

I Leoni

Iscriviti alla newsletter su www.lindau.it per essere sempre aggiornato su novità, promozioni ed eventi. Riceverai in omaggio un racconto in eBook tratto dal nostro catalogo.

In copertina: Luca Pignatelli, *Treno*, tecnica mista su telone ferroviario, 105,5x170, 2011

© 2020 Lindau s.r.l.
corso Re Umberto 37 – 10128 Torino

Prima edizione: novembre 2020
ISBN 978-88-3353-478-7

TRENI LETTERARI

*Binari, ferrovie e stazioni in Italia
tra '800 e '900*

a cura di Giovanni Capecchi e Maurizio Pistelli





TRENI
LETTERARI



Premessa

Giovanni Capecchi e Maurizio Pistelli

Questo volume nasce dal convegno «Treni letterari. Binarri, ferrovie e stazioni in Italia tra '800 e '900» che si è svolto all'Università per Stranieri di Perugia il 14 e 15 novembre 2019, nell'ambito delle iniziative del dottorato di ricerca, ma non rappresenta fedelmente gli atti di quelle due giornate di studio e di confronto. Se infatti alcuni capitoli corrispondono alle relazioni presentate al convegno, altri – pur partendo dagli interventi tenuti – hanno poi subito profonde rielaborazioni; inoltre, dopo il novembre 2019, pensando a questo libro, si è cercato di coinvolgere studiosi che non erano presenti a Perugia e di inserire argomenti e scrittori che, in prima battuta, erano rimasti esclusi.

Pur non avendo la pretesa della completezza (pretesa che, del resto, resterebbe inevitabilmente frustrata), il volume punta a offrire un quadro più ampio possibile della presenza di treni e ferrovie nella letteratura italiana tra '800 e '900, confrontandosi – capitolo dopo capitolo – anche su ciò che in passato è stato pubblicato sull'argomento. 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 a 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'assieme 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).

L'indagine critica si articola in capitoli nei quali i vari autori (appartenenti a generazioni diverse, con contributi di giovani dottorandi e pagine affidate a docenti di atenei italiani e stranieri) affrontano il tema del treno da prospettive molteplici e con distinte modalità. Si tratta di interventi/saggi incentrati su un libro o su un autore, ma anche di percorsi che si focalizzano su un periodo e una stagione ben precisa, su una ferrovia o una regione determinata, su itinerari tematici o di genere, che attraversano i decenni, puntando l'attenzione sui treni di guerra o su quelli amorosi, sulle locomotive «gialle» e *noir* o su quelle fantastiche e fantasticizzate, sulle ferrovie legate al lavoro o su quelle percorse per viaggi di piacere e turistici, sui treni presi da esponenti politici e raccontati nei romanzi parlamentari o sulle stazioni entrate nelle pagine di scrittori ferroviari e figli di ferroviari.

Il tema è affascinante, complesso, ricco di sfaccettature. Lo sguardo resta concentrato sulla letteratura, ma inevitabilmente la riflessione va oltre: la diffusione del treno come mezzo di trasporto, infatti, si intreccia alla storia (economica, politica, sociale) di un paese, riguarda la vita concreta di tutti i giorni, il modo di rapportarsi non solo con il viaggio ma con la realtà circostante. Con l'avvento del treno si è modificata la relazione con lo spazio e con il tempo, si è trasformato l'immaginario e la maniera di raccontare la realtà: e questo è testimoniato proprio dagli autori ferroviari. Ma attorno alla costruzione delle ferrovie si è soprattutto formato il paese-Italia. I binari hanno contribuito a unificarlo, hanno avvicinato le parti più lontane del territorio nazionale, hanno dato impulso all'economia: e anche questo aspetto affiora in modo palese nelle pagine degli scrittori.

I lettori incontreranno in questo libro treni reali e realisticamente descritti, treni immaginari e metaforici, treni fantastici e legati a elementi perturbanti, treni che si intrecciano alla Storia (tra pagine gloriose e momenti tragici) e alle storie di personaggi e persone che «sentono» il treno, lo utilizzano, lo osservano dall'esterno o lo prendono come prospettiva dalla quale guardare scorrere la vita, fuori dal finestrino, nello scompartimento e dentro di sé. Sono treni, di volta in volta, rasserenanti o inquietanti, carichi di paura o di speranze, che consentono incontri o generano addii, legati alla dimensione onirica o all'inferno che mette radici anche sulla terra, strettamente ancorati alla memoria del passato (in genere corrispondente all'infanzia) oppure proiettati verso il futuro, allegri o malinconici.

In questa varietà di treni, raccontati in un orizzonte temporale che dalla prima linea ferrata italiana (la Napoli-Portici inaugurata nel 1839) arriva fino alla contemporanea alta velocità, risiede, ci pare, la ricchezza del tema, che il presente volume cerca di censire e descrivere, facendo sfilare davanti agli occhi di chi legge numerosi testi, spesso noti (anche se non altrettanto frequentemente osservati da una prospettiva ferroviaria) ma in molti casi poco conosciuti o dimenticati.

Perugia, luglio 2020



Di alcune narrazioni ferroviarie del secondo '800
Verga, Tarchetti, Fogazzaro

Roberto Mosena

Le presenze del treno, della ferrovia, della stazione appaiono numerose e significative nella letteratura italiana del secondo '800¹. Attraverso l'analisi di alcuni romanzi e racconti si cercherà di integrare il giudizio critico che finora ne ha ritenuto, nel complesso, scarsa la presenza e ha attribuito l'assenza di un grande romanzo ferroviario al persistere di tendenze e gusti ancora arcadici².

¹ Come già nei versi di poeti maggiori e minori. Si pensi al modello stilistico e linguistico dei versi carducciani nell'inno positivistico *A Satana*, o alla scena amorosa di *Alla stazione in una mattina d'autunno*. L'inno carducciano, presentato a Giuseppe Chiarini come «lavoro di una notte» del settembre 1863, venne pubblicato a Pistoia dalla Società Tipografica Pistoiese nel 1865. Qui l'autore si cela dietro lo pseudonimo di Enotrio Romano per la prima volta e le sue cinquanta quartine di quinari rappresentano la locomotiva, la vaporiera come il demone che riporterà la ragione nel mondo. Di tutt'altra pasta è la seconda poesia, tratta dal secondo libro delle *Odi barbare* (1877), dove l'empio «mostro» metallico sbuffa portando via Lidia (Carolina Piva), in una mirabile descrizione di separazione e di partenza alla stazione, dove gli elementi climatico-atmosferici fanno da correlativo oggettivo al dolore del poeta: «Io credo che solo, che eterno, / Che per tutto nel mondo è novembre» (vv. 55-56). Rinvio a G. Carducci, *Tutte le poesie*, a cura di P. Gibellini, note di M. Salvini, Newton Compton, Roma 1998.

² Una rivalutazione critica del tema ferroviario è stata possibile a partire dalla prima edizione del saggio di Remo Ceserani, *Treni di carta* (1993), che discute un'ampia fenomenologia di testi di varie letterature, evidenziando la rarità

La narrazione ferroviaria è tutt'altro che marginale in Giovanni Verga. Basti pensare al fatto che lemmi come «treno» e «stazione» hanno ciascuno 30 occorrenze nelle sole novelle, sia di ambito siciliano che milanese, e «ferrovia» 18. Dunque complessivamente hanno lo stesso impiego di voci quali «carro» e «carrozza», un centinaio di occorrenze in totale, sempre nelle novelle.

Per limitarci a queste, diciamo subito che la narrazione ferroviaria di Verga sembra avere, come vedremo solo a prima vista, un che di occasionale. Il treno viene rapidamente descritto come «sbuffante» e «impennacchiato» di fumo o di vapore, rappresenta il luogo in cui è possibile l'incontro amoroso, la stazione è luogo di convegni amorosi, di separazioni e di partenze. È ciò che si evince mettendo in fila scene tratte da *Primavera* (nell'omonima raccolta del 1877, ma ottobre 1876); *Di là del mare* (da *Novelle rusticane*, 1882); *In piazza della Scala, Storia semplice, Camerati, Via crucis* (da *Per le vie*, 1883); *I drammi ignoti* (in *Drammi intimi* del 1884); *Un processo, Artisti da strapazzo, ... e chi vive si dà pace* (*Vagabondaggio*, 1887); *Le marionette parlanti, La serata della diva* (*Don Candeloro e C.*ⁱ, 1894). Una presenza diffusa e costante negli anni, che prosegue anche nelle cosiddette «sparse» (si veda *Il come, il quando ed il perché*), fino ad arrivare a due brevi narrazioni, che novelle, a stretto rigore, non sono: *Nel carrozzone dei profughi* (1909) e *Frammento per Messina!* (1910), pubblicate in due miscellanee per gli orfani del terremoto di Messina (28 dicembre 1908). Sono laconiche testimonianze di narrazione

del tema nella nostra produzione e la scarsità di adeguati approcci critici in Italia. Si veda ora R. Ceserani, *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Bollati Boringhieri, Torino 2002². Sull'argomento si veda anche *Strade ferrate. La tematica del treno e della ferrovia nei testi di Jules Verne, Gabriele D'Annunzio, Gabriel García Márquez e parecchi altri scrittori*, a cura di P. Pellini, M. Polacco, P. Zanotti, introduzione di R. Ceserani, Nistri-Lischi, Pisa 1995.

civile, e nella prima si avverte già un respiro pirandelliano se nel carrozzone i personaggi si «riconoscono», indovinando la tragedia della propria vita, tra chi sogna di trasferirsi in America e chi, rispondendo alla legge di immutabile condanna del destino che vige in tutta la narrativa dell'autore, sentenza: «Qui siamo nati; qui sono le pietre delle nostre case!»³.

Tra le novelle sin qui ricordate *Di là del mare* sfrutta alcuni topoi delle rappresentazioni ferroviarie legate al gusto romantico: la fuga in treno degli amanti; la successiva separazione di questi e la partenza dalla stessa stazione (lei al mattino, lui di sera); la costruzione di un'atmosfera solitaria, crepuscolare, sfumata da una dolce mestizia di ricordi, di memorie di quel «per sempre» (fatto giurare più volte da Verga). Per cui il treno diventa anche strumento di nostalgia, come quella che negli anni a venire sarà risvegliata nel protagonista dal sentire il «sibilo di un treno» che giungeva a un tratto e «si perdeva in lontananza». Sono rapide descrizioni dello scrittore che coglie bene il senso e il ruolo del treno, veicolo di sentimenti, della stazione come luogo di partenza e d'avventura, dunque di slancio vitale, ma anche luogo da cui derivano ai personaggi privazioni, sofferenze e malinconie. Verga però indovina in questa occasione anche un altro aspetto interessante introdotto nella letteratura dalla civiltà del treno: la possibilità di narrare il paesaggio in fuga, nel momento del suo scorrimento, cosa che peraltro modifica l'immaginazione della narrativa moderna instradandola verso futuri binari cinematografici, obbligando la struttura narrativa a piegare in una giustapposizione di brevi sequenze:

³La frase compare in altri contesti. Si veda, al termine del primo paragrafo della novella *Semplice storia*: «Quando si è soli al mondo ci si attacca anche alle pietre». La novella presenta per due volte la separazione alla stazione di una coppia di amanti, figli del Verga «fotografo» di tipi umani: il militare seduttore Balestra, la sprovveduta bambinaia Femia. Le novelle sono citate da G. Verga, *Tutte le novelle*, a cura di G. Zaccaria, Einaudi, Torino 2011.

Il treno si mosse. Prima scomparve la città, le vie formicolanti di lumi, il sobborgo festante di brigatelle allegre. Poi cominciò a passare come un lampo la campagna solitaria, i prati aperti, i fiumicelli che luccicavano nell'ombra. Di tanto in tanto un casolare che fumava, della gente raccolta dinanzi a un uscio. Sul muricciuolo di una piccola stazione, dove il convoglio si era arrestato un momento sbuffante, due innamorati avevano lasciato scritto a gran lettere di carbone i loro nomi oscuri. Egli pensava che anch'essa era passata di là il mattino, e aveva visto quei nomi.⁴

Oltre a questa serie di scene che, pur nella loro brevità e occasionalità, sono indicative di una riflessione dell'autore sul tema, vale la pena insistere su alcuni testi che offrono spunti di notevole interesse per il nostro discorso.

La famosa novella *Fantasticheria*⁵ (1880), pur rientrandovi per mole e, diciamo così, ispirazione, sembra essere stata scritta da un'ottica narrativa diversa da quella consona al genere del racconto; essa appare infatti già romanzesca. La novella non esaurisce l'intuizione nel breve volgere delle sue poche pagine, ma in certo senso prolunga la sua durata e il nostro piacere, proiettandoli in avanti: è preliminare al romanzo dei *Malavoglia* (1881), costituendone una dichiarazione d'intenti, un luminoso antefatto.

Così si spiega anche la rara perfezione, la sua precisione nell'additare, nell'immaginario dialogo di due personaggi, l'ideale dell'ostrica, la religione della famiglia, il «tenace attaccamento di quella povera gente allo scoglio sul quale la fortuna li ha lasciati cadere», ovvero «l'istinto che hanno i piccoli di stringersi fra loro per resistere alle tempeste della vita». Ma se nel mondo,

⁴ *Ivi*, p. 326.

⁵ Pubblicata il 14 marzo nel «Fanfulla della Domenica» e, nello stesso 1880, raccolta nel volume *Vita dei campi* per i tipi di Treves, dove figura in apertura della silloge.

come avverte l'autore, ci sono principi, duchesse e signore, come quella cui si rivolge l'io narrante, e poi i «pezzentelli» di Aci Trezza, è fin troppo facile constatare che nella narrativa di Verga questo mondo resta sempre diviso. Tanto che se uno di quei piccoli uomini, per debolezza, brama dell'ignoto, per curiosità del mondo si stacca dal gruppo, ha sempre inizio, chiarisce l'autore nel finale, un «dramma che qualche volta forse vi racconterò»⁶.

Se la novella è anche una premessa a un romanzo a venire, l'intuizione che la sostiene è pure quella di mettere in contatto, far incontrare, attraverso i fili della narrazione, due mondi diversi e inconciliabili. Verga ci riesce, per tornare sulla nostra strada, o meglio, sui nostri binari, proprio grazie all'irruzione del moderno, alla presenza della ferrovia che mette in comunicazione il mondo dei vinti e il mondo della signora che viaggia e che decide di visitare Aci Trezza.

È proprio il treno, infatti, il pretesto narrativo, il vaso comunicante dei due mondi, lo strumento di contatto tra moderno e antico, o tra città e paese. Non sarà un caso quindi che Verga, accorgendosi della modernità, dell'attualità del mezzo di trasporto, ma anche della sua qualità di vettore di significati, lo metta in cima alla narrazione:

Una volta, mentre il treno passava vicino ad Aci-Trezza, voi, affacciandovi allo sportello del vagone, esclamaste: «Vorrei starci un mese laggiù!».

Noi vi ritornammo e vi passammo non un mese, ma quarantott'ore; i terrazzani che spalancavano gli occhi vedendo i vostri grossi bauli avranno creduto che ci sareste rimasta un par d'anni. La mattina del terzo giorno, stanca di vedere eternamente del verde e dell'azzurro, e di contare i carri che passavano per via, erava-

⁶ Verga allude esplicitamente al romanzo dei *Malavoglia* che, intrapreso nel 1874, quando andava scrivendo le novelle di *Vita dei campi*, era ormai prossimo alle stampe.

te alla stazione, e gingillandovi impaziente colla catenella della vostra bocchetta da odore, allungavate il collo per scorgere un convoglio che non spuntava mai.⁷

Segue, com'è noto, il racconto vero e proprio di quelle quarantott'ore e la conclusione che abbiamo anticipato sopra. Ma l'incipit appena letto presenta uno stratagemma narrativo⁸, ferroviario, che consente all'autore di mettere in dialogo due punti di vista differenti: grazie al treno, è il caso di dirlo, è possibile in questo caso la narrazione. E in questo senso la ferrovia in Verga è veicolo di senso, di discorso, possibilità di racconto e confronto tra due mondi distinti, assolvendo anche un compito che possiamo dire funzionalmente «metanarrativo»; è cioè un mezzo che trasporta anche «significato».

Il Verga novelliere, e «fedele compilatore di "piccoli quadri" [...] preparatorî di più ardite impalcature narrative»⁹, offre altri spunti. Per esempio la novella *Malaria*, altro testo vulgatissimo dell'autore. Si trova nelle *Novelle rusticane*, accompagnate, nell'edizione Casanova del 1882, dalle illustrazioni del giovane pittore torinese Alfredo Montalti, il quale scrivendo all'autore sulla novella sottolineava, nella scelta per il suo disegno, proprio l'immagine icastica del treno («immenso mostro di ferro», «enorme massa nera», «lucide rotaie» ecc.), visto, nell'ora del crepuscolo, come «nota di civiltà moderna in mezzo a

⁷Verga, *Tutte le novelle* cit., p. 117.

⁸Leonardo Sciascia parlava di «trucco» e di «mistificazione» storico-letteraria nel saggio *Verga e la memoria*, in cui rintracciava una sfasatura cronologica tra due narrazioni verghiane che gli consentiva di escludere, al momento in cui la novella è ambientata (al più tardi il 1866), il passaggio del treno per la stazione di Acì Trezza (vi arriverà l'anno dopo, nel 1867). Rinvio a L. Sciascia, *Opere. Inquisizioni, Memorie, Saggi*, a cura di P. Squillaciotti, Adelphi, Milano 2019, vol. II, *Saggi letterari, storici e civili*, t. II, pp. 646-647.

⁹G. Tellini, *L'invenzione della realtà. Studi verghiani*, Nistri-Lischi, Pisa 1993, p. 22.

tanta solitudine»¹⁰. Come se la visione del treno volesse essere «espressione diretta dell'irruzione del moderno in un mondo arcaico-rurale, rappresentando così quella tensione oppositiva fra il mito della campagna e l'immaginario urbano»¹¹ che è poi un motivo più volte affiorante non solo nell'opera verghiana, ma più in generale nella nostra letteratura di secondo '800¹².

Nei primi passaggi di *Malaria* Verga è abilissimo, con rapidi tocchi degni di un macchiaiolo, nel dare al lettore la visione di un luogo desolato sul quale incombe la febbre malarica. In quel panorama di case («sono rare e di aspetto malinconico») e pianura, sempre indicate con aggettivi che formano climax discendenti, irrompe dopo una pagina il moderno. Le case appaiono fra l'altro: «Come cassette di legno bianco, impennacchiate da quattro eucalpti magri e grigi, lungo la ferrovia che taglia in due la pianura come un colpo d'accetta, dove vola la macchina fischiando come il vento d'autunno, e la notte corruscano scintille infuocate»¹³.

L'autore offre al lettore l'immagine di un mondo solitario, perso in una condizione rurale, alla cui atmosfera aderiscono animali ed elementi della natura/paesaggio, rappresentando una «campagna inerte», ferma. L'irruzione della ferrovia in questo mondo, introdotta con una ipotiposi molto realistica e al tempo stesso in perfetto accordo con l'immaginario contadino (un colpo d'accetta che taglia in due la pianura), si avver-

¹⁰ Le lettere sono pubblicate in appendice a G. P. Marchi, *Le bellezze diverse. Storia delle edizioni illustrate di Giovanni Verga*, Sellerio, Palermo 1991. Le citazioni fatte sono a p. 73.

¹¹ F. Rando, *Verga e le illustrazioni delle «Novelle rusticane»*, in *La Letteratura italiana e le arti*, Atti del XX Congresso dell'ADI (Napoli, 7-10 settembre 2016), ADI editore, Roma 2018, p. 4. Il saggio offre una precisa ricostruzione delle vicende «figurative» che hanno accompagnato l'uscita di alcune opere verghiane.

¹² Sull'argomento rinvio a G. Mazzacurati, *Stagioni dell'Apocalisse. Verga, Pirandello, Svevo*, Einaudi, Torino 1998.

¹³ Verga, *Tutte le novelle* cit., p. 242.

te come scontro o shock, non tra aulico e prosaico stavolta, ma tra moderno e antico, passato e futuro. Se il tema della novella è l'omonima malaria, in realtà Verga sembra identificare nella presenza della ferrovia l'elemento perturbante di un mondo ancora legato a ritmi arcaici; in questa direzione la novità del treno appare elemento di contraddizione o di alterità. E come tale non viene accettato dalla gente del luogo.

Infatti, nelle pagine successive, l'autore convoca nella narrazione le sue tipiche figure umane di lotta per l'esistenza e di una sofferenza e povertà assolute, sulle quali grava la malaria. Ma trova subito modo di discutere della ferrovia che, a questo punto, diventa il controtema della novella. Verga introduce così lo «scimunito»:

Più tardi era stato attratto dalla ferrovia che costrussero lì vicino. I vetturali e i viandanti erano diventati più rari sulla strada, e lo scimunito non sapeva che pensare, guardando in aria delle ore le rondini che volavano, e batteva le palpebre al sole per capacitarsene. La prima volta, al vedere tutta quella gente insaccata nei carrozzoni che passavano dalla stazione, parve che indovinasse. E d'allora in poi ogni giorno aspettava il treno, senza sbagliare di un minuto, quasi avesse l'orologio in testa; e mentre gli fuggiva dinanzi, gettandogli contro la faccia il fumo e lo strepito, egli si dava a correrli dietro, colle braccia in aria, urlando in tuono di collera e di minaccia: uuh! uuh!...¹⁴

Qui, com'è evidente dal testo, si suggerisce che lo scimunito, prima di altri, intuisce come l'arrivo del treno muti per sempre la vita del paese. La mossa di correre e urlare per scacciare il treno è, dunque, la logica conseguenza di un rifiuto. Ma non è l'unico personaggio ad avercela con il progresso. L'oste, che per

¹⁴ *Ivi*, p. 246.

colpa della malaria perdeva una dopo l'altra le mogli, donde l'epiteto di «Ammazzamogli», ogni volta che vede passare il treno sputa per terra scrollando il capo in segno di rifiuto del destino: «La ferrovia che gli rubava gli avventori, e la malaria che gli portava via le mogli». Oltre all'oste c'è poi un terzo personaggio legato alla ferrovia, compare Mommu, un cantoniere della ferrovia che, tra un treno e l'altro, frequenta l'osteria ormai deserta.

L'epilogo della novella è segnato dalla resa dell'oste che, non potendo far fronte alle spese, chiude la sua attività e trova un altro impiego, nella ferrovia:

Allora stanco di correre tutto il giorno su e giù lungo le rotaie, rifinito dagli anni e dai malanni, vedeva passare due volte al giorno la lunga fila dei carrozzoni stipati di gente; le allegre brigate di cacciatori che si sparpagliavano per la pianura; alle volte un contadinello che suonava l'organetto a capo chino, rincantucciato su di una panchetta di terza classe; le belle signore che affacciavano allo sportello il capo avvolto nel velo; l'argento e l'acciaio brunito dei sacchi e delle borse da viaggio che luccicavano sotto i lampioni smerigliati; le alte spalliere imbottite e coperte di trina. Ah, come si doveva viaggiar bene lì dentro, schiacciando un sonnellino! Sembrava che un pezzo di città sfilasse lì davanti, colla luminaria delle strade, e le botteghe sfavillanti. Poi il treno si perdeva nella vasta nebbia della sera, e il poveraccio, cavandosi un momento le scarpe, seduto sulla panchina, borbottava: «Ah! per questi qui non c'è proprio la malaria».¹⁵

È la terza volta che si presenta, quasi un leitmotiv, la frase, eppure sembra già di scorgere per l'oste un'ombra di riconciliazione con il progresso. Il paragrafo conclusivo della novella è importante perché ribalta, con la sua vitalistica atmosfera suggerita da oggetti, materiali, costumi, luci, tipi umani («allegre

¹⁵ *Ivi*, p. 248.

brigate di cacciatori», «belle signore»), l'incipit della narrazione. La descrizione di una campagna triste e solitaria, immagine del vecchio mondo ottocentesco, lascia il posto nelle righe finali all'introduzione di un mondo nuovo: la lentezza dell'avvio, tutto nel clima afoso e arso della pianura, cede il passo alla velocità del treno; la campagna immobile lascia il posto a quel «pezzo di città» che sfila con la locomotiva; la macchia di nero volge a un rilievo quasi futuristico.

Nel dualismo delle opposizioni arcaico/moderno, campagna/città, lentezza/velocità, ombra/luce, tristezza/allegria, realtà/immaginazione, Verga capovolge la narrazione, senza rinunciare però, tra le righe, a una nota del suo radicale pessimismo sociale, quando ricorda *en passant* la presenza alle volte di «un contadinello che suonava l'organetto a capo chino, rincantucciato su di una panchetta di terza classe».

Dalla Sicilia di queste novelle Verga passa alla Milano della raccolta *Per le vie*. È stato sottolineato dalla critica che se mutano i personaggi, in realtà qui non cessa di ripresentarsi l'identica prospettiva narrativa: il Verga narratore impersonale punta spesso il suo diaframma su popolani e figure di povera gente, ai margini, verrebbe da dire, della modernità. Tutto ricade, comunque, nel grande disegno dell'autore: mostrare il fondo di infelicità che è nella vita umana, dalla Sicilia a Milano, dai popolani agli aristocratici.

Su questo sfondo appare molto significativa la novella che chiude la raccolta, dal titolo *L'ultima giornata*. Ha già un piede nel '900, nel più secco neorealismo, è la rappresentazione di un suicida. Un uomo spersonalizzato e qualunque, un «nessuno» di cui non si conosce il nome si getta fra le rotaie sotto un treno in corsa. Verga ne avverte subito il lettore perché la narrazione incomincia dentro al treno, dove i viaggiatori – una marchesa, un giovanotto, una damigella – «sentirono una scossa». La storia di morte è presentata con un montaggio vario di voci e di pro-

spettive differenti, ma tutte dello stesso peso: una polifonia che racconta l'episodio a proprio piacimento prima di dimenticare l'accaduto e concludere la giornata di festa tra scoppi «rari e improvvisi di allegria», mentre la tragedia viene ribadita in chiusura. Se da una imprecisata lontananza arrivano, lungo i binari fatali, gli echi della festa: «Tutto intorno, sotto il cielo stellato, si faceva un gran silenzio, e il grillo canterino si mise a stridere sul ciglio della ferrovia»¹⁶.

L'ultima giornata è novella di gusto moderno, dunque, per l'interessante montaggio dei punti di vista che raccontano la vicenda, per la presenza dell'uomo ridotto a «sconosciuto», per il tema del suicidio che propone la macchina ferroviaria come *deus ex machina*¹⁷.

¹⁶ *Ivi*, p. 420. Alcuni critici hanno sottolineato anche l'insensibilità degli uomini di fronte all'evento drammatico, dunque l'indifferenza del coro di voci rispetto alla tragedia silenziosa del singolo, ben simboleggiata dal Verga nell'opposizione risolutiva festa/morte. Nelle parole di C. Musumarra, *Verga e la sua eredità novecentesca*, La Scuola, Brescia 1981, p. 152: «*L'ultima giornata* (che tanto piacque al Momigliano) è tra le novelle più incisive ed efficaci del Verga, ma manca ad essa quella potenza di racconto che sola può derivare dall'intima adesione al fatto narrato. Nessuno dei veri "vinti" verghiani avrebbe pensato al suicidio». È un giudizio che necessiterebbe approfondimenti. Tuttavia, per i motivi sopra menzionati, la novella appare di una novità affatto trascurabile, prefigurando peraltro in termini estremamente novecenteschi gli esiti del personaggio «vinto».

¹⁷ Il binomio treno-morte compare anche in Charles Dickens (*Dombey and Son*, 1844-1846), Lev Tolstoj (*Anna Karenina*, 1875-1877), Anthony Trollope (*The Prime Minister*, 1876). Meritano qui un cenno per gli analoghi esiti drammatici, tra incidente e suicidio, la novella di Federico De Roberto *Il paradiso perduto* (da *Lalbero della scienza*, 1890) e il romanzo di Alfredo Oriani *Vortice* (1899). Nella prima il dubbio, la paralisi psicologica e verbale di un uomo che abbandona la famiglia, concedono spazio, in un andirivieni tra interiorità ed esteriorità, alla descrizione dell'ambientazione ferroviaria, seppure notturna e oscura, e allo stridere dei ferri sulle rotaie. L'uomo, in una pausa del viaggio, scende dal convoglio e viene investito dal treno che procede in direzione opposta. Ricordiamo che con l'episodio De Roberto rappresenta la morte del