

Viagens e modernidade: o tópos do trem na literatura italiana do primeiro Novecentos

Dr. Andrea Santurbano¹ (UNESP/CILBELC)

RESUMO: *Símbolo do processo da industrialização na Europa desde as primeiras décadas do século XIX, o trem não tarda a proporcionar um sugestivo leque ao imaginário poético de muitos autores, assim como a reformular as noções de tempo e espaço interligadas à idéia da viagem na literatura moderna. Apesar de nunca ter-se afirmado no campo das letras italianas como tema marcante, no sulco, por exemplo, da tradição zolaiana, a imagem do trem representa um “nicho dourado” onde coabitam escritores da primeira metade do Novecentos quais Svevo, Pirandello, Gadda, Vittorini ou o primeiro Calvino. Este tópos enfatiza aqui mais uma presença epifânica e “afetiva” do que uma referência histórico-social, e passa a ser por estes autores trabalhado, sobretudo, como metáfora de viagens introspectivas e sentimentais.*

PALAVRAS-CHAVE: literatura italiana, viagem, trem, modernidade

[...] il viaggiatore legge e annota nomi nelle stazioni che oltrepassa col suo treno, sugli angoli delle strade dove lo portano i suoi passi, e procede un po' sollevato, soddisfatto di quell'ordine e di quella scansione del niente.

(Claudio Magris, *Danubio*)

Toda viagem tem um início. Já a conclusão é incerta. O Ulisses homérico parecia ter canonicizado, desde a idade clássica, a estrutura triádica de partida, trânsito/peripécia e chegada/retorno. Depois, coube a Dante, passando do plano épico ao metafísico da *Divina Comédia*, recolocar a questão no reinventar o herói de Ítaca: não mais o *nóstos* e sim a *hybris*; não mais a satisfação do retorno no seio da família e sim a transgressão de uma nova partida além dos limites conhecidos e aceitos pelos humanos. O moderno Ulisses de Joyce, ainda, deambula num espaço restrito à cidade de Dublin, em um movimento, sobretudo, interior. E o pós-moderno argonauta David de *2001- Uma Odisséia no Espaço* ultrapassa, finalmente, os limites cósmicos retornando, além do espaço e do tempo, à origem da vida, à origem de tudo. É o eterno retorno vaticinado por Nietzsche, como suportado pela trilha sonora de *Also sprach Zarathustra*?

Toda viagem tem um início e todo texto é uma viagem. A deste tem início numa imagem que brota do guia da memória: um trem percorrendo o vale dos mais germânicos dos rios, o Reno. As reminiscências, às vezes, demoram num denso nevoeiro obscuro, tal qual a fumaça de uma qualquer maria passando por um túnel, até se desperdiçar na saída e possibilitar um olhar mais nítido. E, numa travessia à *rebours*, vão se abrindo os arquivos ipotextuais da biblioteca portátil, única bagagem, como no esplêndido ícone canettiano de *Auto-de-Fé*. O trem e o Reno vêm do filme de Wim Wenders, *Falsche Bewegung* (*Falso movimento*, 1975), obra que cristaliza um rico leque de temas propedêuticos a esta metaviagem pelas palavras. *Falso movimento* é, pois, uma atualização de *Wilhelm Meisters Lehrjahre* (*Os anos de aprendizagem de Wilhelm Meister*, 1795-96), proporcionada pelo roteiro – em seguida publicado em livro – do autor austríaco, insigne desvitalizador da ação na escrita narrativa, Peter Handke. Tanto o romance de Goethe (segundo de um ciclo de três livros) é uma pedra de toque no gênero do *Bildungsroman*, quanto o revisitado Wilhelm wendersiano-

handkiano, aspirante a escritor, não descobre, não “se forma”, enfim, não evolui; bem pelo contrário é atuante de um movimento ilusório ou, de acordo com o título do filme, **falso**. O que se dá é um movimento de implosão interior, nas margens despejadas do contracanto da estória. Se na passagem do século XVIII para o XIX o tema era o grande caminho de desenvolvimento pessoal, graças aos deslocamentos, às peregrinações e a conseqüente interação com a realidade externa, agora a escatologia moderna apresenta-se cepticamente anti-narrativa e anti-evolutiva.

Em *Os anos de aprendizagem de Wilhelm Meister* outro personagem marcante é o assexuado Mignon¹, cantor dos celebres versos “Você conhece o país onde floresce a laranjeira?”. Resposta: a Sicília. Na época de Goethe era tradição bem consolidada no meio aristocrático da Europa oferecer aos jovens herdeiros uma viagem de formação, o assim dito *Grand Tour*, que compreendia no seu roteiro países como Alemanha, Áustria, França, Suíça e Itália, tendo como apoteose final a visita à “cidade eterna”: Roma. De qualquer forma, era inusual prosseguir além de Nápoles, pelas impérvias e perigosas sendas da parte meridional da península. Quem abriu um novo caminho para o sul, inaugurando o *Petit Tour*, relativo unicamente à viagem ao *Belpaese*, é geralmente considerado o próprio Goethe, que relatou a sua experiência vivida de 1786 a 1788 no famoso *Italienische Reise* (*Viagem à Itália*).² Goethe, como transposto nas palavras de Mignon, “descobre” a Sicília, região que dará grandes escritores às Letras italianas; os quais, por sua vez, incumbir-se-ão mais tarde de percorrer o caminho no sentido contrário.

Viagens, distâncias, paisagens, naturezas, povos e relativos relatos, apesar de tão harmoniosamente entrelaçados a um processo de *Entwicklung* do eu viajante, seguem ainda o padrão, *Baederker ante litteram*, indicado por Marco Polo no *Milione*. Mas já a primeira geração dos românticos alemães (Tieck, Novalis), bem antes das revisitações intersemióticas e intediscursivas de Wenders, critica a impostação triádica clássica do romance de formação no seu apogeu goethiano, recuperando com uma sensibilidade nova a estrutura aberta do Odisseu dantesco. Isto é, a da amputação da etapa final do retorno/chegada e da conseguinte vagabundagem irresolúvel num território ideal do espírito e da consciência, não-lugar, anti-clássico e irracional, da deriva pós-revolucionária. Nasce aqui o *Wanderung* romântico, o andarilho solitário e céptico com o otimismo do mundo.³

A viagem “de papel” vem esfumando a concretude da viagem física. Então, para voltar a ter “os pés no chão”, é bom lembrar que ainda no séc. XVIII viajar era tarefa nada fácil: 400-500 quilômetros por semana de carruagem, assaltos, imprevistos mecânicos e meteorológicos, estradas em más condições e até lugares, como visto, quase inacessíveis. Nos anos 1825-1830, porém, tudo isso começa a mudar rapidamente: nascem na Inglaterra as primeiras estradas de ferro, a Stockton-Darlington e a Liverpool-Manchester. O novo meio de transporte, o **trem**, símbolo em princípio da segunda revolução industrial inglesa, não tarda a reformular os conceitos de espaço e tempo nos deslocamentos físicos. Uma malha de trilhos espalha-se pela Europa centro-ocidental. No território italiano – o que aqui interessa mais – o desenvolvimento é, ao contrário, muito lento: em 1839 há a inauguração da primeira linha, Napoli-Portici, de 8 km, passeio turístico pelo gozo da família real do Reino das Duas Sicílias. É só a partir da unificação política do país (1861) que a rede ferroviária italiana conhece um desenvolvimento significativo. Ainda durante o pontificado obscurantista de Gregório XVI (1831-1846), por exemplo, no Estado Pontifício era banido qualquer sinal de progresso, inclusive os trens, definidos pelo papa “máquinas infernais”. É só com o sucessivo pontificado de Pio IX (1846-1878) que se cria uma comissão de estudo para a implantação de uma linha ferroviária nos territórios da Igreja.

¹ Na tela interpretado por uma quase impúbere (e, mais tarde, bem sexuada) Nastassja Kinski, à sua estreia cinematográfica.

² Veja-se, dentre outros textos, P. BERTHIER. “A viagem à Itália”. In: BRICOUT, Bernadette (org.). *O olhar de Orfeu*. São Paulo: Companhia Das Letras, 2003.

³ Veja-se P. COLLINI. *Wanderung. Il viaggio dei romantici*. Milano: Feltrinelli, 1993.

Reatando os fios do discurso, a invenção da ferrovia irrompe no imaginário poético dos autores românticos com uma dupla valência: por um lado, de criatura monstruosa, alimentada pelo carvão das vísceras do subsolo e, logo, “elemento perturbador” da natureza; por outro lado, de instrumento mágico que percorre os lugares fantasmagóricos conexos à idéia de viagem. Desde então, como trilhos, duas grandes linhas temáticas vêm se ramificando ao longo da história literária moderna, sempre mais expressão de um mundo em que os eixos antagônicos passam a ser burguesia e proletariado: a do trem na visão zoliana de *bête humaine*, alegoria do progresso destruidor e explorador, e a que atribui a este meio de transporte um valor “positivo”, ora real ora metafórico, de deslocamento espacial do físico, da mente e/ou da memória. Emblema do progresso civilizador e também do trauma da modernidade, o trem vai originando em vários escritores entusiasmo e espanto ao mesmo tempo, traçando uma vasta simbologia que ainda está para ser decifrado na sua hermenêutica peculiarmente italiana. Menos uma referência histórico-econômico-social e mais uma presença “afetiva”, a imagem do trem veicula, de fato, em uma série de narradores italianos da primeira metade do século XX, viagens sobretudo alegóricas ou introspectivas. Aliás, a já apontada polarização semântica e ideológica que diz respeito ao trem, embora ainda subjacente, parece diluir-se em um mais complexo emaranhado de temas em que a presença do trem é epifânica ou, quando muito, complementar, mas nunca pura e simplesmente decorativa. Nesta perspectiva, é possível pensar nos quadros metafísicos de Giorgio de Chirico, atravessados no fundo por locomotivas fumegantes, homenagem afetiva ao pai engenheiro ferroviário e viagem na memória biográfica. Em outros termos, não existem romances ferroviários nessa fase da literatura italiana, entretanto, uma rica série de indícios revelam uma presença familiar e preservada, e, por isso, reticentes aos boatos.

Pode-se pensar, segundo o identikit saído da pluma de Luigi Pirandello, no homem moderno como *pendolare*⁴ num vagão lotado, um número confuso na massa anódina. Um, nenhum ou cem mil, tanto faz. Esse *pendolare* até viaja sobre trilhos, isto é, seguindo um percurso predefinido e não modificável. E o tópos do trem recorre com frequência na obra do grande autor, como símbolo de alienação que acompanha o homem na sua absurda rotina. Assim como na novela *Noite* (1912): “[...] i treni [...] gridano di tratto in tratto il disperato lamento di dover trascinare così nella notte la follia umana lungo le vie di ferro”.⁵ (PIRANDELLO, 1975, p.522) Ainda em outra novela, *Il treno ha fischiato...* (*O trem apitou...*, 1914), o lamento, o **apito** lamentoso da locomotiva, deserta do sonambulismo patológico da vida o modesto empregado Belluca, levando-o à epifânica visão de mundos bem longínquos da prisão do seu microcosmo existencial. Neste caso, o trem assume uma perspectiva especular, sendo revelador e não causa, como suposto pelos colegas de Belluca, ou médium da sua alienação mental.

Em *Il fu Mattia Pascal* (*O falecido Mattia Pascal*, 1904), a viagem ferroviária marca cada etapa de mudança na trama do protagonista: descer, subir, pegar aquele ou aqueloutro trem equivale a escolhas radicais, de ruptura, de rebelião, que dão rumos diferentes à vida de Mattia Pascal no seu percurso heteronímico. A *bête humaine* é aqui domada e reduzida a autômato: “Avrei voluto che il treno s’arrestasse, avrei voluto che corresse a precipizio: quel suo andar monotono, da automa duro, sordo e greve, mi faceva crescere di punto in punto l’orgasmo”.⁶ (PIRANDELLO, 1988, p.72)

Com Italo Svevo se tem, possivelmente, a única tentativa de romance ferroviário, no inacabado *Corto viaggio sentimentale* (*Curta viagem sentimental*, 1949), em que até os títulos dos capítulos

⁴ *Pendolare* é adjetivo italiano, também com valor de substantivo (como neste caso), que não tem, infelizmente, tradução literal em português. Significa “viajante habitual”, que faz sempre o mesmo trajeto de ida e volta, para frente e para trás, lembrando o movimento de um pêndulo.

⁵ “[...] os trens [...] gritam de trecho em trecho o desesperado lamento de terem, assim, de arrastar no coração da noite a loucura humana pelas estradas de ferro”. (Tradução nossa)

⁶ “Teria desejado que o trem parasse, teria desejado que corresse desabaladamente: sua marcha monótona, de autômato duro, surdo e pesado, fazia aumentar, cada vez mais, minha extrema ansiedade”. (*O Falecido Mattia Pascal*. Trad. Mário Silva. São Paulo: Abril Cultural, 1978. p. 98-99)

escandem os trajetos ou as paradas do trem que vai levando o senhor Aghios de Milão para Trieste. Fisicamente passiva e ativamente introspectiva: a viagem ferroviária parece a luva justa para os enfoques psicanalíticos da escrita sveviana. A “solidude” da viagem e o vagão povoado por desconhecidos são os elementos propícios para uma sessão de auto-análise e para um esboçado *stream of consciousness* no discurso indireto livre, piscando os olhos ao solidário amigo de letras nas angústias triestinas, James Joyce. A vida individual, mesmo se se pudesse idealmente livrar do fardo social, ficaria repleta da volubilidade do ego, e as divagações mentais do viajante sveviano reproduzem este acordeão de expectativas e laços, ilusões e frustrações, num trágico movimento de vai-e-vem. O senhor Aghios – cujo destino final fica suspenso talvez não apenas por ser o livro inacabado – parece incerto demais para poder dispensar a legitimação alheia da sua existência (daqui a atração/repulsa do contato com os outros passageiros e os confrontos virtuais com os familiares), embora o reverso da sua consciência o proteja e tranqüilize o deslizar livre dos seus pensamentos. A viagem de trem, então, revela-se contraditória: é liberdade ou é constrição? “*Ricadeva nel rancore! Non apparteneva a quel treno ed egli respinse i fantasmi della moglie e del figlio. Egli voleva fare la sua vita, cioè il suo viaggio. [...] anche in viaggio si perdeva la propria libertà. [...] Ci si trovava nella grande libertà del viaggio.*”⁷ (SVEVO, 1991. p.30, 32 e 34) O movimento de progresso interior pode ser, então, frustrantemente ilusório. O rumo é aberto para o negativismo, por exemplo, do filme de Wenders ou a sublime transformação que se dá em *La modification* (A modificação, 1957) de Michel Butor.

As implicações modernistas parecem refluir a um sombrio simbolismo romântico (pense-se num Gérard de Nerval) em Carlo Emilio Gadda – o “*ingegner Gadda*”, como chamado tout court por um dos grandes estudiosos da sua obra, Gianfranco Contini. Em *La madonna dei filosofi* (1931), em particular no capítulo brevíssimo *Treno celere nell'Italia centrale*, a marcha inquietante da locomotiva recupera uma imagem semi-antropomorfizada e perturbadora:

*Pulsando infaticabili le bielle, (visibili in curva), il locomotore imbocca il viadotto, sorvola la solitaria centrale. Nell'ombra della valle profonda tutti la ignorano, gli acuti diplomatici, le dame. Nell'ombra di queste macchie vivono soltanto due occhi, torvi topazî: è la lupa, venuta dalla notte, per allattare cuccioli umani; ma i caparbî alternatori portano perennemente la loro soma invisibile, le Francis strascinano i rotors nel perenne freno del campo.*⁸ (GADDA, 2000, p.40)

Seria, todavia, uma imperdoável desconsideração do compósito *pastiche* lingüístico, estilístico, filosófico e temático que ilumina a prosa de Gadda não citar o humor dessacralizador da conclusão deste quadro: “*Vi sono lontane cartiere, cotonifici ed altri impianti manifatturieri. Ma questi non si vedono ed è inutile descriverli.*”⁹ (GADDA, 2000, p.40) Ainda em muitos outros fragmentos da obra gaddiana surgem imagens ferroviárias, em *Il castello di Udine* (1934), *La cognizione del dolore* (O conhecimento da dor, 1938-41), *Quer pasticciaccio brutto de via Merulana* (Aquela confusão louca da via Merulana, 1946-47). E os enfoques ligados à representação do trem seriam vários: lexicais, ideológicos, estilísticos, intersemióticos. Só para remarcar uns deles, é interessante ver como em *Il castello di Udine* Gadda cite a favor do seu desencantamento em relação à viagem o verso “... rien ne suffit, ni wagon, ni vaisseau!” de *Voyage* de Baudelaire.¹⁰ Sempre nesta sinuosa

⁷ “Recaía no rancor! Não pertencia àquele trem e ele repeliu os fantasmas da mulher e do filho. Ele queria fazer a própria vida, isto é, a própria viagem. [...] também na viagem perdia-se a própria liberdade. [...] Era essa a grande liberdade da viagem”. (Tradução nossa)

⁸ “Pulsando incansáveis as bielas, (visíveis na curva), o locomotor penetra no viaduto, sobrevoa a solitária central. Na sombra do vale profundo todo o mundo a ignora, os agudos diplomatas, as damas. Na sombra destas manchas vivem somente dois olhos, turvos topázios: é a loba, vinda da noite, para amamentar filhotes humanos; mas os obstinados alternadores levam perenemente a sua carga invisível, as Francis arrastam os rotors no perene freio do campo”. (Tradução nossa)

⁹ “Há fábricas de papel, de algodão e outras instalações manufadoras longínquas. Mas não dá para ver e é inútil descrevê-las”. (Tradução nossa)

¹⁰ Baudelaire, aliás, que reclamava a supressão em Paris de qualquer bonde e estação ferroviária.

obra diarista-ficcional-ensaística de Gadda, a descrição do meio ferroviário é acompanhada sistematicamente por um tempo verbal italiano que indica duração, o particípio presente, no intuito provável de “onomatopeizar” e visualizar graficamente a repetitividade do movimento mecânico de progressão e viagem: “*treni sibilanti*” (trens que sibilam), “*treni rotolanti*” (trens que rolam), “*fuggenti treni*” (trens que fogem). Enquanto em *La cognizione del dolore* são utilizados outros tempos marcantes de duração, o infinitivo substantivado e o gerúndio simples (com recurso, repara-se, aos mesmos verbos supracitados): “*il rotolare del treno*” (o rolar do trem), “*il treno sibilò rotolando*” (o trem sibilou rolando). Discurso à parte mereceria – e vai merecer em outra ocasião – a inserção do trem numa série de paisagens metafísicas transpostas de de Chirico, do qual Gadda era profundo estimador e conhecedor. Cabe, enfim, apontar o fato de que o mesmo trem assinala aqui, ciclicamente, os retornos para *casa mater* de Don Gonzalo Pirobutirro, até a sua definitiva despedida.

Talvez Gadda, Pirandello e Svevo sejam os entroncamentos principais e os trechos de rápida ligação desta metaviagem; porém, a rede tentacular de trilhos atinge muitos outros recantos florescentes desta geografia literária. Este é o fascínio dos deslocamentos ferroviários.

No realismo mágico de Massimo Bontempelli, continuando assim no âmbito das relações com a metafísica dechirichiana, o trem é muitas vezes um médium que põe em comunicação o espaço intra e extradiegético; no específico, a passagem entre o limiar fantástico da estória e as suas ramificações, “virtualmente” reais, fora da página. Em *Nitta* (conto que, a par dos outros que aqui seguem, é reunido na coletânea *L'amante fedele*, 1953) a aventura fantástica do eu narrante inicia depois de ele ter acompanhado e deixado uns amigos numa estação ferroviária. Ou, ainda, em *Il segreto*, o trem reconduz o protagonista – assim como o tinha levado embora –, depois de muitos anos, à cena daquela que será uma aventura mágica. Em *L'amante fedele*, que dá título ao livro, ao contrário, o trem afasta culpavelmente a namorada do homem que se perde inocentemente no caminho das tentações. Em *Lunarie*, finalmente, o vagão ferroviário é parte e protagonista da estória que se desenrola nos fios da psicologia das relações intersexuais: mas aqui o tópos maupassantiano celebrado em *Boule de Suif*, da casualidade perturbadora e, ao mesmo tempo, intrigante dos encontros de viagem, é aqui transposta, através do protagonista criança, no universo introspectivo da timidez infantil.

Outro futurista, mas só da primeira hora, tal qual Bontempelli, foi Aldo Palazzeschi; no entanto, nas obras deles não há resquícios de sedução de máquinas lançadas a alta velocidade, ou melhor, o dinamismo da modernidade já parece ter-se recomposto numa prática de costume. Em *Sorelle Materassi* (*Irmãs Materassi*, 1934), Palazzeschi propõe no contexto de um naturalismo irônico a viagem ferroviária como instrumento de descoberta assustadora de outros mundos fora do microcosmo geográfico e existencial das duas personagens femininas, as quais, por exemplo, atravessando os Apeninos de Firenze para Ancona, se vêem entrar nas “vísceras da terra”. Nesse romance há inclusive uma mais explícita alusão à importância das estradas de ferro numa Itália ainda *strapaese*.

Já na obra de Ignazio Silone, em particular *Fontamara* (1933), a ferrovia é apenas uma referência histórico-social: única via de comunicação entre aldeias e cidades na impérvia geografia italiana. Neste caso ela proporciona uma viagem do interior da região Abruzzo para Roma, em um novo atravessamento dos Apeninos. Abruzzo que, é bom lembrar, sempre foi de difícil acesso para os viajantes europeus na Itália, pelo menos até o final do século XVIII. Em seguida, um grande viajante ilustre, Friedrich Nietzsche, celebrará a sueva L'Aquila, capital da região, qual anti-Roma papalina.

Ainda na primeira parte de *Conversazione em Sicilia* (*Conversa na Sicília*, 1938-41) de Elio Vittorini, as paradas nas estações, as trocas, o último atravessamento de barco do Estreito de Messina, pormenorizam o retorno à terra natal pelas estradas de ferro do protagonista. Mas o mostruário humano do microcosmo do vagão se transfigura cedo numa alegoria da sociedade fascista: as figuras caricaturadas se deformam como numa tela de Ensor, sem, contudo, a mesma ironia corrosiva e raivosa. A viagem de volta de Vittorini à inocência perdida numa sociedade ofuscada na cegueira de

seu tempo é ao mesmo tempo sentimental, dolente e polêmica. Nesta metaviagem na memória ocupa um lugar privilegiado o trabalho de ferroviário da personagem paterna e o seu teatro itinerante nos trilhos.¹¹

Uma conotação regionalista acompanha o corpus narrativo de outro escritor siciliano, Vitaliano Brancati, onde as viagens de trem, como por exemplo em *Don Giovanni in Sicilia* (*Don Giovanni na Sicília*, 1941), refletem a condição autobiográfica do intelectual do sul que tem de se deslocar para os epicentros culturais da Itália continental (Roma, Firenze, Milano). Mais tarde, o *boom* industrial nortista dos anos 50-60 faz com que as travessias ferroviárias do país, de parte a parte, virem rotina para milhares de trabalhadores do sul. E a viagem de trem no eixo norte-sul é temática muito recorrente no calabrês Corrado Alvaro, numa tessitura complexa de significados muitas vezes com acepção negativa.¹² O conto *Il treno nel sud*, da homônima coletânea de escritos e artigos (1958, póstuma), indica de fato um sentimento controverso do autor com a máquina, além de abrir idealmente uma nova época: a do locomotor elétrico.

Na aurora da Itália republicana do pós-guerra, esta viagem nas letras vai chegando ao seu fim. Não antes, porém, de embarcar dois autores que serão protagonistas, diferentes, na segunda metade do século XX: Italo Calvino e Guido Morselli. Calvino colhe as últimas pétalas dos anos quarenta com o noto *Sentiero dei nidi di ragno*, mas também com dois contos escritos em 1949 que abordam a temática ferroviária: o primeiro é *L'avventura di un soldato*, relato de um encontro sensual no vagão de um trem e acalorada homenagem, como justamente observa Remo Ceserani¹³, a Maupassant; o segundo é *Il giardino incantato*, em que a estrada de ferro e o túnel revestem um valor totêmico de acesso ao universo mágico da infância. E o trajeto de Morselli se cruza por um instante com aquele de Calvino, o qual, nas imprevisíveis encruzilhadas da vida, teria tido a chance de acionar a chave de mudança e desviar o primeiro do trilho morto do suicídio. Morselli, de fato, perderá a vida em 1973, frustrado pela sistemática recusa das editoras de publicar os seus romances, um dos quais (*Il comunista*) foi recusado pelo próprio autor das *Propostas para o Próximo Milênio*, aquando da sua consultoria editorial junto a Einaudi. Na verdade, o episódio originou uma arguta e simpática troca epistolar de informações críticas e pessoais. A entrada em cena dos personagens do primeiro romance de Morselli, *Uomini e amori* (1998, póstumo), se dá por meio de um trem voltando para Milão. Em *Divertimento 1889* (1975, póstumo) há, ainda, descrições tardo-românticas da maria-fumaça. Embora fora da “cronologia máxima”, vale a pena citar uma sugestão deixada por Morselli em 1969: a de escrever “*una storia della ferrovia, della «dimensione» ferroviaria, nella letteratura europea dal 1870 a ieri*”.¹⁴ (MORSELLI, 2002. p.CX) Essa sim seria uma grande viagem.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

GADDA, Carlo Emilio. **Opere di Carlo Emilio Gadda: romanzi e racconti**. Vol. I. Milano: Garzanti, 2000.

MORSELLI, Guido. **Romanzi**. Vol. I. Milano: Adelphi, 2002.

PIRANDELLO, Luigi. **Novelle per un anno**. Volume primo. Milano: Mondadori, 1975.

PIRANDELLO, Luigi. **Il fu Mattia Pascal**. Milano: Mondadori (Oscar), 1988.

SVEVO, Italo. **Corto viaggio sentimentale**. Roma: Newton Compton (Tascabili Economici), 1991.

¹¹ O próprio pai de Vittorini era ferroviário, evidentemente um vínculo afetivo-familiar que marca muito alguns dos autores mencionados.

¹² Cf. PELLINI, P.; POLACCO, M.; ZANOTTI, P. *Strade ferrate*. Pisa: Nistri-Lischi, 1995.

¹³ Veja-se CESERANI, R. *Treni di carta*. Torino: Bollati Boringhieri, 2002, p.198-199.

¹⁴ “uma história da ferrovia, da «dimensão» ferroviária, na literatura européia de 1870 até ontem”. (Tradução nossa)

¹ **Andrea SANTURBANO, Professor Doutor de Língua Italiana**
(UNESP-Assis, Departamento de Letras Modernas, e pesquisador do Centro Ítalo-Luso-Brasileiro de Estudos Lingüísticos e Culturais)
andreasanturbano@terra.com.br