluppa al di sotto dei 140 km/h, velocità difficilmente raggiungibile con il vapore (solo un limitato numero di macchine negli Stati Uniti, Inghilterra e Germania avevano la possibilità di superarla); i benefici, dunque, restavano solo di immagine.

La maggior parte di questi esperimenti, tra cui quelli italiani, condussero effettivamente a mediocri risultati: i tentativi più fortunati ebbero luogo oltreoceano. Tra questi meritano senza dubbio di essere citati i lavori di Raymond Loewy; designer francese, tra i pionieri dell’*Art Déco*, a partire dal 1929 iniziò ad accettare commesse dalla Pennsylvania Railroad per le carenature delle locomotive, sia a vapore, sia diesel, sia elettriche; grazie al successo ottenuto in queste opere, divenne una celebrità e diede un contributo fondamentale all’affermarsi del design industriale come campo autonomo (Solomon, 2015, pp. 98-99). In seguito, progettò anche gli interni dello *Skylab* per la NASA, il pacchetto delle sigarette Lucky Strike, il logo della Shell, il logo della Coca-Cola e innumerevoli altre opere che hanno avuto diffusione di massa.

Un altro designer, Richard Dreyfuss, disegnò l’iconica carenatura a forma di siluro per le locomotive e la livrea del *20th Century Limited* (ivi, pp. 48-49), celebre treno rapido da New York a Chicago, apparso in innumerevoli opere a partire da *Intrigo internazionale* (1959) di Alfred Hitchcock.

Resta il fatto che, nell’evocare velocità e innovazione, nulla era più efficace della nuova forma di trazione: non a caso, la maggior parte degli streamliners americani furono a trazione diesel-elettrica o elettrica, come anche in Germania e in Italia. Il primo a entrare in servizio, cronologicamente, fu proprio quello tedesco, il *Fliegende Hamburger* del 1932 (Solomon, 2015, p. 29), che fece da ispirazione per i già citati modelli degli Stati Uniti; in Italia, invece, ancor prima che fallisse la sperimentazione di cui abbiamo dato conto poc’anzi, iniziò con successo il servizio il primo treno al mondo ad alta velocità a trazione elettrica, l’elettrotreno tipo 200 costruito negli anni Trenta dalla Breda.

Anche in questo caso, la storia di questo modello si lega alla volontà propagandistica del regime al potere in quegli anni: ne fu infatti un forte strumento



d'immagine, grazie soprattutto ai record di velocità conseguiti, tra cui quello mondiale di velocità del 1939 ottenuto raggiungendo i 203 km/h (Cornolò, 1983, p. 30).

A togliere al treno italiano questo record fu, solo nel 1963, il celebre *Shinkansen* giapponese, il cui nome tradotto vuol dire *treno proiettile*, il primo al mondo a marciare su linee dedicate al traffico ad alta velocità. Si tratta di un mezzo paradigmatico a partire dall'estetica, che si richiama esplicitamente alle forme degli aeroplani di linea, diventati i dominatori del trasporto dei viaggiatori su lunghe distanze. Questo non è solo un esempio di quell'intreccio tra sviluppo tecnologico e immaginario che è uno dei tratti distintivi della modernità, e che ha dimostrato di poterle sopravvivere; rappresenta anche, a nostro parere, l'importanza della velocità come un significato a sé stante, un elemento valorialmente connotato sin dall'inizio del XXI secolo.

E dunque hanno ragione Paolo Prato e Gianluca Trivero, alla luce di questi e tanti altri esempi che si potrebbero richiamare, pezzi di una storia che coinvolge e lega la tecnologia, l'arte e l'immaginario, a scrivere che

“una macchina non è mai solo una macchina, non si esaurisce nelle sue parti meccaniche o nel compito che svolge. Una macchina è anche qualcosa di più, è un simbolo, un contenitore di emozioni, uno specchio di fantasie” (ivi, p. 13).

In estrema sintesi, ciò che abbiamo qui cercato di mostrare è il modo in cui il mito della velocità sia innestato profondamente nella nostra cultura, e il suo sviluppo sia fortemente legato all'immagine del treno. C'è, nel sottofondo, la forza dell'idea di progresso, vero motore trainante della modernità: Virilio cita esplicitamente la “ideologia del progresso attraverso lo sviluppo della velocità dei trasporti” (2005, p.38), istituendo dunque un rapporto biunivoco, in cui questi due elementi si alimentano a vicenda. E, come ricorda Kern, la costante accelerazione è un tratto distintivo dell'epoca che va dalla fine dell'Ottocento a tutt'oggi: “per quanto commoventi, le proteste non possono negare il fatto che il mondo ha optato ripetutamente per la nuova velocità” (1988, p. 161).

A sua volta la velocità, dunque, si lega a e nutre lo sviluppo di tecnologie sempre più efficienti e rapide, di trasporto e di comunicazione. La velocità è uno dei miti cardine della modernità, e resta tuttora in grado di mantenere una profonda carica valoriale.

Conclusioni

Sarebbe comodo concludere con una lista, inevitabilmente lunga e non esaustiva, delle opere letterarie o cinematografiche in cui sia comparso un treno; ne citeremo però solo due, unicamente perché permettono di evidenziare la multiforme presenza della ferrovia nel nostro immaginario.



Si pensi ad *Assassinio sull'Orient Express* (2014) di Agatha Christie, che ancor oggi viene considerato uno dei classici del giallo.

Se la scelta del treno, ispirandosi ad un evento realmente accaduto (nel 1934 l'Orient Express restò bloccato per giorni sui Balcani da una bufera di neve), è dovuta principalmente alla sua funzionalità come camera chiusa in cui isolare i protagonisti del delitto (Ceserani, 2002, p. 243), quest'immagine di mistero, spionaggio e esotismo ebbe perduranti fortune, assieme all'altra componente fondamentale di questi viaggi: il lusso. È alla fine dell'Ottocento che il mezzo ferroviario raggiunge una maturità tale da permettere la concezione di servizi di lusso, di cui l'Orient Express è il più celebre; ma il treno in assoluto più lussuoso in Europa è forse il Train Bleu, in servizio tra Parigi e Marsiglia, strategico nell'innescare il grande sviluppo della Costa Azzurra (Des Cars e Caracalla, 1988), di cui i passeggeri erano soliti dire che fosse superiore addirittura agli alberghi di Nizza (Prato e Trivero, 1989, p. 52).

Da allora, inevitabilmente, l'immagine del treno in corsa ci rimanda a viaggi contornati di mistero, esotismo, lusso: non solo viaggi, quindi, ma avventure.

L'altra opera che vale la pena menzionare è *C'era una volta il West* di Sergio Leone (1968); è in questo film che il ruolo civilizzatore del progresso, incarnato dall'arrivo della locomotiva a vapore, è stato raffigurato con più chiarezza. Una faida tra banditi ambientata in un Ovest senza legge già vede in lontananza l'avanzata della modernità, rappresentata da "una locomotiva [che] si fa infine epitome del leit-motiv della conquista dell'Ovest selvaggio" (Scanarotti, 1997, p. 140).

Il citare queste due opere non serve soltanto a ricordare l'importanza della ferrovia per il cinema e la letteratura; è utile anche a enucleare alcuni dei più rilevanti punti di snodo della costruzione del nostro immaginario.

La ferrovia ha costituito, per usare una metafora biologica che riconosciamo essere un po' ovvia, lo scheletro della modernità, connettendo e sorreggendo i suoi muscoli, le industrie, e il suo sistema nervoso, le metropoli. Ma su questa vera e propria intelaiatura dell'intera epoca, un'infrastruttura che, nonostante enormi criticità, ha retto il mondo come lo concepivamo fino a pochi anni fa, è andato innestandosi un mutamento inarrestabile.

Questo mutamento è connesso al progresso tecnologico-industriale, nel quale proprio la ferrovia ha avuto un ruolo indispensabile.

Ancora una volta è Abruzzese ad aver sintetizzato con estrema efficacia tutti questi processi:

"La velocizzazione delle immagini operata dalla rapidità dei treni, la ridefinizione del tempo e dello spazio creata dalla illuminazione [...], sono dimensioni che possono essere definite alterazioni della nostra sensibilità, strategie di spiazzamento del nostro senso del luogo e dunque di ogni tipo di contenuto, orientamento e stile normativo" (2001, p. 27).



Resta però la consapevolezza che il treno, arrivato alla sua ennesima incarnazione con l'accesso di massa all'alta velocità, è ancora un elemento centrale della vita quotidiana nella nostra società, dopo aver contribuito più volte a ridefinirla.

Bibliografia

- Abruzzese A. (2001), *Introduzione*, in Barjavel R., *Cinema totale. Saggio sulle forme future del cinema*, Roma, Editori Riuniti.
- Abruzzese A. (2003), *Lessico della comunicazione*, Roma, Meltemi.
- Augé M. (2009), *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano, Elèuthera.
- Bauman Z. (2017), *Retrotopia*, Roma-Bari, Laterza.
- Carboni M. e Montani P. (2005), *Lo stato dell'arte. L'esperienza estetica nell'era della tecnica*, Bari-Roma, Laterza.
- Cavicchia Scalamonti A. (2007), *La morte. Quattro variazioni sul tema*, S. Maria C. V. (CE), Ipermedium.
- Christie A. (2014), *Assassinio sull'Orient Express*, Milano, Mondadori.
- Ceserani R. (2002), *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Torino, Bollati Boringhieri.
- Cornoldò G. (1983), *Una leggenda che corre. Breve storia dell'Elettrotreno e dei suoi primati*, Salò, Editrice Trasporti su Rotaie.
- Davis E. (2001), *Techgnosis. Miti magia e misticismo nell'era dell'informazione*, Napoli, Ipermedium.
- Des Cars J. e Caracalla J. (1988), *Il Train Bleu e i grandi espressi della Riviera*, Milano, Silvana Editoriale.
- Elias N. (1986), *Saggio sul tempo*, Bologna, Il Mulino.
- Hartog, F. (2007), *Regimi di storicità*, Palermo, Sellerio.



- Hitchcock A. (1959), *Intrigo internazionale*, Metro-Goldwyn-Mayer.
- Hobsbawm E.J. (2005), *L'età degli imperi. 1875-1914*, Roma-Bari, Laterza.
- Jonnes J. (2003), *Empire of Lights. Edison, Tesla Westinghouse and the Race to Electrify the World*, New York, Random House.
- Kern S. (1988), *Il tempo e lo spazio. La percezione del mondo tra Otto e Novecento*, Bologna, Il Mulino.
- Koenig G. C. (1981), Configurazione e design nei locomotori elettrici italiani, *Ingegneria ferroviaria*, n° 7-8, pp. 495-522., Roma, CIFI.
- Lamming C. (2011), *Paris au temps des gares. Grandes et petites histoires d'une capitale ferroviaire*, Parigi, Parigramme.
- Leone S. (1968), *C'era una volta il West*, Paramount Pictures.
- Mann T. (2010), *La montagna magica*, Milano, Mondadori.
- Mela A. (2006), *Sociologia delle città*, Roma, Carocci.
- Menduni E. (2016), *Andare per treni e stazioni*, Bologna, Il Mulino.
- Middleton W. D. (2001), *When the Steam Railroads Electrified*, Bloomington - Indianapolis, Indiana University Press.
- Pecchinenda G. (2009), *La narrazione della società. Appunti introduttivi alla sociologia dei processi culturali e comunicativi*, S. Maria C. V. (CE), Ipermedium.
- Prato P. e Trivero G. (1989), *Viaggio e modernità. L'immaginario del mezzo di trasporto tra '800 e '900*, Napoli, Shakespeare and Company.
- Rosa H. (2015), *Accelerazione e alienazione. Per una teoria critica del tempo nella tarda modernità*, Torino, Einaudi.
- Scanarotti R. (1997), *Treno e cinema percorsi paralleli*, Genova, Le Mani.
- Schafer M. e Welsh J. (1997), *Classic American Streamliners*, Osceola, Motorbooks International Publishers & Wholesalers.
- Schivelbusch W. (1988), *Storia dei viaggi in ferrovia*, Einaudi, Torino.



Solomon B. (2015), *Streamliners. Locomotive and Trains in the Age of Speed and Style*, Minneapolis, Voyageur Press.

Tesla N. (2015), *Un tripudio d'elettricità. Visioni e lettere di un genio*, Prato, Piano B.

Virilio P. (2005), *L'orizzonte negativo. Saggio di dromoscopia*, Milano, Costa & Nolan.

Wolmar C. (2011), *Sangue ferro e oro. Come le ferrovie hanno cambiato il mondo*, Torino, EDT.

Wolmar C. (2012), *The Great Railroad Revolution. The History of Trains in America*, Philadelphia, PublicAffairs.