

ENRICO COSTA

GUIDA-RACCONTO
DA SASSARI A CAGLIARI
E VICEVERSA

a cura di
Simona Pilia

introduzione di
Giuseppe Marci

SCRITTORI SARDI
Opere di Enrico Costa

Ideata e diretta da

Giuseppe Marci

con la collaborazione di

Paolo Maninchedda, Nicola Tanda, Maurizio Viridis

Coordinamento editoriale e scientifico

Simona Pilia

Redattori

Francesco Marco Aresu, Laura Bonu, Elena Casu, Veronica Carta, Patrizia Deonette,

Gisa Dessì, Giuliano Forresu, Salvatore Roberto Pinna, Concettina Pistolesi,

Melanie Sailis, Georgia Sanna, Francesca Sirigu

Revisione testi

Tiziana Deonette

Enrico Costa

Guida-racconto. Da Sassari a Cagliari e viceversa

ISBN 978-88-8467-560-6

CUEC EDITRICE © 2009

prima edizione dicembre 2009

CENTRO DI STUDI FILOLOGICI SARDI

PRESIDENTE Sandro Catani

DIRETTORE Giuseppe Marci

CONSIGLIERI Marcello Cocco, Dino Manca, Mauro Pala, Maurizio Viridis

Via Bottego, 7 - 09125 Cagliari

Tel. 070344042 - Fax 0703459844

www.filologiasarda.eu

info@centrostudifilologici.it

CUEC

Cooperativa Universitaria Editrice Cagliaritana

Via Is Mirrionis, 1 - 09123 Cagliari

Tel. 070271573 - Fax 070291201

www.cuec.eu

info@cuec.eu

Realizzazione grafica Biplano, Cagliari

Stampa Grafiche Ghiani, Monastir (Ca)



Enrico Costa
(per gentile concessione degli eredi Costa)

INTRODUZIONE

Publicato per la prima volta nel 1882, *Da Sassari a Cagliari* è stato ripresentato nel 1902: la formula della *guida-racconto* doveva aver avuto successo se l'editore Giuseppe Dessì, vent'anni dopo, ritenne utile proporre una nuova edizione, ampliata con l'aggiunta di un altro racconto di viaggio, *Da Macomer a Bosa*, già apparso nel 1884.

Successo di pubblico, ma anche di critica, tant'è vero che, nell'edizione del 1902, le pagine introduttive indirizzate *Al lettore*, e firmate dall'editore, sono aperte dalla (gongolante) citazione di una recensione della "Rivista minima" che, nel 1883, aveva scritto: "In questo libricino Enrico Costa ha immaginato una cosa nuova per l'Italia: una specie di Guida in forma di racconto. Giulio Verne ha fatto press'a poco il simile per la Scozia, col suo ultimo romanzo *Il Raggio Verde*. Se non che il Racconto-guida del Costa è più pratico, e un viaggiatore vi troverà meglio il suo conto, poiché non vi mancano le notizie positive accanto alle storiche, consigli economici accanto alla descrizione di costumi e di paesi. Il racconto è scritto con stile semplice e piacevole, condito di saporite risate e di tenerezze gentili. È insomma un bel libricino, di cui raccomandiamo la lettura a quanti si avviano a visitare quella bella dimenticata che è la Sardegna".

Una recensione positiva, apparsa su un "autorevole periodico" diretto "dai valenti letterati Antonio Ghislanzoni e Salvatore Farina" (quest'ultimo nativo di Sorso e, come noto, legato al Costa da vincoli di amicizia e collaborazione) che mostra di apprezzare il "libricino" per le qualità letterarie e per la capacità di offrire "notizie positive". In più la raccomandazione finale rivolta a "quanti si avviano a visitare quella bella dimenticata che è la Sardegna": che cosa avrebbero potuto desiderare di più l'autore e l'editore dell'opera?

Forse soltanto che a Enrico Costa fosse riconosciuto

un merito diverso e, si può ritenere, più grande di quello di aver “immaginato una cosa nuova per l’Italia”: di aver, con uno sforzo che possiamo immaginare notevole, tenuto il passo della vita letteraria italiana ed europea. Stando a Sassari, Sardegna; in quella città e in quella regione volendo si sviluppasse vita culturale, fervore editoriale, capacità di relazione e, in ultima analisi, sentimenti e atti civili adeguati ai tempi.

Sulle qualità politiche di Sassari nella seconda metà dell’Ottocento e nei primi decenni del Novecento, dei sentimenti laici e progressisti che l’animavano, gli storici hanno scritto; primo fra tutti Manlio Brigaglia che sull’argomento ritorna anche nell’introduzione all’edizione anastatica di *Da Sassari a Cagliari* pubblicata nel 1995 dalle Edizioni Della Torre. Ancora molto c’è da dire, invece, proprio su Enrico Costa, figura decisiva per capire il delicatissimo momento in cui, realizzata nel 1847 la *perfetta fusione*, avviato nel 1848 il Parlamento Subalpino, entrati nel vivo i processi del Risorgimento, si gettano le basi dell’Unità, ovvero si fonda lo Stato nel quale viviamo e sul quale oggi ci interroghiamo – non senza dubbi e paure, nel momento in cui una riformulazione istituzionale appare necessaria – chiedendoci se le scelte compiute allora siano state quelle giuste; o se non sarebbe stato meglio compierne altre.

Enrico Costa appartiene al novero degli intellettuali italiani che, operando nelle diverse regioni ed essendo consapevoli della varietà delle storie e della specificità dei problemi, offrivano gli elementi di conoscenza sui quali si sarebbe potuto costruire: con più rispetto per i cittadini delle singole zone d’Italia e, quindi, con maggiore solidità dell’intero edificio statale in quel momento in fase di fondazione. Anch’egli s’era accorto che occorreva “fare gli italiani” e che l’unico modo per cui l’impresa potesse riuscire era sapere cosa erano stati, gli italiani, prima dell’Unità, quando ancora italiani non potevano, a rigore, essere detti: quali percor-

si avevano seguito, dall'antichità all'oggi, quali sofferenze, quali drammi avevano patito le tante *belle dimenticate* presenti nel frammentato panorama della penisola e delle isole. Storie di regioni, province, città e paesi, ognuna da conoscere e da mettere, poi, in relazione con le altre, per costruire, così, un mosaico omogeneo.

Fra i mestieri fatti per campare la vita, quello che probabilmente meglio identifica Costa è il lavoro d'archivista. Egli raccoglie e ordina i documenti, li studia e li collega l'un l'altro; conosce e capisce la storia della Sardegna; vuole fare in modo che molti altri, in primo luogo i sardi, ma non solo loro, la conoscano. Lo intendi subito di che pasta è fatto: è un operatore culturale; come ogni operatore culturale, ha un progetto – avanzato – di società, e sa che non si realizzerà mai se non è fondato su conoscenze diffuse tra i cittadini. Per questo scrive: articoli, saggi, poesie, racconti, romanzi e guide-racconto.

Ma non inventa il genere, come dice la “Rivista minima”, caso mai lo innova, perfezionandolo sotto il profilo della letteratura e adattandolo alle esigenze e alle situazioni del mondo che intende rappresentare.

Pochi anni prima che uscisse *Da Sassari a Cagliari*, Carlo Collodi, il padre di *Pinocchio*, aveva dato alle stampe una “Guida storico-umoristica” intitolata *Un romanzo in vapore. Da Firenze a Livorno*. Il romanzo è stato ristampato, qualche anno fa, con il corredo di una nota introduttiva (non firmata): “Nel necrologio dedicato a Carlo Lorenzini e pubblicato sulle colonne de “La Domenica fiorentina” il 2 novembre 1890, a firma Yorick si legge: «Fu in quel torno di tempo [attorno al 1856 n.d.r.] ch'ei mise fuori il suo primo libro, di cui nessuno pare si ricordi più: *Un romanzo in vapore*; la cosa più allegra, più umoristica... e più pazza che si possa mai immaginare, perché non aveva né capo né

coda. Carlo la scrisse per un certo Riva tipografo e proprietario della “Gazzetta dei Tribunali”; che stampava a que’ tempi anche l’Orario della strada ferrata e voleva un libretto da vendersi nelle stazioni, per leggere in treno, che potesse divertire servendo nel tempo stesso da Guida in viaggio, e illustrando le città dove la locomotiva faceva sosta o le campagne e i villaggi che si potevano vedere dal finestrino del vagone»¹.

Molti sono, e vari, gli elementi di interesse di queste righe, a cominciare dalla citazione del nome di Yorick, e da quel richiamo all’umorismo sul quale dovremmo tornare. Ma per l’istante cerchiamo di sapere qualcosa di più su *Un romanzo in vapore*: “È prima di tutto una guida per il viaggiatore della Linea Leopolda (ovvero la Firenze Livorno), travolto dalla novità di un paesaggio che continuamente e rapidamente cambiava di là dal finestrino del vagone, e anche un po’ impaurito (se è vero che Collodi stesso definiva quello in treno un viaggio «lungo e pericoloso»). A mo’ di distrazione, Collodi si propone di raccontare al lettore viaggiante le cittadine e i paesi che si incontrano lungo la Linea, raccogliendo dati storici, geografici, politico-economici e aneddotici. Ma il libro contiene anche una premessa di interessanti informazioni sullo stato delle strade ferrate italiane «in attività, in costruzione e in progetto» a tutto il 1856. Così come reca una sintetica storia del vapore, esposta in una forma brillante e tipica del Collodi pubblicitario. E infine il romanzo, quello annunciato solennemente nel titolo. Uno pseudo romanzo, in realtà: un romanzo annunciato e non svolto, un mezzo *bluff* (anche questo, in qualche modo, tipicamente collodiano). Troppo faticoso, forse, da scrivere, troppo serio, troppo sentimentale. Collodi preferisce abbozzarne la probabile scena iniziale

¹ C. COLLODI, *Un romanzo in vapore*, Reggio Emilia, Aliberti editore, 2002, p. VII.

nel capitolo VI, e cioè lo svenevole addio di due amanti giovani e belli alla stazione ferroviaria, davanti ad un treno che parte; e poi lasciarla cadere lì, senza dar seguito alla «straziante pantomima»².

Non abbiamo elementi per dire che Enrico Costa conoscesse quest'opera: certamente, attento com'era alle vicende letterarie italiane, conosceva Collodi con il quale condivideva il gusto per il racconto umoristico. Ma restiamo ancora un poco su *Un romanzo in vapore* e, in particolare, sulle pagine che aprono il volume e parlano delle *Strade ferrate italiane in attività, in costruzione e in progetto*. Formano una sezione articolata in capitoli dedicati a: *Lombardo-Veneto, Piemonte, Toscana, Stato Pontificio, Regno delle Due Sicilie*. Vi sono elencati i principali Stati che hanno allestito (o stanno allestendo: è il caso dello Stato Pontificio) una linea ferroviaria e sono menzionate le città raggiunte dalle strade ferrate; fra le altre: Milano, Como, Monza, Bergamo, Verona, Venezia, Trieste, Pordenone e Udine; Torino, Novara, Cuneo, Susa (da qui si va al Moncenisio, a Modane, Chambéry e Annecy), Genova e Voltri; Firenze, Livorno, Pisa e Lucca; Bologna, Modena, Roma e Frascati (in costruzione); Napoli e Portici (le prime due città collegate), Caserta, Capua, Torre del Greco, Nocera e Salerno, Isernia, Pescara, Teramo, Avellino, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi.

Mancano la Sicilia e la Sardegna, come si vede; per quest'ultima è quasi un paradosso, dato che la trattazione riguardante il Piemonte così inizia: «La rete delle Strade Ferrate del Regno Sardo, ha il suo centro in Torino»³. Il Regno è Sardo, tuttavia esistono solo i tronchi ferroviari del Piemonte e della Liguria: chi volesse farsi una ragione di questo singolare fenomeno può leggere la sintesi che, in tema di ferrovie, una studiosa ha fatto all'interno di un più

² Ivi, pp. VIII, IX.

³ Ivi, p. 7.

ampio studio dedicato alla storia economica sarda. Se ne ricava che, in aggiunta agli enormi ritardi registrati nella realizzazione della rete viaria, altri e più gravi segnarono la già tardiva nascita delle strade ferrate; che le società private incaricate dell'impresa lucrarono abbondantemente, ottenendo i terreni ademprivili e, in aggiunta, consistenti sovvenzioni statali "senza rischiare alcunché"⁴, che occorre circa un trentennio perché la linea venisse "portata a compimento senza più alcun intoppo e, inaugurata nel 1880 alla presenza del ministro per i Lavori Pubblici Alfredo Baccarini, entrò in servizio nel 1882, tra le esultanze dell'opinione pubblica e della classe dirigente sarda"⁵. Avevano poco da esultare, come capirà il lettore capace di cogliere tutti gli aspetti del racconto di Costa che qui ripubblichiamo.

Se non può elencare tronchi ferroviari, Collodi può, però, nominare l'Isola nel paragrafo che tratta dei *Telegrafi Sardi*: "Da Genova per la Spezia, ove la linea con un ramo si congiunge con Massa di Carrara ai Telegrafi Estensi e Toscani, indi con l'altro ramo con un Telegrafo sottomarino che riunisce la Corsica, la Sardegna e l'Affrica"⁶.

Siamo nel 1856, cinque anni prima dell'Unificazione, e il telegrafo collega i territori di Stati diversi: Piemonte, Liguria, Toscana, Sardegna, Corsica, Africa, e poi Nizza, Marsiglia, Chambery, Milano. È il miracolo della comunicazione che unisce, superando i confini e riducendo le distanze: un po' quel che sono destinati a fare anche i mezzi di trasporto; con qualche difficoltà in più, come si comprende.

Ma, come andavano le cose, in Sardegna, in quel toro di tempo compreso fra il 1856 cui si riferisce Collodi

⁴ M. L. DI FELICE, *La storia economica dalla «fusione perfetta» alla legislazione speciale*, in L. BERLINGUER e A. MATTONE (a cura di), *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Sardegna*, Torino, Einaudi, 1998, p. 308n.

⁵ Ivi, pp. 308-309.

⁶ C. COLLODI, *Un romanzo in vapore*, cit., p. 9.

e il 1881 in cui si svolge il viaggio ferroviario narrato nella *guida-racconto* di Costa?

Il censimento del 1861 dice che vi sono 588.064 abitanti; saranno 680.450 nel 1881, pari a 28,4 per kmq. Una cifra esigua: troppo pochi rispetto all'estensione di un territorio per giunta orograficamente tormentato. Scarse le strade, malagevoli e pericolosi i collegamenti: non c'è da stupirsi se la Sardegna, che era giunta all'Unità con l'indice di analfabetismo più alto fra tutte le regioni italiane, il 90%, sostanzialmente confermi quel valore 10 anni dopo, facendo registrare nel 1871 un non esaltante 88% di analfabeti.

La situazione finanziaria non è migliore e ancora non si è raggiunto il punto più alto di crisi: la guerra delle tariffe comincia a far sentire i suoi effetti, rallentando e poi bloccando le importanti relazioni commerciali con la Francia e ponendo le premesse che porteranno alla crisi bancaria del 1887. La tassazione è insopportabile, e l'economista Giuseppe Todde, in un suo mirabile saggio pubblicato nel 1895, fatti i conti dettagliati del prelievo fiscale, può dire che la Sardegna resta "spolpata"⁷. È una valutazione condivisa da quanti osservano con attenta partecipazione e intensità di studi la storia dell'Isola, nell'Ottocento e nel Novecento, anche elaborando romanzi che fanno riferimento alle vicende storico-economiche e alle condizioni di vita dei Sardi. Giuseppe Dessì, nel suo capolavoro *Paese d'ombre*, ad esempio, mette al centro del romanzo il problema del taglio dei boschi che occupa la mente, e il cuore, del protagonista Angelo Uras. Siamo all'indomani dell'Unità e la legna, che sarà necessaria per la realizzazione delle ferrovie, è già in larga misura impiegata per gli usi minerari e per la fusione dei minerali. Forse in questo caso si sarebbe potuto utilizzare il carbon fossile, "ma il Re avidissimo della miserrima percentuale del

⁷ G. TODDE, *La Sardegna*, Firenze-Roma, Tipografia dei Fratelli Bencini, 1895, p. 42.

2% che gli spettava per contratto sull'argento e il piombo raffinati, respingeva tutte le proposte di esperimenti innovatori che rischiassero in qualche modo di ritardare il ritmo della produzione"⁸. Il re è *avidissimo* e, per questo motivo, contrario ad ogni innovazione. Le leggi non seguono orientamenti diversi: quella "del 14 luglio 1864 aveva aumentato le imposte di cinque milioni per tutta la Penisola, e di questi oltre la metà furono caricati sulla sola Sardegna, per cui l'Isola si vide triplicate di colpo le tasse"⁹.

Vediamo qualche notizia storica legata direttamente all'argomento di cui ci occupiamo: nel 1851 erano stati migliorati i collegamenti marittimi fra Cagliari, Porto Torres e Genova (tre corse al mese); nello stesso anno erano iniziate le corse giornaliere – in diligenza! – tra Cagliari e Sassari (nel 1867 ancora si registravano assalti alla diligenza, tra Bonorva e Macomer: morivano in quella circostanza un bandito e un militare); nel 1855 era stato allestito il collegamento telegrafico tra Cagliari e Sassari e, nello stesso anno, fu collocato un cavo telegrafico sottomarino che univa la Sardegna all'Algeria. Occorrerà invece attendere il 1862 per la stipula di una convenzione con una società italo-inglese incaricata di realizzare la rete ferroviaria. Inizia una lunga storia di progettazione del tracciato (ancora oggi la Sardegna paga le spese delle scelte compiute allora) e della costruzione dei primi tronchi. Storia di interessi finanziari (leciti e illeciti), di occasioni occupazionali, di reperimento dei materiali necessari. A cominciare dal legno delle traversine. Non mancarono, si disse, le intrusioni degli interessi privati e fors'anche il nepotismo, se è vero che Gustavo, il fratello *discolo* di Camillo, conte di Cavour e padre della Patria, fu mandato in quell'occasione in Sardegna: a fare affari e non creare complicazioni in Piemonte.

⁸ G. DESSI, *Paese d'ombre*, Milano, Oscar Mondadori, 1975, p. 75.

⁹ Ivi, p. 273.

Nel 1871 entrò in funzione il tronco ferroviario tra Cagliari, Villasor e San Gavino; l'anno successivo si arriva a Oristano e Sassari si collega con Porto Torres; nel 1875 l'allestimento della prima parte dell'impianto ferroviario è completato, ma solo cinque anni più tardi con l'inaugurazione del collegamento tra Oristano e Giave si può finalmente andare da Cagliari a Sassari in treno: "nove ore e quaranta minuti!" di viaggio come precisa la guida-racconto, ma si fa una gran festa alla quale partecipa persino un ministro. Se ne parla in *Da Sassari a Cagliari*, non senza una qualche ironia.

Non è molto, almeno sotto il profilo materiale della percorrenza su rotaia, ma è quanto basta per accendere l'interesse di chi osserva i fenomeni cercando di ricavarne considerazioni teoriche di carattere generale. È il caso del già ricordato Giuseppe Todde, economista di scuola liberale, cui viene affidato – nel 1876, cinque anni prima dell'inaugurazione del collegamento Sassari-Cagliari – il compito di tenere la *Prolusione* inaugurale per l'anno accademico dell'Università di Cagliari. In tale occasione egli, affrontando il tema *Macchine e progresso*, esalta l'incidenza positiva dell'industrializzazione sulle condizioni di vita degli strati sociali più deboli e sostiene che la filatura meccanica ha fatto sì che gli indumenti fossero disponibili a prezzi contenuti; quindi accessibili al popolo, con un miglioramento che ha inciso sulle generali condizioni di salute. Poi, spostandosi sul settore dei trasporti, aggiunge: "Gli stessi, anzi maggiori risulamenti, si ottengono dall'applicazione del lavoro meccanico ai bisogni della locomozione e dei trasporti. Chi crede più alle antiche e viete distinzioni di classi derivanti dalla nascita quando si scorga quale confusione di genti contenga in sé un convoglio, che solca, come il cavallo alato della favola, i binari d'una ferrovia? Appena giunga un treno alla stazione di una grande città, il popolo vi si trova rappresentato nelle varie e diverse classi che lo compongono. Lo so: vi fu chi viaggiò

in piedi o seduto, chi sopra soffici guanciali, e chi sul duro tavolo; ma il carbone bruciò egualmente per tutti a svolgere la sua potenza calorifera, serviti tutti dallo stesso potente mezzo di trazione; ma a ciascuno è libero l'accesso in ogni classe di vagoni, senza distinzione di nobile o di plebeo, di proprietario, capitalista od operaio, il quale nel giorno festivo, quando le ferrovie siano ben dirette ed amministrare, può, spendendo poco più del consueto, darsi il lusso di un posto in prima classe, torsi il capriccio di tenersi al fianco del signore per percorrere pochi chilometri di strada con pochi soldi di aumento della consueta spesa. È una vera democrazia di fatto realizzatasi mercé la forza motrice del vapore applicata alla locomozione”¹⁰.

Non esprima, il lettore contemporaneo, un giudizio troppo severo e si contenti di quanto il professore di Economia politica offre nel corso della cerimonia accademica. Certo, egli è vittima del suo pregiudizio antisocialista e crede che solo attraverso un credo economico liberistico sia possibile raggiungere il benessere per tutte le classi sociali e la “vera democrazia”. Noi, che viviamo quasi un secolo e mezzo dopo la data di pubblicazione del suo scritto, dobbiamo avere la serenità di giudizio necessaria per giudicarlo inserendolo nella cornice storica e ideale in cui nacque. Oggi abbiamo nella mente le informazioni sul fallimento del sistema bancario che tra il 2008 e il 2009 ha messo in ginocchio l'intero sistema produttivo degli Stati Uniti d'America e di molti altri Paesi, mostrando la fragilità (e il pericolo sociale) delle dinamiche economiche ispirate a principi liberali e, più ampiamente, abbiamo dalla nostra l'esperienza della storia che effettivamente si è svolta ed è molto diversa rispetto alle aspettative e ai sogni, anche generosi. Su tale base

¹⁰ G. TODDE, *Macchine e progresso. Discorso letto nella gran'aula dell'Università per l'inaugurazione dell'anno scolastico*, Cagliari, Tipografia Timon, 1877, pp. 8-9.

potremmo chiederci se si sia realizzato quel progetto di *democrazia ferroviaria* del cui compimento il Todde era certo e se davvero, in questo terzo millennio che inizia, gli operai, alla domenica, si tolgano “il capriccio di tenersi al fianco del signore”, nobile, proprietario o capitalista che sia, andando tutti insieme da Sassari a Cagliari, ad esempio, seduti “sopra soffici guanciali”.

Sarebbe quesito malizioso e fors'anche improprio che è meglio non porsi: non si potrà non considerare, almeno, quanto sia invecchiato il pensiero economico che si nutre di riferimenti alla “forza motrice del vapore” e come conservi freschezza, invece, il racconto letterario elaborato più o meno nei medesimi anni e sull'analogo entusiasmo per la novità dei collegamenti ferroviari.

Ma torniamo a Collodi e al suo *Romanzo in vapore*, più *guida* che *racconto*, come ci fa capire l'introduzione all'edizione Aliberti che definisce “un mezzo *bluff*” il romanzo annunciato e non scritto: lo spunto è dato dalla descrizione dell'addio che si scambiano, sul marciapiede della stazione, due giovani innamorati. Udiamo solo la parola “Addio”, poi “la bellissima bionda si staccò risolutamente dal giovine che la teneva per mano e, direttasi ad un wagone di prima classe, vi saltò dentro elegante e leggera, come la lodoletta dei campi, come la gazzella del deserto”¹¹.

Tutto qui o poco più, compresa la descrizione che segue e fa un po' il verso allo stile romantico introducendo il sorriso di benevola ironia che mette sull'avviso il lettore: “Era una giovine signora, svelta della figura, come il palmito, elegante e profumata, come il cedro del Libano. Aveva i capelli di un biondo-cenere: gli occhi grandi e celesti, il naso profilato e regolare. La sua pelle bianchissima e fine lasciava travedere i serpeggiamenti azzurri delle vene e delle

¹¹ C. COLLODI, *Un romanzo in vapore*, cit., p. 50.

grandi arterie: i suoi labbri, leggermente tumidi e sporgenti, rivelavano il tipo alemanno forse incrociato al sangue reale di qualcuno dei piccoli principotti della Germania. Appena la disdegnosa bellezza teutonica, tutta chiusa e avvilluppata in un ricchissimo scialle dell'Indie, si fu coricata con leggiadro abbandono sopra il cuscino del wagone, il povero giovine, che era rimasto muto ed immobile sulla porta della Sala d'aspetto, fece un gesto di disperazione mal dissimulata e disparve¹².

Il resto ciascun lettore lo deve immaginare da sé, perché Collodi si preoccupa ora di raccontare il cicaleccio dei viaggiatori in carrozza (o in *wagone*, come scrive), le fasi della partenza, il percorso, le stazioni raggiunte, le città, i monumenti, l'arte e la letteratura, la storia, i proverbi ("Da Monte Lupo si vede Capraia / Cristo fa le persone e poi l'appaia"¹³), le coltivazioni, i boschi, i caratteri degli abitanti; offre anche un "Vade-mecum" umoristico per il viaggiatore (che al primo punto recita: "Avendo necessità di partire con un dato treno, è sempre meglio giungere alla Stazione dieci minuti avanti la partenza... che cinque minuti dopo"¹⁴) e, in luogo del romanzo promesso e non realizzato, una ricetta, dettata da un professore viaggiatore, sulla base della quale ciascuno il romanzo può scriversele da sé: "*Capitolo primo*. (Disse il Professore). È una sera d'inverno, fredda, buia, piovosa. (In fatto di romanzi, è sempre bene attenersi al tempo Cattivo!) Un uomo vestito di un rosso cappotto, con lanterna in mano, s'introduce, quasi di soppiatto, per un vicolo della città. Ad un tratto si ferma: tocca leggermente una porta: la porta si apre... si ode un grido straziante di donna... Ah!"¹⁵.

Così, un tempo, si scherzava con la letteratura, quando ancora questa ricetta non era stata impiegata per produrre

¹² Ivi, p. 51.

¹³ Ivi, p. 116.

¹⁴ Ivi, p. 151.

¹⁵ Ivi, p. 165.

in serie romanzi polizieschi. Va detto: per ricordare che la sensibilità di Enrico Costa gli fa cogliere al volo la nascita del genere investigativo, se già nel 1879 traduce, e pubblica sulla sua rivista “La Stella di Sardegna”, il racconto di Henry Rivière *L’assassino di Albertina Renouf*, uno dei primi gialli europei, da lui scoperto nell’edizione francese e *importato* in Italia e in Sardegna. È stato un intelligente mediatore culturale, Enrico Costa, e un fine conoscitore delle letterature europee.

È tempo, però, di riprendere il discorso sulle *guide-racconto* e sull’umorismo, perché non dobbiamo dimenticare Yorick, *nom de plume* di Pietro Coccoluto Ferrigni (1836-1895), il quale è autore, fra l’altro, di *Vedi Napoli e poi muori* (1877) e di *Su e giù per Firenze* (1877). Carmelo Previtera lo dice ricco “di lepore e di arguzia”¹⁶. Eva Ceva Valla, che ha curato la voce relativa alle due opere nel *Dizionario Bompiani delle Opere*, definisce *Vedi Napoli e poi muori* “una specie di monografia tra sentimentale e umoristica sulla città di Napoli”, un libro “gaio e arguto”¹⁷. Mentre il suo giudizio è molto più severo riguardo a *Su e giù per Firenze*, a proposito del quale dice che può suggerirci, al più, “qualche scialbo sorriso”¹⁸.

Sono i due poli – scrivere libri gai e arguti o pagine che strappano al lettore “qualche scialbo sorriso” (o solo uno sbadiglio) – tra i quali si dibattono, non di rado, gli scrittori umoristi: Costa, per quel che principalmente ci riguarda, come Collodi, Yorick come Giovanni Saragat il cui nome

¹⁶ C. PREVITERA, *Storia dei generi letterari. La Poesia giocosa e l’umorismo (Dal secolo XVII ai giorni nostri)*, Milano, Vallardi, 1942, p. 497.

¹⁷ E. VA., *Vedi Napoli e poi...*, in AA. VV., *Dizionario Bompiani delle opere e dei personaggi*, Milano, RCS Quotidiani, S.p.A., 2006, vol. 10, p. 10703.

¹⁸ E. VA., *Su e giù per Firenze*, in AA. VV., *Dizionario Bompiani*, cit., vol. 9, p. 9894.

non è improprio evocare in questo contesto: anch'egli, come Cocoluto Ferrigni, autore di bozzetti e racconti dedicati alla vita giudiziaria comparsi sotto il titolo di *Tribunali umoristici*. Era di origini galluresi, Giovanni Saragat (1855-1938), nato a Sanluri e poi trasferito a Torino dove lungamente esercitò la professione di avvocato, frequentando i tribunali e avvicinando l'ampio campione di umanità che doveva ispirargli un sorriso. Era, Saragat, come il suo contemporaneo Enrico Costa, un esponente di quella *scuola umoristica sarda* alla quale occorre rivolgere la mente se vogliamo inquadrare nel giusto contesto *Da Sassari a Cagliari*, opera che appartiene al *genere* della narrazione di viaggio illuminata da un sorriso, così come il suo autore idealmente interloquisce con scrittori, non solo italiani, mossi da idealità letterarie simili alle sue.

Guida-racconto, dunque: di nome e di fatto. Non un *bluff* come quello di Collodi che promette ma non realizza il "romanzo" dell'amore finito, dei due amanti che si lasciano sul marciapiede della stazione, e quindi *inganna* e, in un certo senso, irride il lettore, o almeno gli strizza l'occholino, facendoselo complice e chiedendogli di immaginare da sé la storia che non gli viene raccontata: "O Lettore! Se non hai un'anima capace di comprendere (come direbbe un Ortis di 14 anni) tutta la solennità di quell'ineffabile momento, nel quale due spiriti innamorati si scambiano un ultimo *Addio*; – se non hai un cuore capace di sentire (come direbbe una modistina dei nostri tempi) tutta la poesia di due capigliature che si confondono, di due bocche che si avvicinano, di due sospiri che s'incrociano, di due mani che si stringono fra loro convulsivamente, allora salta a piè pari questo capitolo – questo capitolo non è fatto per te!"¹⁹.

Costa, invece, lo sviluppa, eccome se lo sviluppa il suo

¹⁹ C. COLLODI, *Un romanzo in vapore*, cit., pp. 49-50.

racconto, mettendo in equilibrio (e dobbiamo ammettere che non era facile) la guida e il racconto, la storia, la geografia e la narrativa, la promozione della propria terra e l'orario ferroviario. Costruisce un'architettura narrativa che nei primi due capitoli sembra unicamente tesa a delineare la fisionomia del protagonista e invece pone le basi dello scioglimento raccontato negli ultimi quattro con toni e ritmi che sembrano quelli della commedia classica, con tanto di agnizione che svela l'identità celata e indirizza risolutivamente l'intreccio. Gli altri capitoli portano, per lo più, nel titolo il nome del paese di partenza e di quello d'arrivo, o della stazione in cui il treno fa sosta; tolto il quarto, in cui sono descritti i compagni di viaggio; il tredicesimo, dedicato alle "gallerie di Bonorva" (buie, quindi tali da negare ogni possibile descrizione ma favorevoli all'intrigo); il sedicesimo, in cui "si dileguano le nubi"; il ventesimo in cui avviene "un incidente", potenzialmente molto pericoloso, ma che si rivelerà funzionale al lieto fine.

Anche questa è una storia capace di commuovere "una modistina dei nostri tempi": ma stavolta gli amanti non si separano perché devono ancora incontrarsi. O, meglio, si incontrano sul treno diretto, appunto, da Sassari a Cagliari, e sarebbe indelicato nei confronti del lettore raccontare come andrà a finire. Lo vedrà da solo, apprezzando, pagina dopo pagina, la maestria di Costa che sa creare una certa quale *suspense* su una vicenda, a pensarci, già mille volte narrata. La sua originalità consiste nel saper mescolare il racconto di un amore che sboccia fra i due protagonisti e il suo amore, quello profondo che dura per tutta la vita e che indissolubilmente lo lega alla Sardegna. Insomma: vuole descrivere i paesaggi e gli avvenimenti storici che si sono svolti nei luoghi attraversati dal treno, rievocare gli eroi e, soprattutto, le eroine della storia sarda, quella regina Adelasia sulla quale più volte ritorna nelle sue diverse opere, vedendo in lei il simbolo e l'emblema dell'*infelice* Sardegna.

Non era molto lontana dal vero la “Rivista minima” giudicando che il racconto fosse “scritto con stile semplice e piacevole, condito di saporite risate e di tenerezze gentili”: il lettore contemporaneo, del resto, lo ha sotto gli occhi e potrà valutare da sé.

Così come potrà valutare, del pari, i criteri seguiti da questa nostra edizione che mira a restituire al pubblico dei potenziali *fruitori* l'intera opera di Enrico Costa, affidandone la cura a una composita équipe di giovani e giovanissimi studiosi, laureati delle lauree di primo livello o magistrali, dottori di ricerca, specialisti di studi filologico-letterari non digiuni di conoscenze storiche e geografiche. A ciascuno di loro abbiamo chiesto di riflettere sui criteri dell'edizione testuale – particolarmente su quelli concernenti la filologia dei testi a stampa – e di inquadrare la figura del lettore al quale intendiamo *restituire* l'opera di Enrico Costa, come le amministrazioni pubbliche *restituiscono* alle cittadinanze, non necessariamente composte da esperti d'arte, i monumenti studiati e restaurati dagli esperti che, così, vengono *riscoverti* dalle moltitudini. È l'obiettivo che vogliamo fortemente raggiungere, per celebrare degnamente il centenario della morte del Costa e avviarci, da sardi, da italiani e da europei, a ricordare il venturo centocinquantésimo anniversario dell'Unità d'Italia.

Che cosa significa tutto questo? Significa che prima o poi, non intimiditi di fronte alla complessità delle cose, dovremmo iniziare a esplorare, dopo averne tanto a lungo parlato senza aver chiaro il concetto, i multiformi penetranti delle *identità*: delle individuali e di quelle collettive. Enrico Costa ci parla di un'identità sarda, fortemente percepita, studiata e presentata in ogni suo scritto, difesa dall'oltraggio portato non da coloro che sardi non sono ma dagli ignoranti che pretendono di sapere: e di prevaricare, quando dispongano del potere politico. Il nostro scrittore è uno dei migliori rap-

presentanti di quelle province meridionali delle quali parla Carlo Dionisotti, dicendo che “hanno dato coi loro uomini migliori il massimo contributo che per loro si potesse alla causa dell’unificazione, in essa consumando, più che in ogni altra regione si sia fatto, l’orgoglio e la gelosia di una propria e autonoma tradizione”²⁰.

Costa è uno di questi “uomini migliori” dell’Italia e dell’Europa fra Otto e Novecento. È uno scrittore di talento, anche se talvolta rinuncia al merito letterario per conseguire una palma ritenuta più alta: quella di parlare della sua Isola e di collocarla, con piena dignità, nel nuovo contesto nazionale. Conosce la dimensione profonda del tempo (e della storia) e quella dello spazio. Spazio isolano del sassarese, della Gallura, dell’Oristanese e del Cagliariitano. Spazio politico dell’Italia di cui ora la Sardegna fa parte (anzi: che ha contribuito a costruire). Spazio culturale, letterario e linguistico dell’Europa, *territori* che ben conosce e vuol far conoscere ai suoi lettori. Ma il tempo e lo spazio non bastano senza la presenza di donne e uomini, regine e banditi, servette innamorate e condottieri che comandano le armate sarde nell’impari battaglia contro Aragona e Castiglia, contro i sovrani colonizzatori e i loro “furbi” viceré. Caratteri, psicologie, usi e costumi, le ricorrenti digressioni che sapeva gravi per il racconto (difatti invitava a saltare *a piè pari* – anche lui – un capitolo, di tanto in tanto); ma le giudicava necessarie per comprendere i meandri della Storia. Non sta certo scrivendo *baedeker* per i turisti, né intende raccontare ad altri che non siano i suoi conterranei. O, meglio: gli altri, i lettori del resto dell’Italia o dell’Europa (non dimentichiamo che il *Giovanni Tolu* è stato tradotto in tedesco) potranno anche leggere: i suoi libri sanno compiere il salto, attraversano il mare per raggiungere l’Italia e la Germania,

²⁰ C. DIONISOTTI, *Geografia e storia della letteratura italiana*, Torino, Einaudi, 1971, p. 52.

perché no?, la Scozia. Forse che non vi ambienta un racconto?

Ma il pubblico d'elezione sta nell'Isola amata, quella che ancora deve essere riscattata da un triste passato: sarà possibile farlo solo se i suoi abitanti avranno tutti gli strumenti per conoscere, capire e così formarsi una personalità politica. Attraverso la scrittura Enrico Costa intende propiziare la messa a disposizione di tali necessari strumenti.

Che quello fosse il pubblico al quale guardava, Pasquale Stoppelli lo ha compreso subito, dopo aver letto i *Racconti* e *La Bella di Cabras*, e lo ha detto nel corso di una presentazione di quei primi due volumi d'apertura della nostra impresa editoriale²¹.

Ci ha anche rimproverato, nella stessa circostanza, per una certa quale abbondanza dell'informazione disposta in apparato: se di un errore si trattava, diabolicamente perseveriamo. È che eravamo, e siamo, convinti della valenza *politica* di ciò che il Costa faceva, pubblicando i suoi lavori tra Otto e Novecento; di ciò che noi facciamo, riproponendoli nel terzo millennio ineunte. Una sfida difficile, che affrontiamo senza lasciarci spaventare, anzi sapendo che qui dovranno essere sciolti (se sapremo scioglierli) i nodi del *locale* e del *globale*, intricati da sempre; oggi più che mai, nell'età della digitalizzazione, di internet e di una comunicazione in tempo reale che i nostri nodi vorrebbe tranciare con una spada più affilata di quella d'Alessandro.

In più, esiste un problema di conoscenza, di competenza linguistica (vale per il sardo, per l'inglese: e per l'italiano), di capacità di interpretare i messaggi comunicativi di cui siamo assetati e che sembrano sommergerci. Sanno farlo le giovani generazioni? Paolo Maninchedda, con cui questa collana di

²¹ La registrazione di quell'intervento effettuato il 26 giugno 2008 è visibile nel sito www.filologiasarda.eu

Scrittori sardi abbiamo ideato e avviato, sembra dubitarne se, in apertura di un suo “libretto” destinato all’uso didattico, può scrivere: “Fino a qualche anno fa sarebbe stato superfluo fare un ciclo di lezioni propedeutiche ai corsi di Filologia romanza. Infatti, gli studenti provenivano per lo più da studi liceali, per cui tutto ciò che la filologia doveva dare per presupposto, risultava, più o meno bene, realmente acquisito negli anni e negli studi precedenti. Oggi non è più così”²².

Dobbiamo abituarci a non dare per presupposto mai niente e a offrire sempre il maggior numero di strumenti interpretativi: questa edizione, forse con una sovrabbondanza di note, cerca di fornirli. Abbia pazienza chi non ne avverte la necessità e, se crede, le salti *a piè pari*.

Capisca, però, che nei modi nuovi indicati dal tempo presente, stiamo svolgendo l’ufficio antico del filologo, ovvero siamo proviamo a mettere in relazione l’autore e la sua opera con il pubblico contemporaneo, perché si rinnovi l’incontro. Per tale motivo Simona Pilia, curatrice di questo *Da Sassari a Cagliari*, ha affrontato quella che, con parole prese a prestito da Alfredo Stussi, potremmo dire *una gran fatica*. Nessuno gliene voglia, se qualche volta è stata un poco pedante. Non lo ha fatto per male.

Giuseppe Marci

²² P. MANINCHEDDA, *Appunti di Filologia romanza*, Cagliari, Centro di Studi Filologici Sardi / Cuec, 2005, p. 7.