Intervista al filosofo Emanuele Severino

Guai, dare un senso alla vita

Emanuele Severino

Il suo ultimo libro, «La strada»

Riscopri l'eternità, Occidente folle e nichilista

In *L'invenzione di Morel* lo scrittore argentino Bioy Casares presentava uno dei volti che i sogni metafisici degli uomini possono dare all'angoscia: l'essere eterni. La situazione era questa: un perseguitato, rifugiatosi su un'isola deserta, scopriva una macchina in grado di fissare per sempre gli istanti della vita. Il perseguitato accuratamente sceglieva il meglio, azionava la macchina e lo ripeteva all'infinito. Ma non teneva conto di un particolare, la memoria, che inesorabilmente gli faceva apparire quei momenti come delle eterne ripetizioni. Che condizione angosciante l'eternità! Non sembra tale a Emanuele Severino, filosofo di punta dell'università di Venezia, critico dell'Occidente e della sua civiltà tra i più radicali e tra i più pubblicati e interpellati. In *La strada* (Rizzoli 1983, pagine 260, L. 16.000) divulga in modo semplice e chiaro parte del suo pensiero (già consegnato a scritti ben più impegnativi, quali *Essenza del nichilismo* e *Destino della necessità*): «Tutte eterne le cose, dalle più umili alle più grandi, tutte ingenerabili e incorruttibili, esse vanno lungo una strada, nel senso che vanno via via mostrandosi, vanno entrando e uscendo dalla volta dell'apparire del mondo».

Non è un'affermazione nuova. Lasciando stare Parmenide, filosofo greco del VI secolo a.C. che aveva rappresentato metaforicamente il tutto come uno Sfero eterno e immoto (e a cui Severino si rifà esplicitamente), già Kant aveva messo la proposizione di Parmenide tra le «antinomie della Ragione», tra le asserzioni che non hanno nessuna speranza di essere dimostrate né come vere né come false. Non diceva Kant che l'eternità dell'Essere è un falso, diceva semplicemente che è impossibile decidere di essa (e quindi anche del suo contrario): poneva alla ragione umana dei limiti invalicabili verso le conoscenze ultime e definitive. Appunto dalla rinuncia del pensiero occidentale alla Verità ultima prende avvio la filosofia di Severino. Orfano di certezze, l'Occidente (che è ormai un'unica forma di vita estesa a tutto il pianeta) non ha criteri stabili per distinguere il bene dal male. Ciò che vale non ha più tribunali — tranne quello della forza — dove far prevalere i suoi diritti: «vale solo perché vince... soltanto se vince»; ciò che lo rende un valore «non è altro che la sua *forza* di valere». Perciò l'essenza della civiltà occidentale è un «demone» che nella sua «follia» vuole dominare ogni cosa, per strapparla al suo essere, per piegarla, se non alla verità, alla volontà di potenza.

Ma questo demone, ospite importuno, come ci è entrato a casa nostra? La colpa è di Platone, il padre della filosofia. È lui che per primo ha formulato l'essenza del *nichilismo* e l'ha imposta come modo di guardare al mondo, a un'intera civiltà. E con lui che è nata la filosofia e con essa l'Occidente. Da Platone in poi, una cosa è per noi una cosa perché viene dal Niente e torna al Niente, perché il suo essere non è altro che una parentesi transitoria tra il niente che era e il niente che sarà. Il Tutto, il Mondo sono solo il teatro in cui Essere e Niente si disputano le Cose. È il modo stesso di considerare la realtà — insieme di cose effimere che appartengono al niente — che costituisce l'essenza del nichilismo; ed è il nichilismo la follia dell'Occidente. La fallacia del nichilismo porta gli uomini all'errore («pensare un tempo in cui le cose non sono, significa pensare un tempo in cui il *nonniente* è *niente*); esso è nocivo, perché spinge ad operare come se le cose fossero niente, come se non fossero ancorate al loro essere, al loro destino, quindi con la sola violenza del dominio. E soprattutto il nichilismo è fonte di sofferenza perché impedisce agli uomini di percorrere la loro Strada, perché li convince della loro mortalità.

Ma «gli uomini non diventano polvere». Come il sole che al tramonto scompare dalla volta del cielo non per questo diventa niente, così gli uomini quando escono dalla volta dell'apparire non per questo diventano niente. Come ogni cosa, il loro Essere è inseparabile, e «appunto per questo possono ritornare». Fuori dal nichilismo l'uomo sente di «essere la gioia del Tutto», perché la sua strada è quella di partecipare al destino beato di eternità e di immutabilità di tutte le cose.

Interessante sarebbe sapere con che animo il perseguitato tornato dall'isola di Morel si dispone a percorrere questa strada.

Maurizio Barbato

«VERECHIA, ottobre edrà, è un grande filosofo, un autentico genio ed una persona simpaticissima», aveva anticipato Bruno Boni, sindaco di Brescia che vanta con Emanuele Severino, uno dei maggiori pensatori contemporanei, un sodalizio che da trent'anni gravita attorno alla filosofia. Severino insegna filosofia teoretica all'università di Venezia e collabora alla terza pagina del «Corriere della Sera». Numerosissimi i suoi libri rivolti agli addetti ai lavori («La struttura originaria», «Studi di filosofia della prassi», «Essenza del nichilismo», «Destino della necessità»). Due saggi, «A Cesare e a Dio», e il recentissimo «La strada», si presentano negli stilemi con una veste del tutto innovativa per la letteratura del filosofo, definita «facile», con la quale ora si porge anche al grande pubblico. Il filosofo si considera ormai un bresciano di adozione e nella sua città natale è un po' come uno straniero in patria, poiché, l'ambiente provinciale nei costumi e nella mentalità guarda a questo figlio prodigio con molta circospezione. «Il cammello a due gobbe», così come ha definito Brescia in una metafora riuscitissima, e lui stesso, «il beduino», convivono ignorandosi rispettosamente. Eppure il professore a Brescia sta bene più che in qualsiasi altro luogo, anche se dialogando si avverte il proposito ostinato di rimanere estraneo alla realtà cittadina. Forse già da ragazzo Severino decise inconsciamente di tagliare il cordone ombelicale con la città che gli ha dato i natali. Infatti ai tempi del ginnasio iniziò a rivendicare le sue origini sicule, bugie che gli costarono il disredito di compagni i quali, alla consegna della pagella, avrebbero poi scoperto che in realtà Severino Severino (Emanuele è il secondo nome), era brescianissimo. Il padre era siciliano di Mineo e la sua famiglia vantava l'amicizia con Luigi Capuana. Forse per questo la sua presunta sicilianità diventò una questione di prestigio.

Le preveggenze del sindaco Boni, sono esatte: il professore ha accettato l'incontro dimostrando, nonostante gli impegni pressanti, una squisita disponibilità. Della sua personalità balza subito agli occhi la profonda e autentica umanità, segno distintivo di una grande saggezza. La nostra conversazione notturna avrebbe dovuto essere una chiacchierata del dopo cena con un buon bicchiere di whisky in mano, ma come spesso accade, «il destino guida l'accadimento della terra» e così anche i nostri propositi sono sfumati.

In che cosa crede il filosofo, in che cosa crede l'uomo?

«Le convinzioni di questi due contano ben poco; ci si dovrebbe forse chiedere qual è il contenuto della filosofia che viene qualificata come mia e qual è il contenuto invece delle mie certezze, poiché, filosofo o uomo, credono nelle stesse cose. Sono contrario a trattare in pochi minuti il contenuto della filosofia perché dovrei formulare delle tesi non avendo la possibilità di giustificarle, e le tesi che non appaiono motivate, in questo caso, sono come un bel volto bendato, perciò enunciandole isolate se ne altera il significato».

Ci sarà pure un credo nella sua vita...

«Certo, anch'io credo in qualcosa — come credono tutti gli altri — ma quello in cui si crede è proprio ciò di cui val meno la pena di interessarsi. È la fede».

Ma come uomo in che cosa crede?

«Qui sento di doverla deludere fortemente. Come le ho detto le mie convinzioni sono comuni a quelle di tutti. C'è una sola differenza, una specie di ombra che si leva su quello che realizzo e per la quale so di non far niente di giusto. Ecco perché sono in una condizione un po' diversa dagli altri, soprattutto da coloro che sono sicuri di non sbagliare mai. Comunque se dovessi scegliere direi che l'amore rimane una realtà molto importante».

Cos'è l'amore?

«È interessante considerare l'etimo di questa parola costruita su *ar*. Come la polis è il luogo originario di ogni metropoli, così l'eros platonico è il luogo originario di ogni forma dell'amore occidentale. Platone quando parla di eros ne parla come di una *mechanè*, cioè di una macchina, quindi di una *techne*; l'eros è una forma di *techne*, è un modo di impadronirsi delle cose. Anche l'amore però, come la filosofia, appartiene ad un'alienazione di fondo della nostra civiltà. Ciononostante, anch'io amo, ma con quell'ombra data dalla consapevolezza che ciò che faccio è un qualcosa di distorto. Non sto, badi bene, peccando di modestia, desidero precisare infatti che lo dirò di una qualsiasi altra persona, del Papa, di Gesù Cristo e di lei. L'individuo quando agisce erra; perché s'illude di essere padrone delle cose, tutto l'operare dell'uomo è un errare in senso forte. Le realtà belle, grandi, divertenti della vita appartengono a questo errare».

Fra giustizia, saggezza e temperanza quali virtù predilige?

«Preferirei che non fosse una quarta: la serenità. Mi piace di più, perché sottintende che anche quei termini siano stati acquietati, risolti. Serenità è una grande cosa...».

Lei è sereno?

«Penso di no. Intravedo affinità tra il significato di questa parola e la verità. Quando parlo di serenità penso ad una giornata di sole, col cielo terso, e cioè a quella condizione di luce che permette di vedere le cose, di percepire i colori. È la serenità che ci consente di guardare in faccia così'è la giustizia, la temperanza, concetti peraltro ombrosi. Solo quando c'è luce si può andare per i cammini oscuri. Come individuo sono poco sereno, però la filosofia è il luogo della serenità, della chiarezza. Un uomo che vuol essere se stesso stabilisce una differenza fra sé e le altre cose gettando un'ombra. Il portarsi verso sé stessi è l'opposto dell'apertura della serenità. Proprio in quanto essere pensanti non ci è data la possibilità di sentirci sereni. Così come, proprio in quanto siamo individui, non ci è data la possibilità di stare al di fuori dell'errore».

A che cosa servono i filosofi?

«Si potrebbe dire che la nostra civiltà è il risultato del loro servizio, contrariamente a tutte le studiaggini che si dicono di solito in proposito. Non c'è stato nulla che è più servito della filosofia. Essa infatti ha preparato il terreno su cui si è sviluppata la nostra civiltà. C'è da augurarsi che si arrivi al non servizio della filosofia. Già Aristotele diceva della filosofia: "Non serve perché non è una serva". E tuttavia egli è stato un gran servitore. Ancora oggi non ci rendiamo conto di quanto il nostro modo di produrre sia dovuto a ciò che i filosofi hanno pensato. La filosofia storica ha creato le basi di quello che noi oggi siamo. Servire significa instaurare un rapporto di mezzo-scopo, quindi capacità di ottenere uno scopo, capacità di dominare, quindi volontà di potenza; dominio, quindi scontro tra le volontà di potenza, per arrivare infine a quell'orrore che oggi è la terra, risultante dal fatto che la filosofia è riuscita a servire parecchio».

Che ruolo svolgono gli intellettuali nella società?

«Quando mi definiscono così, mi offendo. Ma parlando seriamente, oggi, nel mondo, l'intellettuale è colui che rivolge alla civiltà una critica basata su quella stessa forza che la civiltà della tecnica porta a radicale compimento. È un critico che non si avvede, quando attacca la civiltà della tecnica, che il terreno su cui costruisce la sua critica, i principi su cui la sviluppa e i fondamenti da cui essa si diparte sono quelli stessi che la civiltà della tecnica ha realizzato nel modo più rigoroso. Potremmo concludere dicendo che l'intellettuale oggi è una volontà di potenza debole rispetto alla volontà di potenza vincente della scienza».

La genialità è un treno a cui quasi tutti arrivano in ritardo, tutti tranne lei. Le è mai pesato questo destino?

«Lasciamo stare la mia genialità. Rimane che il frutto delle mie meditazioni mi piace moltissimo: non sarei disposto a barattarlo con gli altrui pensieri. Sono appagato da ciò che faccio e non ho nessuna sensazione di peso. Anzi se in me, povero diavolo, irrompe a volte la serenità, essa proviene dai cieli oggettivi che solo il pensare può suscitare».

Dove nascerà a suo avviso una nuova cultura?

«L'America senz'altro è il luogo possibile per una svolta epocale. Benintesso per America intendo Stati Uniti e con più precisione parlo di un Nord ben definito, che è il trionfo di una tecnica che non è semplicemente macchinismo e che non è una semplice cultura scientifica contrapposta alla civiltà dei valori umanistici».

Viviamo in tempi in cui la gente ha bisogno di essere rassicurata e consolata. Cos'è la fede per l'uomo?

«La condizione della vita. Il problema che ne deriva è quello della verità. Quindi ritorniamo al problema dell'individuo. La vita è la forma più icastica dell'errare, quindi, se la fede è la condizione della vita, la fede è dunque la forma più icastica dell'errare. Quando un uomo dà un senso alla vita, proprio perché lo dà e lo dà alla vita, commette un duplice errore. Il dare senso è un prevaricare sul farsi innanzi delle cose. Per di più lo si vorrebbe effettuare nei confronti della vita. In greco "vita" si dice "bios", che è parente di "bia", "violenza". In questa frase apparentemente bella come "dare un senso alla vita" si nascondono le cose più orrende di questo mondo. La morte è la manifestazione più vistosa della violenza che c'è nella vita: ma non è in antitesi, non è in conflitto con la vita».

Emanuela Zanotti

Novità in libreria

Trieste, bel suol d'amore

Fulvio Tomizza

La città di Miriam

Rizzoli
pagine 198, lire 15.000

Portato al grande pubblico dalla Rai che ne ha tratto un film trasmesso recentemente dalla rete 2, «La città di Miriam» di Fulvio Tomizza viene ripresentato in una riedizione dalla Rizzoli. Stefano, protagonista del romanzo, «penetra — scrive Geno Pampaloni — nella casa triestina dei Cohen e vi si aggira come in un tempio del cuore borghese, che gli si rivela meraviglioso: critico e autoironico, caustico e indulgente, curioso di tutto e pure saldo in una orgogliosa autosufficienza intellettuale, scettico ma segnato per sempre da una cicatrice, da una antichissima fede». Stefano resta affascinato dalla personalità del padre di Miriam con la sua aria di grande saggio. Inevitabilmente con Miriam nasce un amore che appare sotterraneamente legato a quel vecchio che si sente come un depositario della civiltà. Suffo sfondo resta Trieste città tutta italiana ma anche profondamente legata al mondo che fu dell'impero austroasburgico.

«Lo Stefano di Tomizza — ha scritto Giacinto Spagnoletti — sembra calarsi nella sua ebbrezza amorosa, giocando su equilibri instabili, l'origine contadina e il rapporto con l'incantevole moglie, eternamente bambina, simbolo di una città e insieme di una presa di coscienza mitteleuropea».

Vitelloni veneti anni '50

G.A. Cibotto

La coda del parroco

Marsilio Editori
pagine 303, lire 15.000

Cibotto — artefice della rinascita del teatro veneto avendo riproposto per primo nel dopoguerra le opere di Ruzante e Giancarli — presenta in questo libro una serie di racconti legati alla stagione del neorealismo anche se con un tono di distacco e disincanto. La narrazione si rifà alle esperienze personali dell'autore. Viene così messo sotto accusa quel moralismo ipocrita e tipicamente borghese della provincia veneta degli anni cinquanta; «La coda del parroco» proprio per questa realistica descrizione suscitò uno scandalo nel 1958 quando fu pubblicato per la prima volta. I personaggi di Cibotto, tanto vicini a quelli fellinia-ni dei «Vitelloni» e della «Dolce vita», sono dominati dall'ansia di fuggire dalle piccole miserie e dalle ottuse tradizioni della piccola provincia. Nasce in loro uno spontaneo mito della grande città simbolo di un mondo di libertà e di straordinaria ricchezza culturale. Ma come tutti i miti anch'esso è destinato a crollare dinanzi alla grigia e amara realtà di una civiltà urbana che li emargina e li umilia. Cibotto contrappone così le immagini della bigotta provincia polesana a quelle scintillanti ma non meno vuote e corrotte della vita romana ma non rinuncia a inviare dalle sue pagine un messaggio di fiducia e di speranza sulla società italiana.

Filastrocche e poesie con nostalgia

Maria Stella Ardizzone

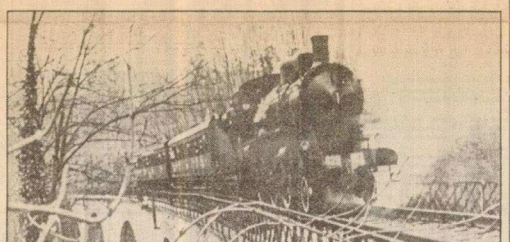
Poesie

pagine 47, lire 6.000

«Poetessa della domenica» e alla sua opera prima, Maria Stella Ardizzone, ispettrice scolastica in pensione, non ambisce a offrire altro che un'appassionata testimonianza poetica ricca di spunti autobiografici. A una serie di allegre filastrocche, quasi un ricordo di un tempo che fu, segue una quindicina di poesie, la maggior parte recentissime, cariche di lirismo e con una punta di nostalgia per quel mondo della scuola alla quale l'autrice ha dedicato tutta la vita.

Le poche superstiti saranno demolite o diverranno pezzi da museo

Vecchia cara vaporiera, addio


Una locomotiva tipo 625: nate fra il 1910 e il 1922, raggiungevano gli 80 all'ora

SCREMONA, ottobre buffi di fumo, nuvole di vapore, bruscoli di cenere nell'aria, bagliori notturni di fiamme dai forni delle locomotive hanno caratterizzato per anni la storia delle Ferrovie italiane. Gli ultimi convogli trainati dalle vaporiere andarono ufficialmente in pensione circa 25 anni fa; ma questo non significò una loro completa e definitiva scomparsa. Infatti ancora per parecchi anni le nere e sbuffanti macchine furono usate nei depositi e negli smistamenti per svolgere lavori di traino fra i più umili. Addio dunque alle linee «importanti», ai trilli del capostazione, allo sventolio dei fazzoletti dei passeggeri. Fazzoletti che candidi rimanevano per poco perché — diciamo la verità — viaggiare sui treni a vapore significava sopportare la sporcizia causata dal fumo e dalla cenere e la puzza che diffondendosi nei vagoni impregnava gli abiti.

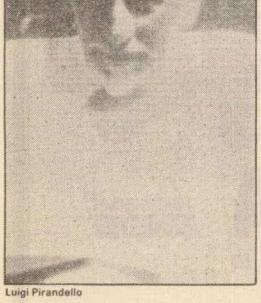
Alla fine degli anni settanta, con la sua radiazione la vaporiera è diventata un simbolo della storia dei trasporti ferroviari, una storia che fino all'anno scorso è stata fatta rivivere di tanto in tanto con speciali viaggi di treni composti da antichi vagoni (quelli chiamati «cento porte») trainati da ultrasessantenni locomotive. Dall'inizio di quest'anno, invece, anche questa modestissima attività si è ridotta al lumicino: le Ferrovie per ragioni economiche e sindacali non autorizzano praticamente più questi convogli. «Organizzare questi viaggi — dicono alle FS — significa distogliere materiale specializzato, trovare macchinisti in grado di guidare questi vecchi mezzi, occupare le linee a scapito delle corse "normali". A tutto questo — rincalzano — si aggiunge il costo il più delle volte non ripagato dalle tariffe». Definitivo semaforo rosso per gli appassionati di cose ferroviarie che amavano riassaporare il tempo che fu viaggiando sulle vaporiere.

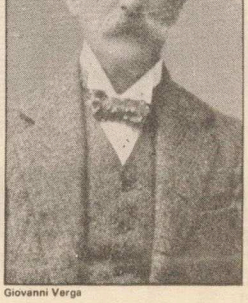
«Ma è possibile che per le Ferrovie la ristrutturazione e il risparmio passino proprio attraverso l'abolizione dei nostri treni», dice Gino Savaris del Gruppo Amici della Ferrovia che ha sovente organizzato «viaggi-revival». «Sono stati organizzati viaggi — continua Savaris — a cui hanno partecipato migliaia di persone. Sul nostro esempio si sono mosse aziende di soggiorno e amministrazioni comunali. Abbiamo legato il turismo al treno, abbiamo propagandato nel modo più efficace e meno costoso l'uso della ferrovia. In tanti Paesi europei, come nella vicina Svizzera, questa attività collaterale è tenuta in grande considerazione, tanto che le Ferrovie elvetiche propagandano i loro viaggi "a vapore" proprio qui in Italia».

Ma non è proprio del tutto esatto dire che le vaporiere non sbuffano più. Infatti se è vero che i treni ormai sono tutti trainati dai locomotori elettrici o diesel e che il famoso Tgv (Train a grande vitesse) collegherà presto la Francia all'Italia, è anche vero che gli ingegneri delle Ferrovie per ottenere l'abilitazione debbono sostenere un particolare esame: dimostrare di saper condurre una vaporiera! Esattamente come trenta e passa anni fa. L'ultima corsa per l'«abilitazione di ingegneri» è avvenuta il 14 maggio scorso: sbuffante protagonista la locomotiva Gr. 740-417 che ha valorosamente raggiunto Cremona dopo essere partita dal secondo binario di Milano Centrale. La vecchia macchina ha concesso l'abilitazione ai giovani ingegneri «figli dell'elettronica»: proprio lei, abituata alle manovre dei vecchi macchinisti e fuochisti «figli dell'acqua e del carbone». Una bella contraddizione: le locomotive a vapore non circolano più e le Ferrovie vogliono che i loro ingegneri le sappiano guidare. Ma forse una spiegazione c'è. Anche questa al limite dell'assurdo. Infatti per esigenze militari le Ferrovie sono obbligate e tenere accantonato un certo numero di vaporiere a disposizione dell'esercito: in caso di guerra si presuppone la distruzione delle linee elettriche e quindi solo mezzi alternativi potrebbero circolare. Da qui l'ordine di tenere efficienti le vaporiere. Però, ci si scorda che esistono le locomotive funzionanti a nafta. Ma tant'è, la regola è questa. Oltre tutto si correrebbe il rischio di avere le locomotive ed essere sprovvisti del personale capace di guidarle e farne la manutenzione. Ormai i «vecchi» sono andati in pensione e gli allievi macchinisti non ricevono alcuna istruzione che riguarda il vapore mentre ridotti a poche decine sono gli operai — vorremmo dire gli artigiani — che in tutta Italia sono in grado di procedere alla manutenzione delle vecchie locomotive. I calderai, gli uomini che si preoccupavano di pulire, mettere in ordine, riparare le caldaie, le camere a fumo, insomma il cuore della macchina, sono una categoria in estinzione.

La filosofia aziendale delle Ferrovie italiane è stata sempre rivolta al futuro e ha sempre guardato, fin da tempi lontani, all'elettricità come al sistema migliore per far procedere il traffico su rotaie. Infatti le vaporiere cessarono di essere fabbricate sin dagli anni venti. In altri Paesi, come la Gran Bretagna, si proseguì sulla strada del vapore, ma pur raggiungendo il massimo risultato possibile dal punto di vista tecnico, non si poté, ad un certo punto, non ammettere — nonostante quel Paese sia sempre stato un notevole produttore di carbone — che l'epoca delle vaporiere era definitivamente passata. Certo, nel mondo, circolano ancora treni a vapore: in Cina, in Turchia, in altri Paesi esotici e dalle esigenze economiche e sociali sicuramente diverse dalle nostre. Da noi si pensi che le vaporiere erano ben 6.340 nel 1925, 3.189 nel 1957, 406 nel 1975, 345 nel 1979. Ed oggi? «Forse — dice un ferroviere — si passano di poco le cento unità. Accantonate sui binari morti dei depositi, la "pancia" (la caldaia e il forno) preservata dalla corrosione con gli idrati e altre sostanze speciali, le vaporiere attendono un sempre più improbabile riutilizzo: siamo troppo invischiati nella recessione e anche le FS assumono pochi ingegneri che devono fare il patentino sul vapore». «Ormai attorno alle vaporiere — dice il capo deposito di Cremona, Paolo Maccagni — si lavora solo in occasioni rarissime. Qui ne abbiamo otto di cui due del gruppo 740. Le macchine di minor potenza se non sono già state demolite presto lo saranno, altre sono a disposizione dei militari, altre ancora termineranno i loro giorni come generatori di vapore. A qualcuna è destinato un ultimo momento di gloria: andare a finire in un museo, come quello di Pietrarsa, in provincia di Napoli. Lì le Ferrovie hanno deciso di raccogliere le proprie locomotive sia a vapore che elettriche o diesel. Ve ne sono anche di proprietà di società private o provenienti da aziende ferroviarie straniere. Noi, qui a Cremona, stiamo mettendo in ordine una Gr 480.017 che appunto è destinata a raggiungere, trainata da un locomotore elettrico, il museo FS di Pietrarsa per i primi dell'84. Era una gran bella macchina in servizio, prima della guerra, sulla linea del Brennero». La trazione elettrica prima e i sofisticati apparati elettronici poi hanno da tempo spodestato il vapore dalle strade ferrate italiane. Rimangono solo i ricordi — non sempre piacevoli — di uomini e macchine che hanno scritto una pagina non irrilevante della nostra storia. Ma il cambiamento è stato giusto, doveroso e salutare. Sì, soprattutto salutare visto che macchinisti e fuochisti lavoravano in condizioni veramente dure, costretti a penosi sacrifici. Erano dei tecnici che amavano in genere il proprio lavoro (a ciascuna coppia composta da un macchinista e da un fuochista era assegnata una specifica vaporiera) avendo con la macchina un rapporto di odio-amore che se li portava a maledire le ore passate in piedi esposti alternativamente al caldo e al freddo, li induceva anche a controllare la propria locomotiva con la medesima dedizione che riservavano alla Topolino o alla Lambretta che, acquistate magari a cambiali, li attendeva fuori di casa. Ne conoscevano ogni bullone, ogni ingranaggio: sapevano che il viaggio dipendeva soprattutto dalla loro attenzione, dalla loro competenza e dalla loro «passione». Senza contare che in quei tempi le FS premiavano chi, rispettando le tabelle e gli orari, risparmiava sul carbone. Da qui la necessità dell'affiatamento della «coppia» nel condurre la locomotiva, il che esigeva attenzioni e «amorosi sensi» sicuramente sconosciuti a chi guida uno di quegli asettici, velocissimi locomotori elettronici di recente messi in servizio. Ormai il destino delle vaporiere si è compiuto. Di esse rimangono solo reperti da museo, schelettri destinati al demolitore, fotografie e modellini per gli appassionati della rotaia. Ma il loro ricordo è comunque destinato a perpetuarsi grazie ai bambini. Anche i più piccini sanno che il treno fa «ciuff ciuff», come le vaporiere dei tempi dei loro nonni.

Giuseppe Ramazzotti


Luigi Pirandello


Giovanni Verga

«La tela lacerata» di Natale Tedesco

Viaggio nell'Italia letteraria del '900

Natale Tedesco continua il suo viaggio all'interno della civiltà letteraria del nostro secolo iniziato nel 1979 con *La coscienza letteraria del Novecento* (S.F. Flaccovio editore) e proseguita due anni dopo con *La norma del negativo - De Roberto e il realismo analitico* (Sellerio editore). Dopo avere esplorato nel primo volume l'universo di Gozzano e quello di Svevo e nel secondo quello di De Roberto con strumenti critici «totalizzanti», affronta ora globalmente sessanta anni di narrativa italiana (1880-1940) in *La tela lacerata* (Sellerio editore, collezione Prisma; pagine 114, lire 7.000). Sessanta anni di narrativa, c'è da dirlo subito, che si identificano con molteplici accadimenti storici, dai Fasci siciliani dei lavoratori di fine secolo al clima della Belle Epoque, dalla prima guerra mondiale alla vigilia della seconda. Un arco di tempo, dunque, necessariamente segnato dalle esperienze letterarie e dei costume più varie.

Natale Tedesco ha riunito in questo volume saggi già pubblicati altrove oppure scritti per essere letti nel corso di convegni letterari o infine preparati per essere inseriti, così come s'usa, in «studi in onore di...». Una materia diversa ma ricondotta a schemi unitari non soltanto dagli intendimenti e dallo stile dell'autore ma anche dall'obiettivo finale che appare quello di realizzare un «rapporto» critico, per quanto possibile completo con un impianto metodologico rigorosamente scientifico. Un obiettivo, questo, che Tedesco persegue esaminando dei vari autori presi in esame le relazioni tra letteratura e società, tra linguaggio e ideologie, nell'ambito di un processo di invenzione che naturalmente varia da autore ad autore.

La «tela lacerata» con immagine bergsoniana scopre un mondo di segni denso di contraddizioni e consente di scendere negli abissi delle motivazioni critiche. Il primo saggio è su Emanuele (o Emmanuele, come si faceva chiamare) Navarro della Miraglia, lo scrittore di Sambuca che ebbe la ventura di vivere le roventi giornate garibaldine nella Sicilia del 1860 e che poi a Parigi affinò le sue armi di letterato ammiccante e spregiudicato. Il suo romanzo *La Nana*, riproposto nel 1963 dall'editore Cappelli per suggerimento di Leonardo Sciascia (autore anche di una succosa prefazione), costituisce lo specchio di una morale sessuale dei siciliani argutamente anticonformista: una esperienza che si pone «come precedente assolutamente primario rispetto a quella pirandelliana», avverte Natale Tedesco. Dopo Navarro, Capuana e Verga ed il loro impatto con i Fasci siciliani, cioè con una realtà politica e sociale che infiammò numerose contrade dell'isola e scosse profondamente gli scrittori più attenti e sensibili. Quindi il Pirandello di *Il turno*, «un testo che spiega la crisi del naturalismo», e poi Borgese e De Roberto in relazione alla guerra ed al fascismo. Tedesco prende in esame il modello linguistico di questi due scrittori che operano negli anni dell'ultimo Svevo e degli esordi di Alvaro; Moravia e Gadda, un «linguaggio comune novecentesco» nel quale si avvertono «i mutamenti profondi avvenuti nella condizione sociale e nella qualità psicologica».

Gli ultimi saggi sono dedicati ad Alvaro ed a Savarese, a Carlo Bernari, a Francesco Jovine ed a Beniamino Joppolo. In una «appendice estravagante», così l'autore la definisce, tre analisi: i ricordi del viaggio in Sicilia di Edmondo De Amicis e le opere di Paolo Emiliano Giudici e di Angelo Fiore. La «tela lacerata» viene pazientemente ricomposta da Natale Tedesco con coscienza vigile e la lucidità del critico militante.

Giuseppe Quatriglio