Quaderni carducciani n. 1 (2024)
ISSN: 3035-1936
DOI: https://doi.org/10.6092/issn.3035-1936/20314

VITTORIO RODA

Riflessioni sul Carducci 'ferroviario'

ABSTRACT

Giosue Carducci non manifesta, nella sua immensa produzione in poesia ed in prosa, un particolare interesse per le conquiste della tecnica moderna. Unica eccezione il treno, la più appariscente e inquietante delle conquiste accennate e come tale quella che più popola di sé la letteratura europea del diciannovesimo secolo. I treni carducciani, occorre subito precisare, non rimandano a un'unica tipologia. Nel giovanile inno *A Satana* prevale un trattamento della locomotiva di tipo ideologico, che ne fa, come in non pochi scrittori ottocenteschi, il simbolo della modernità e del progresso. Altra cosa quel che si incontra in alcune liriche meno datate, dove la nota dominante non è di tipo ideologico ma esistenziale, legata com'è non all'utilità o meno del nuovo mezzo di trasporto, o ad altri problemi di natura pratica e socio-economica, ma all'autobiografia dell'artista, alla sua inquieta e problematica esistenza. Memorabile, su questo fronte, un testo come *Alla stazione in una mattina d'autunno,* dove il treno che allontana Lidia da Carducci sembra spezzare irreparabilmente tanto il vissuto del poeta quanto quello della donna che gli è cara.

PAROLE CHIAVE: Carducci, treno, stazione, progresso, autoriflessione.

In his vast body of poetry and prose, Giosue Carducci does not show particular interest in the achievements of modern technology. The only exception is the train, the most noticeable and unsettling of the achievements mentioned, and as such the one most present in 19th century European poetry. It is essential to clarify that, for Carducci, trains do not refer to a single typology. In his early work, *Hymn to Satan,* the locomotive is treated as a form of ideology, which makes it the symbol of modernity and progress, as in many authors in the 1800s. However, an entirely different approach is found in several of his later lyric poems, where the dominant view is not ideological but existential, linked not to the utility of the new means of transportation, or to other problems of a practical or socio-economic nature, but rather to the artist's autobiography and to his troubled and problematic existence. Memorable on this front is a work like *At the Station on an Autumn Morning*, in which the departing train separating Lydia from Carducci appears to irreparably shatter the poet's past experiences as much as those of the woman dear to him.

KEYWORDS: Carducci, train, station, progress, self-reflection.

✉ vittorio.roda@unibo.it, Accademia delle Scienze dell'Istituto di Bologna, Italia

Copyright©2024 Vittorio Roda
This work is licensed under the Creative Commons BY License.
https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/

Ringrazio la signorina Raponi d'avere organizzato, in collaborazione con altri studenti dell'Università di Bologna, l'incontro carducciano di cui oggi sono in cantiere gli Atti; la ringrazio d'avermi invitato a partecipare; la ringrazio infine d'aver offerto agli oratori la possibilità d'affrontare un argomento a loro scelta, cosa che ha consentito a ciascuno di muoversi, nel discutere di Carducci, con assoluta libertà. Per il mio intervento ho puntato sul tema che sapete, quello indicato nel titolo. Perché questa scelta? Le ragioni sono almeno tre: perché ho sempre provato interesse per la letteratura ferroviaria; perché questo interesse mi ha portato a occuparmi del tema ferroviario in alcuni scrittori italiani, soprattutto Pascoli, ma anche Carducci e d'Annunzio[1]; e infine perché nel 2019 si è tenuto a Perugia un convegno intitolato *Treni letterari*, e nel 2020 sono usciti gli Atti del convegno in questione, cosa che rende l'argomento di particolare attualità. Non molto si è scritto, nel nostro paese, sulla letteratura ferroviaria, a differenza di quel che è accaduto in altre nazioni europee. Si può dire che un'autentica attenzione a tale letteratura sia nata da noi soltanto nel 1993, grazie a un libro di Remo Ceserani intitolato *Treni di carta*. Si tratta d'un'opera fondamentale, dove lo sguardo dell'autore si rivolge non solo alla letteratura italiana ma anche a quella di diversi paesi europei, e degli stessi Stati Uniti. Il secondo volume, quello datato 2020, non esce dai confini di casa nostra: si tratta di venti saggi, redatti da altrettanti studiosi, sul treno nella letteratura italiana. E naturalmente, tanto nel primo quanto nel secondo volume si parla anche di Carducci[2].

Carducci, si sa, è poco interessato alla cosiddetta rivoluzione industriale, e ai suoi contraccolpi sull'esistenza dei singoli e delle masse. Poco o pochissimo trovate nel suo immenso *corpus* letterario che parli al lettore della scienza e della tecnologia del suo tempo. In questo egli non differisce dalla maggior parte degli scrittori italiani del secondo Ottocento. Successivamente le cose cambieranno; cambieranno, cosa che può sorprendere, anche grazie a un allievo di Carducci, Giovanni Pascoli, che

[1] Per Pascoli si vedano V. RODA, *Treni pascoliani*, in *Sequenze novecentesche per Antonio De Lorenzi*, Modena, Mucchi, 1996, pp. 7-46; ID., *La folgore mansuefatta. Pascoli e la rivoluzione industriale*, Bologna, CLUEB, 1998, pp. 31-60 e 93-129; ID., *Pascoli e la civiltà delle macchine*, in *Pascoli e la cultura del Novecento*, a cura di A. Battistini, G. M. Gori e C. Mazzotta, Venezia, Marsilio, 2007, pp. 347-362. Per d'Annunzio si veda ID., *Ferrovie e stazioni adriatiche in Gabriele d'Annunzio*, «Adriatico/Jadran. Rivista di cultura tra le due sponde», 1-2/2010, pp. 215-225. Quanto a Carducci, il presente scritto ha parecchi debiti con ID., *"Va l'empio mostro": note su un tema carducciano*, in *Carducci nel suo e nel nostro tempo*, a cura di E. Pasquini e V. Roda, Bologna, Bononia University Press, 2009, pp. 417-435 (poi in ID., *Da Carducci alla Grande Guerra. Studi di letteratura italiana*, Bologna, Pàtron, 2019, pp. 41-55). Il motivo ferroviario è centrale altresì in ID., *Arrivi e partenze nel Carducci epistolare* (ancora in *Da Carducci alla Grande Guerra*, cit., pp. 57-70).

[2] Ecco gli estremi bibliografici dei due volumi: R. CESERANI, *Treni di carta*, Genova, Marietti, 1993; *Treni letterari*, a cura di G. Capecchi e M. Pistelli, Torino, Lindau, 2020. Sul lavoro di Ceserani si tenne, poco dopo la sua apparizione, un dibattito a più voci presso l'Università di Udine. A tale dibattito, gli Atti del quale videro la luce sulla rivista «Belfagor», l'estensore di queste righe partecipò attivamente. Si veda in proposito V. RODA, *Ricordo di Remo Ceserani*, in *Un «osservatore e testimone attento». L'opera di Remo Ceserani nel suo tempo*, a cura di S. Lazzarin e P. Pellini, Modena, Mucchi, 2018, pp. 511-524.

elaborerà una sua particolarissima filosofia della tecnica. Ma in Carducci le cose stanno diversamente: disinteresse, silenzio, è questo che s'incontra nel nostro scrittore. Con una sola eccezione: il disinteresse carducciano viene meno di fronte al più impressionante prodotto della tecnica moderna, il treno. Nella produzione poetica di Carducci figurano alcuni treni: e va detto fin da ora che quei treni li si incontra in alcune delle sue liriche più significative. Di che liriche si tratta? Dell'inno *A Satana*, di *Alla stazione in una mattina d'autunno*, di *Davanti San Guido*, di *Traversando la Maremma toscana*. Mettere meccanicamente in fila questi titoli può peraltro risultare fuorviante. All'universo ferroviario il poeta non si avvicina con un'ottica unica. Non applica insomma ai suoi treni e alle sue stazioni un trattamento comune, che li appiattisca su un solo modello. Fra l'inno *A Satana*, primo dei testi che c'interessano, e le liriche successive si registra uno scarto sensibilissimo, una discontinuità che impone di parlare di due letture diverse dei medesimi oggetti. Sembrano, l'inno citato e i testi posteriori, rimandare a due aree storico-culturali divaricate nel tempo, il tipico Ottocento del *Satana* essendo altra cosa dalla novità che s'intravede, per esempio, nella barbara *Alla stazione in una mattina di autunno*. C'è chi ha parlato, per tale composizione, di pre-Novecento. È un giudizio che mi sento, sia pure con qualche cautela, di sottoscrivere.

Semplificando al massimo, si può dire che gli scrittori europei del primo e del medio Ottocento si attestino, nel discorrere del treno, su due posizioni antitetiche, la critica e il consenso. Quella a cui si assiste, annota Ceserani, è una «scelta fra entusiasmo e opposizione»[3]; ed è lo stesso Ceserani a precisare che l'opposizione s'annida soprattutto negli ambienti romantici e soprattutto protoromanici, da Arnim a Wordsworth, da Musset a Théophile Gautier, mentre il consenso muove dagli ambienti democratici e progressisti, che vedono nel treno un alleato nella loro lotta per il miglioramento dell'umanità. Fa parte d'una precisa battaglia ideologica l'apprezzamento del treno che s'incontra, ad esempio, nei sansimoniani francesi, fautori d'una poesia celebrativa dell'industria, e in Italia in un intellettuale come Carlo Cattaneo. Il più antico treno carducciano è quello che irrompe sulla scena nelle ultime strofe dell'inno *A Satana* (1863). Su quel treno, e in generale sull'inno che lo ospita, si sono scritti fiumi d'inchiostro. Io non intendo aggiungere nulla di nuovo, anche perché si tratta d'un testo notissimo; quel che mi preme è una cosa sola, evidenziare il colorito ideologico di quel treno, l'esaltazione del quale fa tutt'uno con l'esaltazione del progresso, dell'avanzamento dell'uomo verso nuovi orizzonti. Scrive epigraficamente il Pascoli, in una pagina preparatoria d'una sua lezione, che nel *Satana* Carducci «volle rappresentare la forza del progresso col vapore». È un rilievo esattissimo[4]. Non che del treno siano ignorati, nel *Satana*, i tratti materiali e le concrete prestazioni: «Un bello e orribile / Mostro si sferra»; «Corusco e fumido / Come i vulcani / I monti supera, / Divora i piani»; «Di lido in lido / Come di turbine / Manda il suo grido». Ma quel che non può sfuggire è il trattamento metaforico di quel treno, chiamato a farsi interprete d'un messaggio di tipico sapore

[3] CESERANI, *Treni di carta*, cit., p. 153.
[4] Lo s'incontra in G. PASCOLI, *Per Giosue Carducci. Lezioni disperse*, presentazione e testo a cura di F. Florimbii, Bologna, Pàtron, 2013, p. 90.

illuministico e positivistico. È intriso d'ideologia il primo treno carducciano, non a caso chiamato a chiudere un componimento che è e fu sentito come un vero e proprio manifesto libertario e progressista, affiatato con precisi versanti della cultura e letteratura di quegli anni.

Tre versi che ricordano il *Satana* chiuderanno la barbara *Alle fonti del Clitumno* (1876), con un treno che nella sua corsa sembra prefigurare, lasciandosi alle spalle un lungo passato di decadenza, un futuro fatto di macchine, d'industrie, d'un intenso e proficuo operare: «In faccia a noi fumando / Ed anelando nuove industrie in corsa / Fischia il vapore». Ma occorre subito dire che, eccezion fatta per i tre versi citati, nei treni successivi al *Satana* il lettore assiste a una profonda svolta, a un radicale mutamento di rotta, che trasferendo il trattamento del treno dal dominio dell'ideologico al dominio dell'esistenziale gli conferisce una fisionomia non soltanto diversa, ma anche più moderna. Si prenda un'altra barbara, *Alla stazione in una mattina d'autunno*, stesa fra il '75 e il '76. Nulla d'ideologico in tale testo; nulla che ricordi il *Satana* e col *Satana* certa poesia italiana ed europea che suona esaltazione del treno, o critica dello stesso; al posto di tutto questo, un io poetico che fa dello spazio d'una stazione un luogo dove riflettere su di sé, sulla propria esistenza, dove praticare una dolorosa autoscopia. L'utilità del treno, il suo farsi metafora delle magnifiche sorti dell'umanità? La sua, al contrario, inutilità o peggio? Domande del genere, di tipico sapore ottocentesco, il Carducci di *Alla stazione* le lascia cadere, surrogandole con una lettura dell'universo ferroviario che gli assegna un ruolo tanto inedito quanto precorritore, quello di spazio dell'autoriflessione e dell'autoanalisi.

È un distacco quello che Carducci sceneggia nella stazione di Bologna. È il distacco fra due persone che si amano, Carducci stesso e Lidia, quella Lidia che un treno ritratto come un «mostro», come un «empio mostro», è destinato nel finale a sottrarre brutalmente al poeta. Il distacco fra due amanti, scrive un grande intellettuale come Walter Benjamin, ha una storia lunghissima nella cultura occidentale; l'addio alla stazione fra un uomo e una donna che si amano, precisa il medesimo Benjamin, ha addirittura alle spalle il mito di Orfeo ed Euridice[5]. Ma nella nostra letteratura, crediamo di poter dire, ad alloggiare per la prima volta in una stazione quel genere d'addio è Giosue Carducci. Saranno molti dopo di lui a proporre una situazione di quel tipo. Il tema «della partenza del treno», scrive l'espertissimo Remo Ceserani, «e del saluto fra chi si allontana [...] e chi resta» è «destinato a grande fortuna»[6]. Ebbene, a inaugurare tale fortuna è proprio il nostro poeta, attentissimo nel focalizzare, in un'intollerabile successione, i segni del distacco, della separazione, d'un rapporto che si spezza: si pensi a quel biglietto strappato, a quegli sportelli «sbattuti al chiudere», all'«ultimo / appello» del capotreno, al fischio del treno in partenza, al saluto a distanza di Lidia, al suo scomparire nelle tenebre. Quel treno, esclama pateticamente il Pascoli in un'altra sua pagina pubblicata da Francesca Florimbii, «gli porta via la donna amata!»[7].

[5] W. BENJAMIN, *Parigi capitale del XIX secolo*, Torino, Einaudi, 1986, p. 531.
[6] CESERANI, *Treni di carta*, cit., p. 157.
[7] PASCOLI, *Per Giosue Carducci*, cit., p. 91.

Che quel doloroso rapimento sia il cuore della composizione è fuori discussione. Ma c'è un altro dato che mi preme segnalare, ed è che la fenomenologia della separazione va anche oltre, nel testo in esame, il distacco d'un Orfeo da un'Euridice, di Carducci da Lidia. Si percorrano attentamente quei versi, e si vedrà che alla separazione dei due amanti s'aggiunge un altro genere di separazione, collegato al precedente e destinato anch'esso, nella nostra letteratura, a una fortuna non effimera. Che cosa si legge nella quarta strofe di *Alla stazione*? Si legge quello che segue: «Tu pur pensosa, Lidia, la tessera / al secco taglio dài de la guardia, / e al tempo incalzante i begli anni/ dài, gl'istanti gioiti e i ricordi». È difficile non vedere nel secco taglio della guardia l'equivalente simbolico d'un altro taglio, quello che spezza l'esistenza di Lidia, che la divide fra un prima ed un dopo, consegnando a un passato irrecuperabile i suoi momenti più felici. È difficile non vederlo perché è lo stesso poeta a invitare, disponendo in successione l'uno e l'altro fenomeno, a una lettura non neutrale del primo, promosso a simbolo d'un vissuto vittima d'un'amara discontinuità.

Quando avevo molti anni meno degli attuali mi capitò di scrivere due volumi su un tema che mi è sempre parso di grande interesse, la scomposizione dell'io nella letteratura moderna, il suo allontanarsi, in tale letteratura, dalla tradizionale nozione della persona come alcunché di centripeto ed uno. S'intitolavano *Il soggetto centrifugo* il primo, *Homo duplex* il secondo[8]. Non parlai, in quei due libri, di Carducci, che mi pareva estraneo a questa problematica. Fu un errore. In Carducci, infatti, quel tema non manca, e lo s'incontra anche nella barbara di cui ci stiamo occupando. La Lidia di *Una stazione in una mattina di autunno* è una creatura, l'ho appena detto, che non si separa soltanto dal suo amante ma anche e al tempo stesso da una parte della propria esistenza. E quel che è vero per Lidia è vero anche per Carducci. Le strofe 10, 11 e 12, scritte prima delle precedenti e delle successive, ritraggono un momento esaltante del rapporto fra i due, una luminosa estate in cui la passione di Carducci conobbe i suoi vertici: «O viso dolce di pallor roseo, / o stellanti occhi di pace, o candida / tra' floridi ricci inchinata / pura fronte con atto soave! // Fremea la vita nel tepid'aere, / fremea l'estate quando mi arrisero». Con quello che segue, che ometto per brevità di riportare.

Che operazione effettua, recuperando quei versi, il loro estensore? L'operazione è quella di contrapporre il passato al presente, il tempo della felicità al tempo dell'infelicità, l'amore alla fine dell'amore. A spezzarsi non è soltanto, all'interno della stazione di Bologna, la vita di Lidia; è anche la vita di chi l'accompagna; e quel vivere che si spezza arricchisce il dramma del distacco d'ulteriori e intense note esistenziali. Non è soltanto da Lidia che il poeta si separa; è anche da una parte di sé, dalla parte più felice della propria esistenza, una volta liquidata la quale non resta al poeta che la strada ritratta nel finale, fatta di tetraggine, di smarrimento e finanche di perdita d'identità:

[8] V. RODA, *Il soggetto centrifugo*, Bologna, Pàtron, 1984; ID., *Homo duplex*, Bologna, il Mulino, 1991. Più recente *Il tema del doppio nella letteratura moderna*, a sua cura, Bologna, Bononia University Press, 2008.

> Sotto la pioggia, tra la caligine / torno ora, e ad esse vorrei confondermi; / barcollo com'ebro, e mi tócco, / non anch'io fossi dunque un fantasma. // Oh qual caduta di foglie, gelida, / continua, muta, greve su l'anima! / Io credo che solo, che eterno, / che per tutto nel mondo è novembre. // Meglio a chi 'l senso smarrì de l'essere, / meglio quest'ombra, questa caligine: / io voglio io voglio adagiarmi / in un tedio che duri infinito.

Quello dipinto nei versi che precedono, fra i più belli di Carducci e in odore di Novecento, è l'inizio d'una nuova vita, d'una nuova e dolorosa fase dell'esistenza. E che la nuova vita s'inauguri all'interno d'una stazione è un dato importante, e che occorre sottolineare. Saranno molti, nella letteratura successiva, a proporre quel medesimo tema, la stazione come luogo dove un'esistenza perde la propria unità, la propria continuità, dividendosi fra un prima ed un dopo profondamente dissimili. In Carducci la nuova vita è il frutto d'una dolorosa necessità, d'un obbligo imposto da un destino ostile; in altri le cose si presenteranno diversamente, con una frattura che discende non da un obbligo ma da una scelta; può capitare, in altri termini, che sia l'utente della stazione a coltivare un progetto di mutamento. In entrambi i casi, ad ogni modo, la stazione si presenta come un luogo intriso di risonanze esistenziali, dove una strada si chiude e un'altra se ne apre, scelta o non scelta che sia. Spetta a Carducci, il Carducci di *Alla stazione in una mattina di autunno*, il merito d'aver inaugurato questo *topos*? Crediamo di sì. Sono numerosi – oltre a Carducci e a Pascoli – gli scrittori ottocenteschi esaminati da Matteo M. Pedroni nel suo intervento al convegno del '19: da De Amicis a Ugo Fleres, da Panzacchi a Contessa Lara, da Ragusa Moleti a Marradi[9]. Può darsi che m'inganni; ma prima di Carducci in nessuno m'è capitato d'incontrare, nella cornice d'una stazione o d'un treno, lo spezzarsi d'una vita, il suo imboccare un sentiero alternativo sul filo d'un obbligo o d'un progetto di mutamento.

Nel Novecento il tema descritto conoscerà invece una notevole diffusione. E già nel 1895 un illustre allievo di Carducci, Giovanni Pascoli, non solo lo riproporrà ma ne riprenderà in un medesimo scritto entrambe le varianti. Lo scritto in questione s'intitola *Nelle nozze di Ida*[10]. È giunto il giorno, inutile dire quanto doloroso per Pascoli, del matrimonio della sorella più anziana. C'è un treno che attende Ida alla stazione; non lo si può perdere. «Quei treni», annota con disappunto lo scrittore, «come sono noiosamente puntuali! come, nell'impazienza, fischiano e si scrollano!». Urge dirsi addio; e occorre subito rilevare che quell'addio fa tutt'uno per Pascoli con la registrazione d'una frattura, d'una lacerazione interna, d'un irreversibile cambiamento: «Ida nostra, addio! Qual cambiamento, o Dio della mia fanciullezza [...]. Qual cambiamento!»[11] Non è peraltro, la svolta appena ricordata, l'unica che si registri in quel testo. Chi proceda nella lettura ne incontrerà una seconda, e rileverà come la seconda, anteriore di

[9] M. M. PEDRONI, *«Fin dove l'occhio scerne e oltre». Il treno nella poesia da Carducci a Pascoli*, in *Treni letterari*, cit., pp. 33-61. Ma si veda anche, nel medesimo volume, R. MOSENA, *Di alcune narrazioni ferroviarie del secondo '800. Verga, Tarchetti, Fogazzaro* (pp. 11-31).
[10] G. PASCOLI, *Nelle nozze di Ida*, in ID., *Limpido rivo*, a cura di M. Pascoli, Bologna, Zanichelli, 1920, pp. 36-41.
[11] Ivi, p. 36.

dieci anni, stia alla prima come l'intenzionale sta al coatto, il progettato e desiderato al prodotto d'un'ineludibile necessità. L'anno a cui Pascoli arretra con la memoria è il 1885; la stazione ritratta quella di Bologna, la stessa della barbara carducciana; ebbene in quella stazione, nel cuor della notte, Pascoli e le sue sorelle si preparano a un viaggio destinato a portarli a Massa. Nulla, questa volta, di doloroso; nulla di involontario e di obbligato; il viaggio obbedisce a un progetto elaborato dallo stesso poeta. Si tratta di recarsi in Toscana, e a Massa di rifondare con Ida e Maria la famiglia dello scrittore, distrutta, come si sa, da una sequenza di sventure. Molti fili legano a Carducci lo scenario notturno della stazione bolognese. Non ne ricordo che il principale: «Tra tutto quel nero, quel ferro, quel fumo», tra gli «occhiacci tondi e rossi» dei treni in attesa s'accingono alla partenza tre figure intenzionate a imprimere alla loro vita un mutamento decisivo. Nulla sarà come prima: «A Massa», annota Pascoli, «le piccole Ida e Maria presero nella loro cura la piccola casa. Andavano, pulivano, movevano. Tutto pareva rifiorire e ringiovanire per i loro agili gesti»[12].

Di lì a pochi anni, è il 1904, sarà fra un treno e una stazione che Mattia Pascal concepirà il progetto che sta al centro del terzo romanzo pirandelliano. *Cambio treno*, s'intitola il capitolo settimo. Cambiare treno, cosa che il personaggio effettivamente fa in una stazione di provincia, significa per Mattia cambiare vita, lasciarsi alle spalle un passato intollerabile, imboccare con un altro nome una strada diversa dalla precedente. Sarà sul nuovo treno che Mattia deciderà, calandosi in una diversa e fittizia identità, di chiamarsi Adriano Meis. E converrà aggiungere che una volta fallito, dopo molte spiacevoli esperienze, il proprio progetto d'autorifondazione, Adriano ridiventerà Mattia fra un ponte sul Tevere, la stazione di Roma e il treno che lo allontana dalla capitale[13]. Quando, una ventina d'anni più tardi, Italo Svevo sceglierà anch'egli di portare in scena un progetto di mutamento, di liquidazione del vecchio sé oppresso da una deludente vita familiare, non mancherà di ricorrere nuovamente a una stazione e ad un treno. Il testo di cui parlo è *Corto viaggio sentimentale*, il titolare di quel progetto un maturo padre di famiglia, il signor Aghios. L'*incipit* del racconto mette in scena una stazione che è quella di Milano: è all'interno di essa che, per citare ancora una volta Benjamin, si sviluppa l'antica «commedia dell'addio e dell'arrivederci»[14]. Salvo che quell'addio il protagonista vuole abbreviarlo al massimo, desideroso com'è d'inoltrarsi subito nella nuova vita che ha in mente. Della consorte, che lo ha accompagnato, intende sbarazzarsi al più presto: «Con dolce violenza il signor Aghios si staccò dalla moglie e a passo celere tentò di perdersi nella folla»[15]. È superfluo additare la distanza che separa un inizio del genere dal lacerante congedo della barbara carducciana; ma non è inutile rilevare come la stazione sveviana interpreti ancora una volta un ruolo oramai familiare a chi mi legge, quello, sceneggiato per la prima volta da Carducci, di luogo dove un personaggio si divide dall'esistenza che ha dietro di sé.

[12] Ivi, p. 38.
[13] L. PIRANDELLO, *Il fu Mattia Pascal*, in ID., *Tutti i romanzi*, a cura di G. Macchia e M. Costanzo, Milano, Mondadori, 1986, 2 voll., vol. I, pp. 390 e 545-549.
[14] BENJAMIN, *Parigi*, cit., p. 531.
[15] I. SVEVO, *Corto viaggio sentimentale*, in ID., *Racconti e scritti autobiografici*, a cura di M. Lavagetto e C. Bertoni, Milano, Mondadori, 2004, p. 501.

Mi si consente un breve *excursus* autobiografico? Quando, per il convegno sui *Treni letterari*, mi fu chiesto d'occuparmi dei *Treni di guerra*, non furono poche le stazioni che mi capitò d'incontrare nella letteratura della Prima e della Seconda guerra mondiale[16]. E quante di esse mi riproposero il *topos* dell'esistenza che si spezza, dividendo l'io di chi parte per la guerra fra un prima ed un dopo distanti e incompatibili, fra la vita vecchia e una vita nuova! «Vita nuova»: in questo sintagma o in locuzioni consimili ci s'imbatte molte volte nella letteratura maturata in quegli anni di ferro. Un esempio? È a una «vita nuova» che punta il Rubè di Giuseppe Antonio Borgese[17]. Dapprima alla stazione, e poi sul treno che lo porta al fronte, egli è convinto che la guerra farà di lui un altro uomo, liberandolo dalla fragilità che ha insidiato la prima parte della sua vita. Altri, da un Baldini a uno Stuparich a un Comisso, avranno di quel nuovo una percezione meno ottimistica: la vita nuova che li attende può, sulla temibile linea del fronte, essere insidiata dalla morte. Ma non è il caso d'inoltrarci su questa strada, che troppo ci allontanerebbe da Carducci. Ritornando al quale, non si può che ribadire la carica esistenziale che connota gli ultimi versi della barbara in esame; né si può evitare di percepirne, con tutte le cautele del caso, certi accenti prenovecenteschi. Della scissione dell'io poetico s'è detto; ma s'aggiunga il suo cadere in una crisi d'identità, in uno stato che assomiglia a uno smarrimento di sé. Vien fatto di pensare, più che ad altri scrittori post-carducciani, a un artista come Pirandello. Si vuole un esempio? *Quaderni di Serafino Gubbio operatore*. Il monologo interiore che segue è il prodotto d'una mente, quella del protagonista, che sembra slittare verso l'assenza, il non esserci, il congedo, una volta abbandonato un luogo amatissimo, dal tempo e dalla vita; e che quei fenomeni si producano in un contesto ferroviario è un dato che non ci pare irrilevante:

> In treno, mi parve di correre verso la follia, nella notte. In che mondo ero? [...] No, io non avevo tempo, né mondo, né nulla. [...] No, né mondo, né tempo, né nulla: io ero fuori di tutto, assente da me stesso e dalla vita; e non sapevo più dove fossi né perché ci fossi[18].

Quella che precede è un'analisi di tipo tematico. Non mi allontanerò da tale tipologia nel passare a un altro componimento, anch'esso da catalogare, come fa nel suo ottimo articolo Pedroni, fra i prodotti del Carducci 'ferroviario': *Davanti San Guido*[19]. Devo dare per noti gli antefatti biografici di questo testo; lo stesso dicasi per il tema-chiave, il passaggio in treno per i luoghi dell'infanzia. E a questo punto una cosa è necessario precisare, la lontananza anche di questa lirica dalle velleità ideologiche del *Satana*, e di tanta parte della letteratura ferroviaria dell'Ottocento. È di tipo psicologico-esistenziale il nocciolo di questi versi; e in essi ha una parte significativa quella fenomenologia dell'*homo duplex*, dell'interna divisione dell'io e della storia dell'io di cui mi occupai in anni lontani. Ad aprire il componimento è, come si sa, un dialogo del poeta col sé passato; e poiché il

[16] V. RODA, *Treni di guerra*, in *Treni letterari*, cit., pp. 173-191.
[17] G. A. BORGHESE, *Rubè*, Milano, Mondadori, 1974, p. 23. L'opera vede la luce nel 1921.
[18] L. PIRANDELLO, *Quaderni di Serafino Gubbio operatore*, in ID., *Tutti i romanzi*, cit., vol. II, pp. 702-703.
[19] PEDRONI, *«Fin dove l'occhio scerne e oltre»*, cit., pp. 34-37 e 53-55.

passato è impersonato dai cipressi che gli si affacciano, a un certo punto del suo percorso, davanti agli occhi, ciò che si registra è qualcosa di molto simile a una situazione di doppio: con due interlocutori – il sé infantile e il sé adulto – che si confrontano, si giudicano, espongono le rispettive ragioni. Il sé passato contesta il sé presente, e le sue scelte di vita; a sua volta il sé presente si difende da quelle accuse, rivendicando, sebbene con una palese autoironia, i risultati raggiunti, prestigio, autorevolezza, una immensa cultura.

La nostra letteratura fra Otto e Novecento abbonda di figure di doppio; e del doppio mette in scena non raramente la variante nota come doppio nel tempo, quella stessa che s'intravede nei versi del *San Guido*. Che cosa è il doppio nel tempo? È il confronto, inquietante e spesso polemico, fra l'io presente e l'io passato (meno spesso l'io futuro)[20]. Si pensi al Pascoli di *Giovannino*, lirica appartenente al ciclo del *Ritorno a San Mauro*[21]. Giovannino è il Pascoli bambino; seduto all'ingresso d'un cimitero, egli conversa animatamente col Pascoli adulto. Vorrebbe, dice a Giovanni, entrare in quel luogo, dove alloggiano padre, madre, i fratelli. Ma la cosa non gli è consentita. Né si dimentichi, arretrando nel tempo, il Verga del *Mastro-don Gesualdo*. A Gesualdo, febbricitante e semi-addormentato, capita di assistere in sogno a un'impressionante sfilata. «Dinanzi agli occhi torbidi», si legge, gli passano la moglie, l'amante, il padre, «degli altri ancora». Ebbene, di quella sfilata fa parte anche «un altro se stesso». È un se stesso di molti anni prima. E quel Gesualdo giovane sputa in faccia al Gesualdo vecchio e prossimo a morire delle parole di fuoco: «Bestia! bestia! Che hai fatto? Ben ti stia!». Insomma, tutto, tutto hai sbagliato nella vita[22]. I cipressi del *San Guido* non sono altrettanto severi. Abbandoni, dicono a quel «pover uomo» che si chiama Giosue Carducci, la miseria della sua esistenza attuale; recuperi il suo vivere d'un tempo; corregga la deviazione che ha inoltrato la sua biografia, dopo gli anni dell'infanzia, su sentieri sbagliati.

Ma la risposta non può che essere negativa: si tratta, spiega Carducci ai suoi interlocutori, d'un progetto irrealizzabile, che confligge con la sua età ormai matura e coi suoi molti impegni familiari e professionali: «Ma, cipressetti miei, lasciatem'ire: / Or non è più quel tempo e quell'età». L'addio ai cipressi e la liquidazione del loro invito chiudono la parte più antica del componimento, redatta fra il '74 e il '77. La parte successiva, i versi 77-116, assiste al rapido uscire di scena dei cipressi e all'accompagnarsi alla loro eclissi d'un mutamento di tono. «Tutto ciò che il poeta ci dirà nella parte nuova di *Davanti San Guido*», ha scritto il mio maestro Raffaele Spongano, «è dominato dal pensiero e dal sentimento della morte»[23]. Già l'ultima descrizione di quegli alberi ha in sé un che di malinconico, e perfino di mortuario: «E fuggìano, e pareano un corteo nero / Che brontolando in

[20] Uno splendido esempio di dialogo fra sé presente e sé futuro s'incontra nel racconto di J. L. BORGES, *25 agosto 1983* (in ID., *Tutte le opere*, a cura di D. Porzio, Milano, Mondadori, 1985, 2 voll., vol. II, pp. 1121-1126).

[21] A sua volta tale ciclo fa parte dei *Canti di Castelvecchio*.

[22] G. VERGA, *Mastro-don Gesualdo*, edizione critica a cura di C. Riccardi, Firenze, Le Monnier, 1993, p. 289.

[23] R. SPONGANO, *Antologia della letteratura italiana*, Bologna, Pàtron, 1968-1969, 3 voll., vol. III (*Dall'Ottocento ai nostri giorni*, 1969), p. 639.

fretta in fretta va». Ma l'ingrediente mortuario è poi dilagante in quello che segue, l'apparizione di nonna Lucia, la rimemorazione della fiaba che la nonna soleva raccontare al nipote, e le finali disincantate considerazioni del poeta. Era bella, commenta Carducci, quella fiaba, ed era vera la filosofia che trasmetteva: l'inutilità della ricerca, della fatica, del tentativo di realizzare i propri obiettivi. Proprio questo è stata la sua vita, una ricerca non coronata dal successo, uno sforzo reso inutile dalla scelta d'un percorso inadatto, improduttivo. Né manca, a incorniciare il ricordo di tale percorso, il susseguirsi di segnali mortuari, disseminati negli ultimi versi da un uomo che sembra sentirsi prossimo alla fine. È un'immagine cimiteriale a chiudere le riflessioni del viaggiatore di *Davanti San Guido*:

> Deh come bella, o nonna, e come vera / È la novella ancor! Proprio così. / E quello che cercai mattina e sera / Tanti e tanti anni in vano, è forse qui, // Sotto questi cipressi, ove non spero, / Ove non penso di posarmi più: / Forse, nonna, è nel vostro cimitero / Tra quegli altri cipressi ermo là su.

Non è raro, nella nostra letteratura, che il viaggio in treno sia trattato come metafora del viaggio della vita. È quanto accade, per esempio, nella lirica finale di *Myricae*, *Ultimo sogno*. Ciò che è ritratto in quelle quartine attraverso la metafora «di un treno immobile e in corsa», annota un esperto come Cesare Garboli, è «il lungo viaggio del vivere»[24]. E dopo Pascoli parecchi altri si potrebbero citare. Memorabile la novella pirandelliana *Una giornata*; lo stesso dicasi per un'altra novella, *Direttissimo* di Dino Buzzati. E che dire del *Congedo del viaggiatore cerimonioso*, la lirica forse più nota di Giorgio Caproni? Nel Carducci del *San Guido* quel tema non figura. Non può dirsi, il viaggio sceneggiato in quelle strofe, una metafora del tracciato che si snoda dalla nascita alla morte. Ma se questo è vero, non è meno vero che, senza farsi metafora della vita, il viaggio in questione ospita un'attenta riflessione sulla stessa. L'infanzia, la maturità, la morte percepita come imminente, è sull'esistenza nella sua totalità che s'intrattiene l'inquilino di quel treno, lontano oramai dalle battaglie ideologiche del *Satana*. Quelle battaglie sono da tempo alle spalle; e al loro posto s'accampa un manipolo di ragioni personali, di riflessioni sulla propria esistenza, sul positivo e soprattutto sul negativo d'un percorso biografico del quale sembra esser tracciato, in questi versi, un malinconico consuntivo. Si tratta, crediamo, d'una novità nel quadro della letteratura ferroviaria del nostro Ottocento. Né può sfuggire, rispetto al *Satana* e a molta letteratura ottocentesca, il rovesciamento della prospettiva temporale. Il treno giovanile guardava al futuro; riporta invece al passato quello del *San Guido*, con un mutamento che sarà centrale in Pascoli, dove i fantasmatici treni di *Notte d'inverno*, del *Poeta solitario*, della *Rane* si faranno interpreti d'un' inesausta sete di recupero del sé d'un tempo. Diverrà frequente nel nuovo secolo quel tipo d'orientamento, quell'associarsi del treno alla dimensione del passato, quel trasferirsi del mito del futuro ad altri e più veloci mezzi di locomozione. Ma di tale fenomeno è impossibile parlare in questa sede.

[24] C. GARBOLI, *Al lettore*, in G. PASCOLI, *Poesie famigliari*, a cura di C. Garboli, Milano, Mondadori, 1985, p. XIX.

Impossibile è anche, per ragioni di spazio, parlare adeguatamente del sonetto *Traversando la Maremma toscana* (1885), scopertamente apparentato col testo precedente. Basti dire che manca anche qui quel che era assente nel *San Guido*, il viaggio in treno come metafora del viaggio del vivere; mentre non manca, in forme più succinte, quel riflettere su di sé, sulla propria esistenza, quel percorrerla dall'infanzia alla morte imminente che connotava l'altro componimento, adeguandolo alla cifra d'un dolente consuntivo: «Oh, quel che amai, quel che sognai, fu in vano; / E sempre corsi, e mai non giunsi il fine; / E dimani cadrò. Ma di lontano // Pace dicono al cor le tue colline / Con le nebbie sfumanti e il verde piano / Ridente ne le pioggie mattutine». Bellissimi versi, emblematici di quell'immergere l'universo ferroviario in un bagno di ragioni esistenziali che caratterizza il Carducci della maturità.

È tempo di fare punto; ma prima mi si consenta di spendere qualche parola su altre due liriche, entrambe incentrate sul motivo del poeta 'in viaggio'. È un Carducci che s'allontana da Bologna quello del sonetto *Momento epico*; opposto l'itinerario di *Dipartita*, con un Carducci che rientra nella sua città dopo un esaltante incontro con Lidia[25]. Sono doppi del poeta quegli alberi che, nel secondo componimento, dialogano con un uomo intristito dall'allontanamento dalla sua donna. Che qualche tratto abbiano in comune coi cipressi del *San Guido* è evidente. Non si tratta però di doppi 'nel tempo'. Quel che impietosamente esibiscono al viaggiatore non è il suo passato ma il suo presente, fatto d'un'alternanza di fasi contraddittorie, felici le une, dolorose e finanche mortuarie le altre. Vien fatto di pensare, ancora una volta, a quella fenomenologia dell'*homo duplex* oggetto di mie antiche ricognizioni. È duplice, nel giudizio degli alberi in corsa, l'esistenza di Carducci; e quella duplicità è una duplicità squilibrata, che non concede pari rilevanza alle due parti in contrasto, il tempo del dolore essendo di ben altra durata che il tempo dell'amore e della felicità. Abbandonata Lidia, a dominare la scena è «il tempo nero»; e quel nero non è soltanto sinonimo d'infelicità ma perfino di morte. Un uomo morto, proclamano quei tetri portavoce del poeta, è il viaggiatore riportato dal treno nella sua città; ed è il cimitero la meta che lo aspetta. Che poi, come osserva Pietro Paolo Trompeo, l'accennata duplicità si faccia metafora d'una condizione universale è certamente vero[26]; ma è altrettanto vero che lo *starting point* della parlata degli alberi s'annida nello specifico stato d'animo di quel ritorno, così dolorosamente effigiato nei versi che seguono:

> – O trista compagnia, che cosa vuoi? – / – Noi ti guardiamo perché morto sei. / Noi siam gli spettri de' pensieri tuoi, / Noi siam gli spettri de' pensier di lei. / Ier tra canti d'uccelli e tutti in fiore: / Oh come fugge la vita e l'amore! / Oggi ti accompagnamo al cimitero: / Oh come freddo e lungo è il tempo nero! –

Se il viaggiatore di *Dipartita* si allontana da Lidia, a Lidia si avvicina quello della provvisoria versione di *Momento epico* inviata dal poeta alla sua donna in data 5 agosto 1878. Dalla versione definitiva, si sa, Lidia sarà

[25] Entrambi i testi figurano nella raccolta delle *Rime nuove*.
[26] G. CARDUCCI, *Rime nuove*, a cura di P. P. Trompeo e G. Salinari, Bologna, Zanichelli, 1961, p. 178.

estromessa: cosa che aprendo fra i due testi un notevole divario induce a esaminare il più antico con un'attenzione tutta particolare. Un dato non può sfuggire. Carducci è in viaggio verso Rovigo, la città dove la donna risiede. Ebbene si tratta, se non c'inganniamo, dell'unica volta che il poeta sceglie di mettere in versi il suo avvicinarsi in treno alla donna che ama: «La fenomenologia della preparazione del viaggio, del viaggio stesso e dell'incontro alla stazione non produce risultati poetici», mi è capitato di scrivere altrove[27]. *Itinerarium mentis in Dominum*, questo il titolo della versione provvisoria, fa eccezione. La strofa conclusiva non lascia dubbi in proposito, additando la meta in una «città delle rose» che altro non è che Rovigo, e l'oggetto dell'imminente incontro in un «bel sole» altrettanto facile da decrittare (Lidia): «La città delle rose ecco distende / Le sue braccia turrite, e il mio bel sole / Nel pensoso crepuscolo mi rende». Nella stesura definitiva Lidia scompare, si dilegua la città che la ospita, e all'accensione amorosa subentra l'appassionata evocazione d'un'altra realtà, l'universo dell'epos. È l'approdo a Ferrara, non nominata nell'altro testo, a favorire tale evocazione: «A me ne l'ombre l'epopea distende / Le sue rosse ali, e su 'l mio cuore il sole / De le immortali fantasie raccende». La Lidia «protagonista della prima versione»[28] esce dal quadro senza lasciare alcuna traccia? Forse no: di tale avviso era Raffaele Spongano, convinto d'una sottile sopravvivenza della donna nel tessuto del componimento[29]. Ma non è questo il luogo per approfondire la delicata questione. Quel che è invece opportuno segnalare è altro: e cioè che la storia redazionale di *Momento epico* è particolarmente complessa, e che la più attenta e attendibile ricostruzione della stessa è quella fornita da Emilio Torchio nell'edizione critica delle *Rime nuove* da lui approntata per la Nuova Edizione Nazionale delle opere di Giosue Carducci[30].

[27] RODA, *Arrivi e partenze*, cit., p. 64.
[28] PEDRONI, *«Fin dove l'occhio scerne e oltre»*, cit., p. 55.
[29] SPONGANO, *Antologia*, cit., vol. III, pp. 617-619.
[30] G. CARDUCCI, *Rime nuove*, edizione critica a cura di E. Torchio, Modena, Mucchi, 2016, pp. 292-300.