

Carlo Serafini

AA.VV.

Treni letterari. Binari, ferrovie e stazioni in Italia tra '800 e '900

a cura di Giovanni Capecchi e Maurizio Pistelli

Torino

Lindau

2020

ISBN 9788833534787

Premessa, di Giovanni Capecchi e Maurizio Pistelli*Di alcune narrazioni ferroviarie del secondo '800. Verga, Tarchetti, Fogazzaro*, di Roberto Mosena
"Fin dove l'occhio scerne" e oltre. *Il treno nella poesia da Carducci a Pascoli*, di Matteo M.

Pedroni

La guidistica ferroviaria nell'immediatezza della nascita della strada ferrata, di Stefano Pifferi*Treni parlamentari: Achille Bizzoni, Federico De Roberto, Matilde Serao*, di Guadalupe Vilela

Ruiz

Treni e letteratura a nord-est, di Fulvio Senardi*Tra un treno e l'altro. E infine Pirandello*, di Marino Biondi"Le serpi che fumano". *Il treno: metafora e analogia nella poesia futurista*, di Alessandro Scarsella*Treni di guerra*, di Vittorio Roda*Ferrovieri e figli di ferrovieri*, di Francesca Ghezzi*Amori in corsa*, di Antonella Tropeano*Treni in giallo e in nero: narrativa investigativa e immaginario ferroviario*, di Maurizio Pistelli*Uno sguardo neorealista dentro e fuori dal finestrino: treni e ferrovie nell'opera di Vittorini,**Alvaro, Silone*, di Alessandro Caravella*La ferrovia della Maremma tra Cardarelli e Cassola*, di Remo Castellini*I treni di Sciascia e Brancati*, di Gloria Calzoni*Treni e ferrovieri, tra letteratura e cinema*, di Fabio Melelli*Treni inquietanti e fantastici di scrittrici italiane*, di Beatrice Laghezza e Stefano Lazzarin"Bellissima e randagia" in treno. *Anna Maria Ortese viaggiatrice in Russia*, di Francesca Irene

Sensini

L'altro mondo ferroviario di Dino Buzzati, di Laura Nuti*Il treno e i suoi significati nelle rappresentazioni del lavoro tra XIX e XXI secolo*, di Carlo Baghetti*Treni turistici*, di Giovanni Capecchi

Indice dei nomi

Dalla nascita dell'età moderna il treno ha rappresentato in tutte le sue declinazioni il concetto di viaggio per antonomasia, la dimensione dello spostamento, dell'incontro, del dinamismo, della partenza e dell'arrivo, dell'addio e dell'arrivederci, del perdersi e del trovarsi. Appare naturale quindi che il treno e le stazioni siano state molto frequentate dalla letteratura, massimamente in ragione del fascino che il viaggio ha sempre esercitato quale motore di conoscenza e di azione. Il treno inoltre appare, pur nel vincolo dell'itinerario stabilito e della tempistica di viaggio (altro elemento che ne garantisce la modernità), quale massima espressione della libertà e della creatività, spostando di frequente l'itinerario da esterno in interno, in viaggio di fantasia, di memoria, di immaginazione, quando non prende addirittura la dimensione di specchio di noi stessi. Una declinazione pressoché infinita, estesa quanto lo può essere l'animo e la complessità della natura umana e la sua creatività. Appare quindi sacrosanta la precisazione dei due curatori del volume

(Giovanni Capecchi e Maurizio Pistelli) riguardo alla rinuncia della raccolta alla completezza, essendo suo intento quello di offrire una rassegna più ampia possibile della presenza nella letteratura italiana tra '800 e '900 di treni e ferrovie. Il volume nasce come pubblicazione degli interventi al convegno «Treni letterari. Binari, ferrovie e stazioni in Italia tra '800 e '900», svolto presso l'Università per Stranieri di Perugia il 14 e 15 novembre 2019 nell'ambito delle attività del Dottorato di ricerca. Ma il volume, indicano i curatori, va ben oltre quel convegno, non solo perché molti degli interventi sono stati notevolmente ampliati e approfonditi, ma anche perché si è pensato di aprire la pubblicazione ad altri studiosi con contributi su autori ed argomenti, non solo italiani ma anche europei, che erano rimasti esclusi dalle giornate perugine. Ne risulta un quadro molto ricco, soprattutto di esempi, a volte ripresi in più occasioni nei diversi testi del volume che, pur comprendendo nuovi contributi, non tralasciano di considerare quanto già detto dalla critica nel passato. Si legge nella Premessa: «Punto di riferimento imprescindibile a questo proposito rimane, come noto, il libro del 1993 di Remo Ceserani, *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*. Rispetto ad esso, il presente volume ha l'ambizione di andare a coprire uno spazio rimasto per certi versi sguarnito, offrendo infatti ai lettori appassionati e agli studiosi un panorama d'insieme ancorato saldamente alla realtà italiana, con aperture in direzione della letteratura fuori dai confini nazionali e intrecci interdisciplinari (che non escludono riferimenti all'arte e al cinema)» (pp. 7-8).

Il volume ha natura eterogenea, sia perché nasce in gran parte dalla ricerca svolta nelle attività del dottorato (accanto quindi ai contributi di giovani dottorandi sono presenti saggi di docenti universitari italiani e stranieri), sia perché il tema e la sua vastità possono essere affrontati da molteplici angolazioni: autore, area geografia, contesto storico, sociale, economico, rapporti con altre arti. Se il filo conduttore è sempre di stampo letterario, l'universo che ne deriva va ad interessare l'intero campo di azione dell'uomo e del contesto storico che lo riguarda, soprattutto nell'arco dei due secoli oggetto di indagine, nei quali la società italiana ed europea ha subito delle trasformazioni tanto radicali quanto irreversibili. A queste il treno ha dato un contributo decisivo, permettendo sicurezza e velocità di trasporto, quindi di incontro e dialogo, confronto e crescita. Il treno è al centro del processo di sviluppo ed evoluzione della società, nella prosperità e nella disgrazia, che a volte è stata guerra, o il martirio terrificante del lager nazista.

Logica conseguenza è che il treno abbia modificato, insieme alla realtà, anche il modo di raccontarla, offrendo spazi e opportunità che, come detto, vanno ben oltre il mezzo e il luogo. Il treno è spesso un punto di osservazione metaforico, è il varco verso realtà ben più complesse che vengono proiettate sulla pagina; possono essere vagoni carichi di paure, angosce, dolori, speranze, novità, misteri, tanti quanti ne può immaginare l'animo umano. Non va infine dimenticato il procedere di pari passo della tecnica e della velocità, del notevole ridimensionamento delle distanze, della dimensione relativa che acquista ogni concezione di tempo e spazio all'interno del viaggio.

Scorrendo il testo in rapida sequenza, si parte dal secondo Ottocento di Verga, Tarchetti e Fogazzaro (contributo di Roberto Mosena), autori nei quali la narrazione ferroviaria appare meno marginale di quanto non sia stata ritenuta in passato e che forniscono esempi di come i treni e le stazioni assumano già la connotazione, che sarà poi dominante nel Novecento, di non luogo, o meglio di luogo metaforico di conoscenza e ricerca di se stessi, del proprio rapporto con gli altri e con la storia. Stesso discorso vale per la lirica ferroviaria dell'Ottocento (Matteo M. Petroni), letta in due giganti del calibro di Carducci e Pascoli: se per il primo il riferimento immediato è a *Davanti San Guido* e *Traversando la Maremma toscana* («consuntivo esistenziale montato abilmente sulla metafora della vita come viaggio», p. 55), con Pascoli si avverte il passaggio dallo sguardo (carducciano) all'udito, «per rievocare la poesie antica, di Omero, Teocrito e Pindaro» (p. 59). Alle guide ferroviarie è dedicato l'intervento di Stefano Pifferi, che prende le mosse dal romanzo/guida di Lorenzini/Collodi, *Da Firenze a Livorno. Guida storico-umoristica*, per approdare al *Delle*

strade ferrate italiane e del migliore ordinamento di esse di Carlo Ilarione Petitti, ai lavori di Giovacchino Losi e di Michele Carcanti. Contributo di notevole interesse, che evidenzia come pubblicazioni di natura particolare possano assumere non solo valore letterario, ma anche simbolico nel processo di formazione culturale della nuova Italia in formazione. Del romanzo parlamentare si occupa Guadalupe Vilela Ruiz. Dal 1871, dopo l'apertura della camera dei deputati a Roma, il treno era l'unico mezzo che permetteva agli onorevoli di raggiungere la capitale. Perciò ricorre nei romanzi di Achille Bizzoni (*L'onorevole*), Federico De Roberto (*L'Imperio*) e Matilde Serao (*La conquista di Roma*). Centrato su Trieste (e il *Corto viaggio sentimentale* di Svevo) è il saggio sui treni dell'Italia di nord-est (Fulvio Senardi), a conferma della natura (e scrittura) di confine che caratterizza la letteratura triestina.

Il fischio del treno udito da Belluca (*Il treno ha fischiato*) è emblema della dimensione onirica del treno, della proiezione verso una realtà altra che caratterizza tutta la narrativa e l'opera letteraria di Pirandello (Marino Biondi): «*Il fu Mattia Pascal* nasce e si forma tra una biblioteca, una tomba e un treno» (p. 144). Il futurismo (Alessandro Scarsella) punta più su macchine e aerei per declinare le forme della modernità, ma non mancano presenze del treno nella massima avanguardia italiana, soprattutto in termini linguistici (onomatopee, neologismi) e di immagini. Si entra poi nella tragedia della guerra (Vittorio Roda) e dei treni che assumono significati tragici di partenze che spesso vogliono dire il non ritorno. La lunga lista di questi testi va da *Rubè* di Borgese, a Stuparich, Baldini, Comisso, al doppio treno di morte e salvezza dell'opera di Primo Levi in *Se questo è un uomo* e nel successivo *La tregua*. Non mancano poi ferrovieri e figli di ferrovieri (Francesca Ghezzi) come protagonisti dei romanzi, basti pensare al Tozzi di *Ricordi di un impiegato*, né dinamiche sentimentali e amorose nate o vissute nelle stazioni o nei vagoni ferroviari (Antonella Tropeano).

Ben sembra prestarsi il treno alla dinamica del romanzo giallo, investigativo poliziesco (Maurizio Pistelli): nel lungo *excursus* presentato riaffiorano i grandi classici del genere (uno per tutti... *Orient Express* di Agatha Christie), con una resa artistica nettamente inferiore di coloro che hanno provato ad ambientare enigmi e delitti nelle moderne ferrovie dell'alta velocità.

Dimensione geografica e storica assumo i contributi centrati sul neorealismo di Vittorini, Alvaro e Silone (Alessandro Caravella), sulla Maremma di Cardarelli e Cassola (Remo Castellini) e Sciascia e Brancati (Gloria Calzoni), mentre volgono lo sguardo alla letteratura femminile (pur prendendo giustamente le distanze da questa definizione) i successivi interventi su Rosa Rosà, Anna Maria Ortese e Elsa Morante (Beatrice Laghezza e Stefano Lazzarin), nonché sulla Ortese, questa volta nel viaggio in Russia del 1954 (Francesca Irene Sensini). Ancora di stampo monografico il contributo sui tanti treni di Dino Buzzati (Laura Nuti) e sul quel capolavoro che è il suo *Poema a fumetti* del 1969. Il treno viene letto anche nella dimensione del rapporto tra letteratura e cinema (Fabio Melelli) e nel ruolo che assume nel mondo del lavoro e del suo immaginario (Carlo Baghetti), dove la trasformazione dell'Italia, lo sviluppo delle macchine e delle industrie, la migrazione operaia verso il nord e verso la fabbrica ha creato una vera e propria letteratura con forti connotazioni di stampo politico e sociale (vedi le opere di Balestrini, Volponi, Bianciardi).

Il volume si chiude con un saggio sui treni turistici (Giovanni Capecchi) e sulla storia e le dinamiche di trasformazione che la ferrovia e il treno hanno portato nel turismo dalla metà dell'Ottocento in poi; contributo di notevole apertura europea (James, Twain, la Spagna e l'Olanda di De Amicis), che evidenzia però come, tra i tanti esempi che è possibile riportare, manchi un vero e proprio romanzo del turismo in treno, poiché il treno stesso era ormai entrato in una dimensione quotidiana che lo rende di fatto meno attrattivo letterariamente. Quasi un parallelo di quanto visto all'interno del genere giallo.

Il testo rappresenta un contributo di indubbio valore nella critica tematica italiana, per la vastità dei campi affrontati e per la ricchezza degli esempi. Con il citato testo di Ceserani, va a costituire un riferimento di notevole spessore per un tema che sin dalla sua apparizione ha frequentato le pagine

della letteratura secondo molteplici sfaccettature e dinamiche. Particolare merito va riconosciuto ai curatori del volume per aver collegato così efficacemente l'attività formativa del dottorato con l'esperienza di studiosi affermati, e l'entusiasmo delle nuove generazioni con la maturità della ricerca più avanzata.