

LUIGI CEPPARRONE

«*L'arca novella di pace*». *Su La strada ferrata di Emilio Praga*

In

*Letteratura e Scienze*

Atti delle sessioni parallele speciali del XXIII Congresso dell'ADI (Associazione degli Italianisti)

Pisa, 12-14 settembre 2019

a cura di Alberto Casadei, Francesca Fedi, Annalisa Nacinovich, Andrea Torre

Roma, Adi editore 2021

Isbn: 978-88-907905-7-7

Come citare:

<https://www.italianisti.it/pubblicazioni/atti-di-congresso/letteratura-e-scienze>  
[data consultazione: gg/mm/aaaa]

LUIGI CEPPARRONE

## «L'arca novella di pace». Su La strada ferrata di Emilio Praga

L'autore analizza il tema del treno nella poesia *Strada ferrata di Emilio Praga*. Innanzitutto ricostruisce il contesto di grandi cambiamenti urbani indotti dallo sviluppo della ferrovia a Milano negli anni Sessanta dell'Ottocento. Individua poi nel treno il simbolo del progresso, capace – con il suo fragoroso irrompere in un piccolo villaggio – di generare un significativo confronto tra civiltà contadina e modernità. Si sofferma infine sulle riflessioni che il poeta dedica alla possibilità dell'arte di continuare a esistere in una società dominata dalla tecnologia e da una mentalità commerciale.

## La presenza del treno nell'opera poetica praghiana

Il treno non è molto presente nell'immaginario poetico di Emilio Praga. Il fatto, pur essendo in linea con la scarsa sensibilità della nostra letteratura dell'Ottocento a confrontarsi con i temi della rivoluzione industriale e a mettere in scena l'oggetto-macchina,<sup>1</sup> suscita stupore perché in contrasto con il carattere di viaggiatore europeo del poeta, che per quanto amasse percorrere lunghi tratti dei suoi itinerari a piedi, aveva certo familiarità con il nuovo mezzo di locomozione, al quale più volte ha fatto ricorso nei suoi numerosi spostamenti che hanno caratterizzato la sua irrequieta giovinezza.<sup>2</sup> L'esigua frequenza del tema è però compensata dalla presenza nell'opera praghiana di un testo molto bello<sup>3</sup> e per più versi interessante specificamente dedicato al treno: *La strada ferrata*.

La poesia fu pubblicata per la prima volta il 26 agosto 1877 in «Serate italiane» da Cesare Molineri,<sup>4</sup> amico del poeta, e successivamente dallo stesso inserita, nel 1878, nella raccolta postuma *Trasparenze*,<sup>5</sup> da lui curata. Pubblicandola in volume Molineri aggiunse la data e il luogo di composizione («In casa di Cletto Arrighi il 9 settembre 1860») e la dedica a Cletto Arrighi. La data e il luogo di composizione sono molto utili per collocare il testo nel suo contesto storico, aiutandoci a dare senso ad alcuni particolari del componimento e di conseguenza alla sua interpretazione complessiva.

## Il contesto: Milano negli anni '60

Gli anni Sessanta per Milano furono anni di grandi trasformazioni urbanistiche, all'insegna della modernizzazione. Le trasformazioni più importanti e invasive furono determinate dall'espansione della strada ferrata, il cui sviluppo, avviato sin dagli anni Quaranta, per iniziativa dell'impero asburgico, attraversava in quegli

<sup>1</sup> V. RODA, «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, 417. Sul tema del treno nella letteratura italiana, oltre all'ormai classico R. CESERANI, *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Torino, Bollati Boringhieri, 2002, cfr. ID., *Introduzione*, in *Strade ferrate*, a cura di P. Pellini, M. Polacco, P. Zanotti, Pisa, Nistri-Lischi, 1995; P. PELLINI, *La stazione e il caminetto (sul "Trionfo della morte" di d'Annunzio)*, ivi, 35-94; V. RODA, *Treni pascoliani*, in ID., *La folgore mansuefatta. Pascoli e la rivoluzione industriale*, Bologna, CLUEB, 1998, 31-60; *Treni letterari. Binari, ferrovie e stazioni in Italia tra '800 e '900*, a cura di G. Capocchi e M. Pistelli, Torino, Lindau, 2020. Nelle note successive saranno indicati saggi su Carducci. Sui mutamenti introdotti dal treno nella vita quotidiana e sulla percezione del tempo, dello spazio e della distanza nella società del XIX secolo cfr. W. SCHIVELBUSCH, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Torino, Einaudi, 2003.

<sup>2</sup> Oltre al testo in esame qualche altro riferimento al treno si trova in *Spes Unica*, dove insieme al telegrafo è chiamato a simboleggiare l'epoca contemporanea (cfr. E. PRAGA, *Poesie. Tavolozza – Penombre – Fiabe e leggende – Trasparenze*, a cura di M. Petrucciani, Bari, Laterza, 1969, 181), e in *Memorie del presbiterio*, dove l'ultima scena si svolge in treno, proprio sulla stessa linea ferroviaria di cui si parla in *Strada ferrata* (E. PRAGA, *Memorie del presbiterio*, in ID., *Opere*, Napoli, Rossi, 1969, 797, 803, 969).

<sup>3</sup> Nardi lo definisce un «piccolo capolavoro del genere» (P. NARDI, *Scapigliatura. Da Rovani a Carlo Dossi*, Milano, Mondadori, 1968<sup>2</sup>, 99).

<sup>4</sup> «Serate italiane», IV, vol. VIII, n. 191, 26 agosto 1877, 129-130.

<sup>5</sup> E. PRAGA, *Trasparenze – Fantasma*, Torino, Casanova, 1878, poi *Penombre e Trasparenze*, ivi, 1889; *Poesie postume – Trasparenze*, ivi, 1897 con prefazione di G. C. Molineri. Ora il testo si legge in edizione critica in ID., *Poesie...*, 286-290. A questa edizione si ricorrerà per le citazioni della poesia, indicandola con la sigla SF seguita dal numero delle pagine.

anni una fase di grande accelerazione, della quale fu catalizzatrice la realizzazione della stazione centrale. La vecchia stazione centrale, situata nell'attuale piazzale della Repubblica.<sup>6</sup>

Il progetto della nuova stazione suscitò un ampio dibattito tra i sostenitori e gli oppositori e prefigurava la formazione di due opposti partiti: da una parte i sostenitori della conservazione della vecchia identità urbana e dall'altra quanti al contrario desideravano una città più aperta, moderna, funzionale, proiettata oltre gli antichi bastioni, visti adesso come un retaggio del dominio imperiale di cui liberarsi.<sup>7</sup>

La modernizzazione della società e della cultura, di cui i cambiamenti urbanistici erano il risultato, favorì la diffusione di una mentalità commerciale e di saperi tecnici che risultarono poco graditi al gruppo degli scapigliati. Questa situazione generò addirittura tra questi intellettuali la diffusione di un senso di nostalgia per la vita della Milano preunitaria, come cogliamo in un articolo del «Figaro» firmato «La Direzione», quindi riconducibile ad Arrigo Boito e a Emilio Praga:

V'ha chi si rammenta ancora di quei giorni? [...] Milano era assai meno nuova, assai meno diritta, meno lavata d'oggi, un'allegria di pampini e di lattughe cresceva ogni anno in pace, là dove ora intristiscono le magnolie ed i cigni; ai giardini pubblici. [...] Eppure in que' giorni si parlava di musica di poesia e (maraviglioso a dirsi) si leggevano ancora sui giornali delle ardenti polemiche per quistioni di lettere. Quel tempo è passato, e sia resa grazia infinita a chi lo fece passare; pure nel chiuso del cuore pensiamo ch'è passato un po' troppo.<sup>8</sup>

Come già si può intuire dal brano citato, chi difendeva l'identità della città tradizionale, era favorevole anche alla conservazione delle aree verdi, le cosiddette «ortaglie», che dominavano le zone a ridosso dei bastioni e delle porte. Le ortaglie che erano luogo d'elezione degli artisti scapigliati, soprattutto quelle cui si accedeva da via Vivaio, di cui Praga era uno dei più assidui frequentatori.<sup>9</sup> Qui, come in altre aree agricole prossime alla città, andava a dipingere dal vero. Vi cercava un rapporto diretto con la natura in mezzo alla quale viveva esperienze che diventano ancora una volta «fonti gemelle d'ispirazione»,<sup>10</sup> dalle quali nascevano poesie e dipinti, come era già successo durante le sue peregrinazioni attraverso l'Europa. Per capire l'importanza di questi luoghi per Praga, dobbiamo tenere presente che negli stessi anni della composizione di *Strada ferrata*, pubblicava su «Il Pungolo» e sul «Sole» una serie di articoli di critica d'arte nei quali criticava le rappresentazioni convenzionali della natura e ne promuoveva una rappresentazione realistica, frutto di una pittura *en plein air*.<sup>11</sup> Riferimenti alla sua professione di pittore sono d'altra parte presenti anche nel testo che stiamo esaminando. Qui, infatti, rivolgendosi alla Musa si identifica esplicitamente nel ruolo di «povero pittore» e solo implicitamente in quello di poeta, che si deduce dal verbo «canteremo».

<sup>6</sup> G. MONGERI, *La nuova stazione centrale di Milano*, estratto da «Giornale dell'ingegnere-architetto ed agronomo», a. 12, Milano, Saldini, 1865; C. OSNAGO, *Ferrovie e Stazioni*, in *Milano tecnica dal 1859 al 1884*, a cura del Collegio degli Ingegneri ed Architetti, Milano, Hoepli, 1885, 485-566.

<sup>7</sup> Il dibattito si insidiava anche nel gruppo degli amici scapigliati: «Quante volte Rovani, il sognatore, battagliò fra gli amici per la conservazione della fisionomia di Milano!» (P. MADINI, *La Scapigliatura milanese. Notizie ed aneddoti*, Milano, La Famiglia Meneghina, 1929, 148).

<sup>8</sup> La Direzione, *Polemica letteraria*, «Figaro», 4 febbraio 1864.

<sup>9</sup> A. GALATEO, *Milano visione*, in AA. VV., *Milano e i suoi dintorni*, Milano, Civelli, 1881, 7-23. A p. 14 si legge: «L'inverno ci aveva scacciati dalle ortaglie. Praga solo era loro rimasto fedele. E sempre consacrava ad esse la miglior parte del suo giorno, ormai pur troppo sì breve, e della sua vita, ahimè, già moribonda. Chi voleva rivedere il Praga di una volta *Anima di pittore e di poeta* doveva recarsi in quei luoghi pieni di vegetazione pittoresca - in sull'alba - e lo avrebbe trovato, serio come un sacerdote, a dipingere davanti a un cavalletto. Sbozzava col pennello i quadri smaglianti che dettava poi alla musa del suo purissimo canzoniere del bimbo». Cfr. anche F. FONTANA, *L'ortaglia di via Vivaio*, «La lettura», 1907, n. 1, 40-48.

<sup>10</sup> P. NARDI, *Scapigliatura...*, 91.

<sup>11</sup> Su questi temi vedi L. CEPPARRONE, *Il primo saggio di critica d'arte di Emilio Praga*, in «POLI-FEMO», 2020, n. 19, 3-18; G. LAVEZZI, *Le 'arti sorelle' nella Scapigliatura*, in ([www.italianisti.it/upload/userfiles/files/Lavezzi%20%28plenerie%29.pdf](http://www.italianisti.it/upload/userfiles/files/Lavezzi%20%28plenerie%29.pdf)); G. ROGANTE, *Emilio Praga. Prime ricerche poetiche e pittoriche*, in F. Mattesini (a cura di), *Novità e tradizione nel secondo Ottocento italiano*, Milano, Vita e Pensiero, 1974, 370-388 e E. PACCAGNINI, *Introduzione*, in E. PRAGA, *Schizzi a penna*, Roma, Salerno, 1993, 7-58.

Particolari discussioni tra i due fronti che animavano la discussione sull'avanzata della ferrovia suscitò la costruzione nel 1863 del tunnel sotto i bastioni di porta Venezia. La discussione per la delibera dei lavori fu molto animata a Palazzo Marino, da poco nuova sede del Comune, e dilagò sui giornali. In questa discussione intervenne su «Cronaca grigia» anche Cletto Arrighi, che a proposito della sua città scrisse: «il vedersela ricostruita come era quella dei padri nostri... è opera buona».<sup>12</sup> Il doppio richiamo a Cletto Arrighi, contenuto nella poesia: l'indicazione della sua casa come luogo di composizione e la dedica a lui, può allora essere ricondotto alla precisa opinione dell'amico. La posizione così netta assunta da Cletto Arrighi – non del tutto condivisa da Praga, come si evince dalla lettura di *Strada ferrata* – ha probabilmente generato discussioni tra i due amici, anche se la mancanza di documentazione non ci permette di fare la storia del testo e di verificare una eventuale evoluzione delle idee del poeta su questo tema.

### Ferrovie in città

In un saggio sul treno in letteratura, Francesca Strazzi ha analizzato *Strada ferrata* collocandola nel dibattito generato dallo sviluppo delle linee ferroviarie della Nord, in particolare delle linee “Milano-Saronno e Milano-Erba”.<sup>13</sup> In realtà Praga non avrebbe potuto vedere la costruzione delle Nord, perché morì nel dicembre del 1875 mentre il progetto della ferrovia fu approvato solo nel 1876.<sup>14</sup> La studiosa si fa ovviamente fuorviare dalla data di pubblicazione del testo sulla rivista, il 1877, ma questa errata collocazione storica non le permette di contestualizzare gli elementi del componimento, che fornisce precisi riferimenti a un episodio in cui l'avanzata della «strada ferrata» modificava, e in modo violento, l'identità della città. Infatti, in quegli anni, in nome della necessità di modernizzare, si deturpavano, e in alcuni casi distruggevano, monumenti importanti che davvero erano costitutivi dell'identità della città.<sup>15</sup> Nel 1861, la necessità di garantire i collegamenti con la stazione centrale fece passare un viadotto della ferrovia all'interno dell'area dell'antico Lazzaretto, segnando l'inizio di una serie di interventi che portò infine alla distruzione del luogo manzoniano.<sup>16</sup> Già qualche anno dopo, infatti, una guida di Milano annuncia: «nel sobborgo di Porta Venezia è rimarchevole il vetusto Lazzaretto, sulla cui area sorgeranno quanto prima grandiosi edifici».<sup>17</sup>

L'anno successivo, nel 1862, l'avanzata della ferrovia consumava un altro scempio significativo, ed è l'episodio richiamato da Praga nel testo. Si costruiva la linea Milano-Pavia-Genova, il cui progetto prevedeva il passaggio dei binari all'interno della struttura dell'Abbazia di Chiaravalle. Quello è il contesto nel quale collocare il componimento. Ci sono tre riferimenti precisi che ci riportano alla cronaca, più che alla storia di quegli anni. Il

<sup>12</sup> A. VISCONTI, *Milano d'una volta. Il Scarrozzate*, Milano, Fondazione Treccani degli Alfieri per la Storia di Milano, 1944, 36.

<sup>13</sup> F. STRAZZI, *Treni d'autore*, Milano, Università cattolica del Sacro Cuore, 2008, 26: «Sentimenti simili animano le pagine di Emilio Praga. L'autore è uno dei maggiori esponenti della scapigliatura milanese e ha visto la costruzione delle prime linee de LeNORD, Milano-Saronno e Milano-Erba».

<sup>14</sup> Legge che approva la convenzione per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata da Milano a Saronno. 21 maggio 1876 - N. 3140. Cfr.: G. CORNOLÒ, *Cento anni di storia... delle Ferrovie Nord Milano*, Trento, Globo Edizioni, 1979, 12; C. OSNAGO, *Ferrovie...*, 524 ssg.

<sup>15</sup> Sulla ricezione in letteratura delle radicali trasformazioni architettoniche di Milano in questa epoca cfr.: A. DI BENEDETTO, “Case nuove” di Arrigo Boito o le rovine di Milano, in “Giornale storico della letteratura italiana”, CLXX (1993), 552, 504-523, poi in ID., *Ippolito Nievo e altro Ottocento*, Napoli, Liguori, 1996, 217-329; L. CURRERI, *Démolitions e ferrovie. Su alcune deprecazioni del moderno tra Francia e Italia nella poesia del secondo Ottocento*, «Franco-Italica», 5 (1994), 71-117; V. RODA, *Demolizioni, ricostruzioni e altro nell'Italia post-risorgimentale: il giudizio del letterato, in Renaissance italienne et architecture au Renaissance italienne et architecture au XIXe siècle. Interprétations et restitutions*, a cura di A. Bruculeri e S. Frommel, Roma, Campisano, 2016, 295- 304; L. CURRERI, *Deprecazioni del moderno e approssimazioni alla 'metropoli'. Case nuove, demolizioni e 'testi minori' di cui siamo figli*, in *Metropoli. Estetica, arte, letteratura. Saggi in memoria di Francesco Iengo*, a cura di Antonella Del Gatto e Ugo Di Toro, Verona, Ombre Corte, 2016, 67-80.

<sup>16</sup> L. BELTRAMI, *Il Lazzaretto di Milano (1488-1882)*, Milano, Allegretti, 1899, 57; M. P. BELSKI, *1860-1918: Milano cresce*, Firenze, Firenze libri, 1995, 43 e 58; V. CAVENAGO, *Il Lazzaretto: storia di un quartiere di Milano*, Milano, NED, 1989, 89-90; G. MONGERI, *L'arte in Milano*, Milano, Società Cooperativa Fra Tipografi, 1872, 401.

<sup>17</sup> *Milano ed i suoi dintorni. Note raccolte e pubblicate nell'occasione dell'esposizione nazionale del 1881 da un ambrosiano*, Torino, Tip. e Lit. dell'Indicatore Ufficiale delle Strade Ferrate, 1881, 56.

poeta parla di «bosco di frassini ombrosi»,<sup>18</sup> di una strada ferrata «che dritto e ugual due miglia/ va della selva al fianco»;<sup>19</sup> parla poi di un «convento gotico» che «sparve»<sup>20</sup> e infine aggiunge: «Passerà nell'antico convento, / sulle fosse dei monaci estinti»;<sup>21</sup> richiama quindi un cimitero vicino al convento. Tutti questi elementi ci riportano al progetto richiamato di realizzazione della ferrovia Milano-Pavia-Genova, che attraversava un antico bosco e l'interno dell'abbazia, costruita in stile gotico, come appunto si legge nei versi; precisamente passava all'interno del chiostro grande bramantesco – che in quell'occasione fu distrutto – e appena dietro l'abside della chiesa. Superata di poco l'abbazia, la linea ferroviaria attraversava l'antico cimitero dei frati.<sup>22</sup> Il luogo si configurava come un antico borgo agricolo, cui ci riporta la poesia con i suoi riferimenti ai contadini e ai loro strumenti di lavoro. Non sono invece presenti i monaci, che pure dell'insediamento agricolo furono i promotori, perché l'abbazia fu soppressa il 15 maggio 1798 con un decreto della Repubblica Cisalpina e i religiosi allontanati.<sup>23</sup>

### *Il realismo*

La linea ferroviaria cui si fa riferimento nel testo non è ancora una realtà nel momento in cui Praga ne scrive e infatti viene presentata come un progetto di imminente realizzazione. La data di composizione ci dice che la poesia anticipa di circa due anni gli eventi descritti, che infatti sono tutti presentati con verbi al futuro. Il poeta chiede anzi ai vecchi contadini di attendere a morire, per poter vedere realizzato l'evento epocale destinato a cambiare la loro vita: l'arrivo del treno, appunto.<sup>24</sup> La scena descritta prende forma quindi nell'immaginazione del poeta, che pure la descrive con realismo, proiettando su un paesaggio a lui ben noto la situazione prevista dal progetto, che sarà poi realizzato nei termini esposti nel testo.

I riferimenti storici sopra riportati, sono stati richiamati non per fare filologia ferroviaria, ma per evidenziare come il quadro delineato in *Strada ferrata* non sia un paesaggio idillico, un bozzetto di genere o – come dice Mariani – «un pretesto»<sup>25</sup> per poter organizzare il solito schema di contrapposizioni tipico delle opere di Praga, ma una scena descritta con realismo. Il componimento esprime autentiche preoccupazioni del poeta per il paesaggio che sarà violato e deturpato; esprime l'angoscia per il degrado della natura,<sup>26</sup> che è per Praga la fonte genuina della sua ispirazione sia come poeta sia come pittore. Autentiche sono altresì le sue speranze per un futuro migliore dei contadini.

Innanzitutto ci toglie dalla situazione idillica la lucida consapevolezza del poeta per la condizione di sfruttamento dei contadini, qui anzi denunciata come ingiusta, e per la quale Praga si dichiara disposto – come si legge nel testo – a impegnarsi direttamente per migliorarla. Non c'è quindi la delineazione di un tipico quadro agreste nel quale rifugiarsi per rigenerarsi dalla stressante vita cittadina. Il popolo nell'opera di Praga non è il privilegiato fruitore di una vita semplice e felice e non diventa oggetto di rappresentazione idillica. La sua presenza nelle poesie è anzi sempre occasione di risentite istanze sociali. Di esso si denuncia la miseria materiale e la privazione culturale, generata dal controllo sociale esercitato su di esso dal clero.

<sup>18</sup> SF, 286.

<sup>19</sup> *Ivi*, 290.

<sup>20</sup> *Ibidem*.

<sup>21</sup> *Ivi*, 286.

<sup>22</sup> M. T. DONATI-TIBILETTI, *L'abbazia di Chiaravalle*, Milano, Skira, 2005, 14: «1862. Viene inaugurata la linea ferroviaria Milano-Pavia-Genova, la cui costruzione è causa della demolizione del chiostro grande, del noviziato, della sala capitolare, del dormitorio e di parte delle cappelle del cimitero»; cfr. anche p. 106; P. ORLANDI, G. C. BOTTI, *Monasteri e conventi in Lombardia*, Milano, CELIP, 1998, 22; *Guida d'Italia. Milano*, Touring Club Italia, Milano, 1998, 572.

<sup>23</sup> M. T. DONATI-T. TIBILETTI, *L'abbazia di Chiaravalle...*, 14.

<sup>24</sup> SF, 287: «Vecchierelli, aspettate a spirare / quando giunta la strada sia qui».

<sup>25</sup> G. MARIANI, *Storia della Scapigliatura*, Caltanissetta-Roma, Sciascia Editore, 1971<sup>2</sup>, 238: «La strada ferrata è un pretesto per questa costruzione a contrasto ove ricchi e poveri si fronteggiano di nuovo polemicamente sino a quel finale *embrassons-nous* sotto il fatale segno della ferrovia che accomuna le genti nella speranza di un domani migliore». Concorde con l'interpretazione di Mariani T. SCAPPATICCI, *Emilio Praga tra impegno e intimismo*, Cassino, Garigliano, 1986, 41.

<sup>26</sup> SF, 290: «Deh guarda che monotona pianura! / Ve' in che forma han conciata la natura!».

Proprio per questa condizione di subordinazione, il popolo è semmai un alleato naturale per l'artista, che – nella nuova realtà dominata dalla mentalità commerciale che ha consegnato l'arte al mercato – avverte un declassamento e il confinamento in una posizione subordinata. La posizione di Praga è, *baudelairement*, quella dell'artista che ha perso l'aureola;<sup>27</sup> solo che a differenza del poeta francese, il nostro individua come rifugio naturale non il postribolo, ma gli animati crocchi di popolani incontrati per le strade, sulle spiagge, nelle osterie.<sup>28</sup> Già ne *Il corso all'alba* questa affinità – ma forse si deve parlare di vera e propria alleanza – tra il popolo e gli artisti, è esplicitata da Praga, il quale invita artisti e popolo a prendere possesso dei luoghi importanti della città, quando questi sono disertati dai ricchi, che normalmente li presiedono.<sup>29</sup>

Ci allontanano dalla situazione idillica – ma Petronio ha parlato addirittura di «mite mondo georgico e un poco arcadico»<sup>30</sup> – anche seri motivi di poetica, visto che Praga è stato uno strenuo difensore del realismo contro il classicismo in pittura e gli imitatori di Manzoni in letteratura. Così Praga, sostenitore della pittura *en plein air*, avversa «la bella natura imbandita», quell'immagine convenzionale e stereotipata della natura, che richiama citando l'aria della *Sonnambula* di Bellini: «il mulino, il fonte, il bosco, e vicin la fattoria».<sup>31</sup> Sono interessanti gli argomenti con i quali sostiene il realismo: «E come ci potreste in buona fede negare, voi che vi scalmanate vedendoci cercar l'arte nel nostro cuore e nel vero, queste due grandi, luminose verità che il maestro sommo è il sentimento individuale, e che l'esempio per eccellenza sarà eternamente la natura?».<sup>32</sup> Ecco perché il rapporto con la natura è indispensabile e la difesa militante per l'ambiente necessario. Molto più attenta e corretta ci sembra l'interpretazione che dà Filippo Bettini del preteso idillismo di *Tavolozza*, coeva, ricordiamolo, di *Strada ferrata*. Il critico parla dell'impossibilità di ridurre le tensioni veristiche e pittoriche della prima produzione praghiana nei termini di contemplazione idillica e, sulla scorta di Walter Binni, individua nel bozzetto il genere capace di tradurre la tensione veristica che anima la ricerca poetica Praga.<sup>33</sup>

#### *Due civiltà a confronto*

Nella poesia il treno viene presentato subito come protagonista della distruzione di un piccolo borgo agricolo («Addio, bosco di frassini ombrosi, / ondeggianti campagne di biade! / del villaggio tranquille contrade / dove giuocano i bimbi al mattin»),<sup>34</sup> e di conseguenza come il responsabile della fine delle «solitarie abitudini» degli artisti, che in questi «campi pensosi» avevano individuato i luoghi d'elezione delle loro attività creative. Con la sua invadenza, il treno diventa, infine, una minaccia incombente anche per i monumenti e i luoghi sacri: «Passerà nell'antico convento, / sulle fosse dei monaci estinti»,<sup>35</sup> ma già «si abbatton torri e quercie e campanili».<sup>36</sup>

Il treno ha chiari connotati di classe, risultando un prodotto della ricca borghesia, presentata qui nella sua capacità di dominare la natura e la società («Veh! Coll'oro si fabbrican l'ale! / Veh, se i ricchi le sanno pensar!»).<sup>37</sup>

<sup>27</sup> Il riferimento ovviamente è a C. BAUDELAIRE, *Perte d'auréole*, in ID., *Petits poèmes en prose*, Paris, Garnier, 1962, 203-204.

<sup>28</sup> Scrive Piero Nardi: «La lunga consuetudine con gli abitanti delle spiagge – pescatori, vecchi nocchieri, mozzi – dava il gusto della macchietta al poeta. Un sustrato di simpatia umana contribuiva a orientare il poeta verso il quadretto di genere, lasciando al pittore il fascino del paesaggio, nella sua schiettezza». (P. NARDI, *Scapigliatura...*, 92).

<sup>29</sup> E. PRAGA, *Il corso all'alba*, in ID., *Poesie...*, 13-14: «Amici! orsù, lasciamoci: / tutti al lavor, perdio! / Un nome abbiám, togliamolo, / togliamolo all'oblio; / questi sudanti apostoli / negli opifici oscuri / non sian di noi più puri / in faccia al Creator! // Ma al suon dell'aspre incudini / si sposi il suon dei carmi, / che temprà a Italia l'armi, / l'artista, che sul soglio / la riporrà sovrana: / questa è la legge umana, / questo è di Dio l'amor!».

<sup>30</sup> Così Giuseppe Petronio, nel volume da lui curato *Poeti minori dell'Ottocento*, Torino, UTET, 1959, 368.

<sup>31</sup> E. PRAGA, *A proposito della esposizione della Società Promotrice di Belle arti in Torino. Maggio 1864*, «Il pungolo», VI (1864), n. 163.

<sup>32</sup> ID., *L'esposizione di belle arti*, «Il Sole», 21 agosto 1865.

<sup>33</sup> F. BETTINI, *Emilio Praga: dalla dissoluzione bozzettistica dell'idillio all'utopia «perversa» di un'arte intesa come «malattia» e come «trasparenza»*, «Rassegna bibliografica della letteratura italiana», LXXX (1976), n. 1-2, 120-150 (122), ma cfr. anche W. BINNI, *La poetica del decadentismo*, Firenze, Sansoni, 1968<sup>3</sup>, 62-63.

<sup>34</sup> SF, 286.

<sup>35</sup> *Ibidem*.

<sup>36</sup> Ivi, 290.

<sup>37</sup> Ivi, 287.

A esso si contrappongono, nel ruolo di inermi spettatori, «gli infelici cui preme / la tremenda miseria del pane»;<sup>38</sup> la «povera gente» senza futuro «cui nulla concede il dimane, / nella vita, che affanni e sudor».<sup>39</sup> L'operaio «che distende il ferrato cammin»,<sup>40</sup> pur appartenendo al popolo, con la sua attività fabril è legato al mondo dei borghesi; è inserito nello stesso sistema sociale, pur se in condizione subordinata.

Provenendo da un mondo esterno e completamente diverso da quello del borgo delineato nel componimento, il treno sin dal suo primo apparire, mette in atto una contrapposizione esterno / interno, dove esterno è il mondo borghese e il suo strumento di locomozione che qui lo rappresenta, mentre interno è il villaggio con tutti gli elementi (uomini, animali, oggetti, paesaggio) che lo caratterizzano. Questo conflitto genera una serie di opposizioni che, rette dalla struttura contrastiva della poesia, delineano un confronto, che in alcuni momenti assume il carattere di uno scontro, tra due differenti civiltà: da un lato quella contadina, rappresentata dagli strumenti di lavoro (così evocativi di un modello di vita fortemente ancorata alla vita di campagna, alla natura), ma anche dalle superstizioni e dall'immaginazione semplice e grossolana dei popolani; dall'altro quella borghese, moderna, cittadina, ricca, colta.

In questa prospettiva, del treno vengono esaltati soprattutto gli aspetti tecnologici e la sua natura artificiale, che si oppongono a tutti gli elementi presenti nel quadretto campagnolo, contraddistinti dalla loro naturalità: prima di tutto agli uccelli che saranno terrorizzati dal suo arrivo («Che terrori nel nido latente / degli ignari augelletti quel giorno!»);<sup>41</sup> ma poi anche al mezzo di trasporto caratteristico dei contadini, all'asino, elemento naturale donato dal signore. Strumento dei contadini è «l'aratro, il congegno diletto» che «geme lentamente nei solchi girando» ed è presentato già perdente nel «confronto fatale» con il treno che emette un fischio potente, produce un fragore simile a quello di un uragano e nella sua arrogante superiorità «scorrerà, quasi ai pigri insultando». Di contro alla realtà umile e naturale del piccolo borgo agricolo, il treno appare con una forza tale da indurre i contadini a pensare che sia «Satana a tirarlo con sé».<sup>42</sup>

La contrapposizione artificiale / naturale si trasforma e si allarga in una più ampia antitesi culturale e religiosa: il mondo naturale dei contadini è stato creato da Dio; il mondo tecnologico, di cui il treno è simbolo, è espressione di una cultura «scettica», che per i contadini si afferma sotto il segno di Satana.<sup>43</sup> Ecco giustificato lo stupore e il timore dei poveri spettatori, cui il treno appare come un «miracolo», ma anche come una «strana visione» che turba i loro sogni e produce «nuovi enigmi».

Le opposizioni sopra descritte possono essere riassunte nel seguente schema:

borghesi *vs* contadini  
 tecnologia *vs* natura  
 Satana *vs* Signore

Esse si oggettivano simbolicamente in un gruppo di elementi:

<sup>38</sup> *Ibidem*.

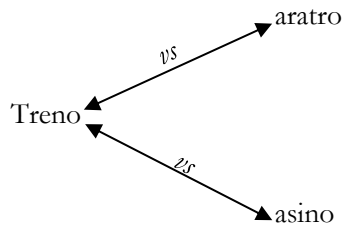
<sup>39</sup> *Ibidem*.

<sup>40</sup> Ivi, 286.

<sup>41</sup> *Ibidem*.

<sup>42</sup> Ivi, 288.

<sup>43</sup> L'associazione tra Satana e il treno richiama subito alla mente Carducci. Un'occhiata alle date di pubblicazione dei testi basta però per escludere qualsiasi reciproca influenza tra i due poeti. *Strada ferrata*, essendo del 1860, è precedente al carducciano *Inno a Satana*, che è del 1865, ma d'altra parte, come si è detto, restò inedito fino all'agosto del 1877. Sul tema del treno in Carducci cfr. V. RODA, «Va l'empio mostro»...; F. STRAZZI, «Ora eccoti satana». *Il treno nella poesia carducciana*, «Studi sul Settecento e l'Ottocento», 2007, n. 2, 73-84; M. M. PEDRONI, «Fin dove l'occhio scerne» e oltre. *Il treno nella poesia da Carducci a Pascoli*, in *Treni letterari...*, 33-62. Sulla figura di Satana cfr. F. DANELON, *Presenze di Satana nella letteratura italiana dell'Ottocento*, in *La Bibbia nella letteratura italiana. Vol. III Antico Testamento*, a cura di R. Bertazzoli e S. Longhi, Brescia, Morcelliana, 2011, [335]-356. Sui rapporti tra Carducci e la Scapigliatura cfr. E. PACCAGNINI, *Carducci e gli Scapigliati*, «Otto/Novecento», n.s., XXXIV (2010), n. 1, 5-34.



Il contrasto risulta irriducibile nella consapevolezza dei più furbi tra i contadini, che ritengono il fumo del treno, effetto della tecnologia, letale per la natura e destinato a distruggere le coltivazioni: «ai vigneti fatale: / la campagna di un soffio letale / può colpir tutta vasta quant'è». <sup>44</sup>

La valenza simbolica che il treno e i contadini assumono nel delineare uno scontro tra due civiltà trovano conferma nei loro differenti cronotopi. Quello del treno ha tempi e spazi incommensurabili. Il tempo accelerato del cronotopo è legato a una velocità così elevata da non poter essere quantificata e che il linguaggio dei contadini si rivela del tutto inadeguato a descrivere, se non ricorrendo a metafore realizzate attraverso oggetti consueti all'immaginario di chi vive in campagna. Il potente strumento tecnologico si presenta così ai contadini come «l'uragano» e sembra addirittura che abbia le ali e che voli; infatti tra i contadini c'è «chi dirà di vedervi le penne». L'elevata velocità è descritta attraverso percezioni sensoriali, visive e uditive: appare «repente» e non si fa in tempo a guardarlo che già è andato via («mentre lungi già il treno è trascorso»); <sup>45</sup> si percepisce come un «uragano» e il suo è un «fischio fugace». Lo spazio connesso a questo cronotopo non è quello del borgo, visto che il treno vi «scorrerà» senza fermarsi, ma non è nessun altro luogo circoscritto; è uno spazio aperto ed enorme che il treno può percorrere senza problemi grazie alla sua velocità; è anzi globale: «gira il mondo».

Un cronotopo differente caratterizza i contadini e tutti gli elementi presenti nel borgo. Il tempo che ne caratterizza lo scorrere della vita ha un ritmo lento: così è per il «cantico» che «si perde per la pinta navata» del convento; il poeta richiama poi le «tranquille contrade», e anche il fumo che il treno ha lasciato in questa atmosfera «lento si svia». Le attività e i gesti dei personaggi, oltre a richiamare la lentezza, evocano con la loro ripetitività un tempo circolare, tipico del mondo contadino: così il cullare i bimbi, il filare delle vecchie, il gioco dei bimbi al mattino. Lo spazio di questo cronotopo è chiuso, circoscritto, tale da segnare il perimetro preciso della vita dei contadini e del loro mondo. Ma spazi circoscritti e tempi lenti e ciclici caratterizzano anche implicitamente il lavoro dei campi, evocato dall'aratro, già richiamato, e dal percorso sempre uguale dell'asino, anch'esso d'altronde, come il treno, un mezzo di trasporto.

Tutte le opposizioni tra i due differenti mondi tendono a conciliarsi nella parte finale della poesia, dove, a differenza de *Il corso all'alba* e di *Pescatori notturni*, <sup>46</sup> si prevede un futuro in cui i contrasti sociali saranno superati e borghesi e popolo si concilieranno, anzi si alleeranno.

Il nuovo mondo pacificato sarà improntato ai modelli sociali e culturali della borghesia, alla sua cultura laica e materialista, pratica e funzionale, che si oppone alla religione e alla cultura tradizionale: «Dove il cantico, inutile, lento, / si perde per la pinta navata, / volerà, dal suo genio portata, / via, fischiando, la scettica età». <sup>47</sup> Il nuovo modello di società dominante porterà inevitabilmente alla cancellazione della civiltà contadina. Il treno che lega tutte le persone, le diverse classi sociali e ogni luogo all'interno di un unico mondo globale farà sì che i contadini abbandoneranno la loro condizione servile, ma anche la loro cultura per entrare nella modernità della società borghese, nella «scettica età». Una società mutata antropologicamente che già si affaccia al consumismo:

costumi e tipi perdonsi,  
presto la moda viaggierà in vapore;  
ammireranno i ciondoli

<sup>44</sup> SF, 288.

<sup>45</sup> *Ibidem*.

<sup>46</sup> E. PRAGA, *Poesie...*, rispettivamente 10-14 e 14-18.

<sup>47</sup> SF, 286.



villico e pescatore.<sup>48</sup>

*Il progresso, la Musa, la poesia*

Nella poesia il treno è il simbolo dell'elemento più rappresentativo della cultura borghese dell'Ottocento: il progresso, accettato dal poeta, nonostante gli elementi negativi che porta con sé, per la sua capacità di emancipare gli umili dalla loro povertà e dalla condizione di subordinazione culturale alla Chiesa, propalatrice di superstizioni. Praga prospetta una società nuova che germinerà da un'inedita alleanza tra contadini, artigiani e borghesi. Immagina infatti che «Voleran da villaggio a cittade / nuovi patti: cultore e artigiano / stesa ai ricchi la nobile mano / insiem l'almo edificio alzeran».<sup>49</sup> Il lavoro sarà sacro come il coraggio dei soldati e il popolo non sarà più trattato come «mandre indifese», ma protetto «da legge che ingiusta non è». Anche la scienza sarà divulgata tra i poveri e, con un linguaggio adatto, diffonderà tra loro nuove conoscenze, scacciando le superstizioni alimentate dalla religione («l'umil scienza anche ai cenci concessa, / vi dirà, benché in veste dimessa, / sante cose, che i preti non san.»).<sup>50</sup>

Nella prospettiva positiva in cui viene presentato il progresso, Praga ci regala un'immagine inedita e bellissima del treno, che qui ne è il simbolo: quella di una nuova arca di pace; uno strumento tecnologico capace di eliminare le distanze, affratellare gli uomini e unire i popoli, bandendo la guerra.

[...] Questo fischio fugace  
gira il mondo e affratella le genti,  
rispondetegli intorno plaudenti,  
cospergete il gran carro di fior.

Esso è l'arca novella di pace,  
che i futuri destini rinserra,  
non più stragi di popoli in guerra,  
non più schiavi di avaro lavor!<sup>51</sup>

La posizione di Praga a sostegno del progresso e del treno che lo rappresenta è espressa con chiarezza e con coerenza nel testo. D'altra parte, con le stesse espressioni e lo stesso tono, anzi con l'eliminazione degli elementi di preoccupazione esposti nella parte finale della poesia, ne parlerà ancora un decennio dopo nell'inno *All'industria*, scritto su commissione della giunta comunale di Milano per celebrare l'Esposizione Industriale che si svolgeva in quella città nel settembre del 1871.

Al forte e a quel che geme,  
Che affratellati insieme  
Li attende un solo altar!

È il fausto altar propizio  
Ai martiri incruenti,  
Che di non ree dovizie  
È prodigo alle genti;  
Ad esso è sacro il fremito  
Di fronti pensierose;  
Di braccia gloriose  
Gli è sacro il pio sudor!

[...]  
Questo è il novello vincolo  
Che invocano i credenti:  
Volte al lavor le menti

<sup>48</sup> Ivi, 290.

<sup>49</sup> Ivi, 289.

<sup>50</sup> *Ibidem*.

<sup>51</sup> Ivi, 288.

Stretti in un solo i cor!<sup>52</sup>

La ferma convinzione della necessità del progresso e dell'utilità del treno si traduce per il poeta in impegno sociale, tanto che si sente in dovere di incontrare i contadini per aiutarli a superare le loro diffidenze e intende addirittura investire la poesia di questo compito. Così lo stesso Praga che si era rifiutato di fare una poesia civile – come ribadisce in *Alla musa*,<sup>53</sup> che apre la raccolta *Trasparenze* – fa poesia sociale, come già era successo in alcuni componimenti di *Tavolozza* affini a *Strada ferrata*. Emerge dall'analisi del testo un Praga insolitamente positivo, propositivo si direbbe.

Consapevole di avere assegnato alla poesia un ruolo che considera improprio, si sente in dovere di chiedere scusa alla Musa. L'argomento con il quale giustifica la sua scelta è molto interessante: «O Musa mia, perdonami / se ti ho costretta a far da moralista! / Ma sai quanto mi strazii / dei miseri la vista!».<sup>54</sup> Questa sua vicinanza agli umili, l'idea di un progresso che colmi le ingiustizie sociali, la stessa idea di una poesia utile, avvicina il Praga di *Strada ferrata* a Manzoni. Già Nardi aveva evidenziato l'impostazione «tutta manzoniana nell'andamento del decasillabo»; in seguito Petrucciani ha parlato di «ritmo di tipo berchettiano-manzoniano» e Mariani del «prediletto metro manzoniano utilizzato in tutta la lirica sino a veri e propri calchi (“quel dì non vedrai”; “in che selve vergini” ecc.)».<sup>55</sup> Non è stata però rilevata l'affinità con Manzoni per i contenuti; affinità individuabile nella vicinanza agli umili e in una poetica che non si sottrae alla necessità di una poesia utile. Potrebbe essere proprio l'affinità con Manzoni il motivo per cui questo lavoro del Sessanta non sia stato accolto nelle prime raccolte del poeta, così impegnato a quel tempo ad accreditare di sé l'immagine di promotore di una critica antagonista al presente. Il mancato accoglimento di *Strada ferrata* nella raccolta *Tavolozza* potrebbe essere allora inserito nella storia dei rapporti tra gli scapigliati e Manzoni.<sup>56</sup>

Appare evidente da quanto finora detto che non emerge contraddizione tra l'entusiasmo manifestato per il progresso e l'accostamento con accenti negativi del suo simbolo, il treno, a Satana. Il poeta non condanna il treno e il progresso come se fosse opera di Satana,<sup>57</sup> perché con questa immagine – come bene ha visto Ceserani<sup>58</sup> – Praga esprime il punto di vista dei contadini che, superstiziosi in quanto dominati da una cultura clericale, vedono nella nuova invenzione una forza del male. E qui non è da escludere, anzi, che nell'immaginario dei contadini si debbano cogliere gli echi della posizione ufficiale della Chiesa, che nell'enciclica *Mirari vos* di Gregorio XVI aveva utilizzato l'espressione «Satana su rotaia».

In *Strada ferrata* emergono in realtà differenti prospettive che danno vita a una plurivocità che giustifica le diverse posizioni presenti, per cui il treno è visto come opera di Satana dai contadini e dalla voce poetica invece come portatore di un progresso capace di sanare antiche disuguaglianze e di redimere ataviche sofferenze. È sbagliato individuare nel testo un solo punto di vista, sia quando viene attribuito all'autore, come è successo di frequente, sia quando lo si attribuisce al popolo, come fa Nardi che nella poesia vede Praga «sulla via del naturalismo» e afferma che qui il poeta sembra «far scomparire la propria persona in quella dei suoi eroi oscuri: far passare nel

<sup>52</sup> Il testo fu pubblicato insieme a un altro inno, *Roma*, il 29 settembre 1871 sui quotidiani «Il Secolo» e «Il corriere di Milano», ora si possono leggere in E. PACCAGNINI, *Praga e la poesia civile*, in «Otto/Novocento», a. X (1986), n. 2, 144-145.

<sup>53</sup> E. PRAGA, *Poesie...*, 283: «non un verso a Bruto o a Cesare, / non un sol gettato ai venti / in cui freme e rugge e turbina / la bufera degli eventi! // Non un solo all'empia Satira, / alla livida Ironia... / Diedi il braccio alla mia patria, / le negai la poesia».

<sup>54</sup> *SF*, 289.

<sup>55</sup> P. NARDI, *Scapigliatura...*, 99; M. PETRUCCIANI, *Emilio Praga*, Torino, Einaudi, 1962, 14; G. MARIANI, *Storia della Scapigliatura...*, 238.

<sup>56</sup> Sui complessi rapporti degli scapigliati con Manzoni cfr.: G. VIGORELLI, *Manzoni pro e contro*, Milano, Istituto Propaganda Libreria, 1976; R. NEGRI (a cura di), *Il "Vegliardo" e gli "Antecristi". Studi su Manzoni e la Scapigliatura*, Milano, Vita e Pensiero, 1978; G. FARINELLI, *Dal Manzoni alla Scapigliatura*, Milano, Istituto Propaganda Libreria, 1991.

<sup>57</sup> F. STRAZZI, «Ora eccoti Satana»..., 78: «Praga, come Carducci, si avvale dell'epiteto di Satana per indicare la locomotiva, ma carica il termine di un significato dispregiativo e nefasto».

<sup>58</sup> R. CESERANI, *Treni di carta...*, 164: «Il poeta scapigliato si pone, quindi, dal punto di vista della gente umile che abita nelle campagne e che esprime stupore e sgomento di fronte alla nuova invenzione».

proprio spirito i loro piccoli drammi, guardandosi intorno con gli stessi loro occhi, e parlare per bocca loro». <sup>59</sup> Le due posizioni qui sono in realtà antagoniste e non devono essere sovrapposte, per evitare due possibili fraintendimenti: da un lato quello di appiattare l'interpretazione del componimento in una prospettiva carducciana che unisce in un'unica visione il treno, Satana e il progresso, cosa che non trova nessun riscontro nel testo; dall'altra fare apparire contraddittorie <sup>60</sup> le posizioni articolate espresse nella poesia, quando entrambe vengono attribuite alla voce poetica, identificata con il punto di vista di Praga.

Il popolo si riconosce negli elementi creati dal signore e tende a rinchiudersi in essi, considerando il treno opera di Satana, mentre la voce poetica si identifica con un borghese che definisce il treno «nostro vapor» proprio nel momento in cui parla del confronto tra il treno e l'aratro, la cui opposizione abbiamo visto quanto sia significativa nel simboleggiare il confronto tra la civiltà borghese e quella contadina. Alla fine della poesia, però, la voce dell'intellettuale socialmente impegnato cede la parola a un artista che si apparta in un dialogo con la musa per riflettere sulle conseguenze nefaste che quel progresso, pur così pregno di positivi esiti sociali, avrà sull'arte e sulla sua identità. Emerge così un terzo punto di vista, quello dell'artista, che non contesta e non mette in discussione il progresso, ma che, pagato coerentemente l'obolo al suo impegno sociale, si abbandona al suo dolore: «Ma poi pagato l'obolo, / chi niegherà, mia cara [*scilicet* la Musa], al tuo pittore / di spiegar l'ali a sciogliere / l'inno del suo dolore?». <sup>61</sup> Arrigo Boito in *Case nuove*, descrivendo lo spettacolo della demolizione della Milano *d'antan*, piange e inveisce contro la borghesia. <sup>62</sup> Praga qui non protesta, ma lancia un grido di dolore e si interroga in modo moderno sulla possibilità della sopravvivenza dell'arte in una società dominata dalla tecnica e dal commercio.

Il poeta negli ultimi versi, proprio dialogando con la musa, personificazione del suo *alter ego*, ci lascia perciò con immagini negative: sono quelle della realtà trasformata in cimitero dalla modernità; quella del lavoro dell'artista ormai stravolto.

Dimmi, in che selve vergini  
anderemo a studiar, Musa, dal vero?  
Di pali il mondo copresi  
che pare un cimitero;  
si abbatton torri e quercie e campanili,  
il cielo è tutto un rabesco di fili, [...]  
[...]  
Musa! E noi pingerem carta bollata  
e canterem... la fisica applicata». <sup>63</sup>

«Oh! Come fumo è tutto...»

Se riportare il componimento nello scenario in cui è stato composto è molto utile per l'interpretazione dei suoi contenuti, pure non possiamo trascurare come il contesto nel quale la poesia viene collocata un decennio dopo, nel momento della sua pubblicazione, cioè la raccolta *Trasparenze*, ne condizioni la lettura e, pur non smentendo gli aspetti positivi e programmatici presenti nel testo, ci porta a focalizzare l'attenzione sulla nostalgia

<sup>59</sup> P. NARDI, *Scapigliatura...*, 100-101.

<sup>60</sup> Attilio Marinari a proposito di *Strada ferrata* parla di «uno strano miscuglio d'impegno civile [...] e di notazioni impressionistiche; di inno al Progresso [...] e di denuncia di esso come nemico della spiritualità umana» (A. MARINARI, *Emilio Praga poeta di una crisi*, Napoli, Guida, 1969, p. 66). Petronio parla di «contraddizioni ideologiche e sentimentali» e vede Praga diviso: «da una parte la celebra fonte di sviluppo sociale; dall'altra la teme, ché da essa vede distrutto quel mite mondo georgico e un poco arcadico nel quale gli piace cullarsi» (G. PETRONIO, *Poeti minori dell'Ottocento...*, 368). Contraddittoria la posizione di Praga viene interpretata in T. SCAPPATICCI, *Emilio Praga...*, 35-36 e 41-44). Anche Ceserani, che pure aveva distinto la visione della voce poetica da quella dei contadini, ritiene «sostanzialmente contraddittoria» la posizione di Praga (R. CESERANI, *Treni di carta...*, 164).

<sup>61</sup> SF, 290.

<sup>62</sup> A. BOITO, *Case nuove*, in ID., *Opere*, a cura di Mario Lavagetto, Milano, Garzanti, 1979, 7: «Piangan pure i poeti. / La progenie dei lupi e delle scrofe / Oggi è sovrana e intanto le pareti / Della vecchia cittade hanno un profilo / Scomposto e tetro, – simigliante al metro/ Di questa strofe».

<sup>63</sup> *Ibidem*.

di un mondo che scompare. Così lo stesso confronto tra cultura laica e clericale, che in *Spes unica* assumeva i toni della polemica, qui è dominato da un senso di nostalgia per un mondo velocemente dissolventesi nei radicali cambiamenti indotti dalla modernità, e semmai la cultura anticlericale, diventando materialista e pratica, ora è una minaccia allo stesso destino dell'artista.

C'è in *Trasparenze*, espressione del Praga maggiore, una ricerca quasi petrarchesca di fondare la propria esistenza su qualcosa di solido e al contempo la consapevolezza che questo è impossibile. Anche la scelta di vivere per l'arte, isolandosi e contrapponendosi a un mondo diventato ormai brutto e ostile, non è più praticabile. Il treno, la modernità, arriva anche nei luoghi più intimi e remoti del poeta, che ora mette in discussione i propri mezzi artistici e soprattutto matura la consapevolezza che l'arte stessa non è più possibile. La raccolta è così pervasa da un senso di vanità, che Praga traduce modernamente con l'immagine del fumo: «Oh! Come fumo è tutto, e la letizia, / e la mestizia!...».<sup>64</sup> Sono parole della poesia *Alla musa*, che fa da prologo a *Trasparenze* e ne definisce la poetica che presiede alla raccolta.

---

<sup>64</sup> E. PRAGA, *Alla Musa*, in ID., *Poesie*, 285.