



universo*locale*



universo *locale*
Volumi già pubblicati:

Pontremoli, di Luigi Campolonghi
Nella tempesta, di Luigi Campolonghi
Cucina e salute con le erbe di Lunigiana, di Gian Battista Martinelli
Storie e filastrocche di Lunigiana, a cura di Caterina Rapetti
I librai pontremolesi, di Gian Battista Martinelli
Novelle di Valdimagra, di Pietro Ferrari
Leggende della Lunigiana storica, di Ettore Cozzani
In bicicletta, di Lorenzo Stecchetti (Olindo Guerrini)
La lanterna di Diogene, di Alfredo Panzini
Lunigiana ignota, di Carlo Caselli
Le facce del fiume, di Angela Polverini e Oreste Verrini
Racconti in bicicletta, a cura di Virginio B. Sala
Le città da cantare, di Riccardo Canesi
I racconti delle Cinque Terre, di Ettore Cozzani
La bicicletta, di Alfredo Oriani



Alfredo Oriani

LA BICICLETTA

SCRITTI DI VIAGGIO E DI PAESAGGIO



TARKA



La bicicletta
di Alfredo Oriani

Prima edizione 1902
Nuova edizione 2018

Tutti i diritti sono riservati

© 2018 Tarka edizioni srl
Piazza Dante 2 - Mulazzo (MS)
www.tarka.it

ISBN: 978-88-99898-88-5

Impaginazione ed editing: Monica Sala

Finito di stampare nel mese di luglio 2018
presso Mediagraf SpA - Noventa Padovana (PD)

INDICE

La bicicletta è questione di felicità *di Paolo Ciampi* VII

L'IDEA 1

L'ode 3

La macchina 16

Gli ultimi difetti 29

I corridori 37

La corsa dell'ora 49

Il vincitore 63

I dilettanti 71

Il piacere 80

Il mio Maestro 87

IL GRUPPO DRAMMATICO 93

Il velocipede 95

La Bicicletta 121

Il tandem 174

Il Triciclo 199

SUL PEDALE 235



LA BICICLETTA

È QUESTIONE DI FELICITÀ

CI SONO LIBRI CHE SONO come certi vini, che più invecchiano e più sono pregiati: e meno male che di tanto in tanto incontrano l'intelligenza e il coraggio di un editore che non giudica dalla prima data di pubblicazione. Ci sono parole che hanno il sapore delle cose buone di altri tempi, a cui siamo soliti riservare la malinconia del ricordo, tranne poi scoprire che proprio le parole potranno restituire loro un futuro. E ci sono autori che sembrano appartenere a un'altra epoca, meritevoli solo di uno studio per specialisti e qualche nota a margine. Invece, sorpresa, sono ancora in grado di catturarci e trasmetterci passioni.

Tutto questo mi sembra abbia significato proprio per Alfredo Oriani, scrittore trascurato già in vita, recuperato dopo morto per bassi interessi di regime e quindi apparentemente condannato all'oblio.

In effetti oggi buona parte della sua opera – in particolare quella in cui ripercorre le vicende storiche italiane ed espone il suo credo politico – pare una lettura in salita. Però poi c'è un gioiello come questo che ora avete voi tra le mani: e la salita non c'è più, casomai siete già arrivati

in cima. Ancora qualche colpo di pedale e avrete solo da godervi la discesa, sguardo che spazia e vento come una carezza.

Che libro che è questo, in cui Alfredo – mi viene di chiamarlo per nome – è poeta senza tracciare versi, è filosofo senza le astruserie del filosofo, è storico senza imporci un saggio, è narratore che non perde l'aggancio con la vita vissuta.

E tutto questo è reso possibile dal grande protagonista di queste pagine, la bicicletta: che come i più autentici appassionati di bicicletta sanno bene non è solo un mezzo che combina meccanica e muscoli per i nostri spostamenti.

Bicicletta, appunto, è poesia, filosofia, storia, vita: un diverso modo di vivere, aggiungo. Un'altra possibilità che può mettere radici in una geografia profondamente mutata delle nostre città e dei nostri territori.

È questa possibilità che Alfredo scorge, quando tutto è ancora all'inizio. L'asfalto non è stato steso sulle strade, le ruote sollevano nuvole di polvere, i ciclisti – che qualcuno insiste a chiamare velocipedisti – suscitano un cocktail di sentimenti che vanno dall'ammirazione per i pionieri alla diffidenza per i presunti sovvertitori dell'ordine pubblico.

È trascorso quasi un quarto di secolo da quando si è disputata quella che in molti considerano la prima gara in linea della storia, se non addirittura il primo campionato del mondo: la Firenze-Pistoia, vinta dall'americano Rynner Van Heste, in una festa di mondanità e stravaganza, prima che la capitale abbandoni le sponde dell'Arno direzione Roma. *Pazzi che sfrecciavano e sciamavano nell'ombra*, così ne parla quella gran penna di Carlo Pancrazi sulle colonne della *Gazzetta d'Italia*.

A cavallo tra l'Ottocento e il Novecento qualcosa è cambiato e non riguarda solo gli sviluppi tecnici delle due ruote. Ci sono gare, ci sono campioni, ci sono i primi appassionati. Però non è lo sport che sta trovando fisionomia e organizzazione l'interesse primario di Alfredo. Il quale può esaltarsi per qualche impresa in pista, ma poi la bicicletta la intende come un mezzo per tutti e per tutti i giorni.

E qui ancora non ci siamo, perché ai tempi sulle due ruote si può gareggiare, ma non spostarsi in città. Fioccano le ordinanze comunali che vietano l'uso della bici all'interno dei centri abitati o lo consentono solo in certi spazi e in certe ore.

Così della vita di Alfredo si ricorda anche una manifestazione – il 23 giugno 1894 – in cui capeggia un gruppo di ciclisti. Si contesta il sindaco di Faenza che permette l'ingresso in città ai cosiddetti *cavalli di ferro* solo se condotti a mano.

Non è ciò che ci si aspetta dall'uomo che ci viene da pensare come dedito solo al rigore degli studi. Però è bello che proprio da un uomo così arrivi un atto di amore tanto grande – mi verrebbe da dire definitivo – nei confronti della bicicletta.

No, non si tratta di gareggiare. La volta che Alfredo incontra altri quattro ciclisti che lo sfidano alla velocità lui scuote il capo e prosegue alla sua andatura. Un'altra volta si accende un sigaro toscano. Non è il massimo per la salute, però saltare in sella e spingere i pedali è esperienza che prima di tutto riguarda le emozioni.

Di più: e nemmeno questo vi aspettereste da uno studioso di cui il fascismo ha provato ad appropriarsi. Per Alfredo la bicicletta è prima di tutto una questione di libertà.

Con essa diviene facile il *trasportarsi ovunque* e l'uomo è più *signore di se stesso*.

Non è il viaggio o la sua economia nel compierlo che ci soddisfa, ma la facoltà appunto di interromperlo o mutarlo, quella poesia istintiva di una improvvisazione spensierata, mentre una forza orgogliosa ci gonfia il cuore di sentirci così liberi.

Questo scrive Alfredo. E per me, appunto, non è più lo storico o il filosofo, ma l'uomo in viaggio – preferisco chiamarlo così piuttosto che cicloturista – e l'uomo che racconta il viaggio.

Sono gli stessi anni in cui nasce il Touring Club Italiano, proprio per un'iniziativa di 57 velocipedisti decisi a promuovere la bicicletta e la cultura del viaggio. Presto arriverà l'epoca delle automobili, il rombo dei motori cancellerà il fruscio delle ruote, la velocità si farà mito di progresso: e anche in questo modo sarà un'altra Italia.

L'automobile ci permetterà viaggi più rapidi e più lunghi, ma non saremo più né così liberi né così soli... non saranno le nostre gambe che muovono gli stantuffi, non sarà il nostro soffio che la spinge nelle salite. Seduti come in un treno non ci tornerà più l'illusione di essere giovani.

Anche questo scrive Alfredo ed è profeta che preannuncia tempi più grami. Chissà se non sarebbe potuto andare diversamente, almeno un po'.

Il fatto è che la bicicletta, proprio perché manifestazione di genuina libertà, ha molto a che vedere anche con la felicità.

Alfredo lo sperimenta di persona, lui che ha una vita tutt'altro che felice, segnata dalla solitudine e dall'incomprensione. È un altro quando può partire dalla sua villa di Casola al Senio. Allora le ruote girano *collo stesso fruscio tenue, che pare un bisbiglio di donna*: e alle spalle rimangono delusioni e crucci.

La tana si fa strada. E quest'ultima regala l'idea che tutti appartengono al mondo intero.

Aspettate ancora venti o trent'anni lasciate che le strade finiscano di congiungere i paesi e avrete davvero l'intimità di tutti con tutti: non vi saranno più stranieri.

Pensate quale sogno coltiva Alfredo grazie alla sua bicicletta e di quale problematica attualità oggi, in un mondo dove prevalgono le piccole patrie egoiste e lo straniero è ancora più straniero.

È felice Alfredo in bicicletta, felice di quella felicità che anch'io, più pigro e allergico alle salite, sperimento ogni qualvolta sulle due ruote esercito il mio diritto alla felicità, non importa se sul delta del Po o lungo le valli dell'Austria.

Felice come quella volta che imbocca la via Emilia, larga, dritta, polverosa, nel silenzio dei campi inondati dal sole, inizio di un viaggio che lo porterà tra Romagna e Toscana per una dozzina di giorni e un migliaio di chilometri. Senza preoccupazione, senza nemmeno il contatto con la terra, come un uccello che lotta contro il vento.

Andare, andare sempre, non importa dove. Andare perché passano più idee per una strada in un giorno che non ne escano da una università in un secolo. Andare perché è giusto confidare in un altrove misterioso, ed irraggiungibile, dove forse si cela la felicità.

Andare e poi tornare. Tornare e poi scrivere, non prima di aver vinto il dubbio di ogni grande viaggiatore, sospeso tra esperienza e parola:

Arrivo solo, rientro solo, sono nuovamente solo nel mio studio.
Scrivere il viaggio? Perché?

E anche in questi punti interrogativi sento Alfredo amico. O per lo meno compagno di viaggio, lungo una strada che c'è ancora, giusto fuori casa.

Paolo Ciampi

L'IDEA



I

L'ODE

IO PENSAVO:

– Come si chiamerà dunque il poeta italiano che fra non molto scriverà l'ode alla bicicletta?

Sarà giovane indubbiamente, ma dovrà aver serbato, attraverso la malaria della scuola e per la lunga oscurità dei secoli morti, schiette e frescamente germogliatrici le spontaneità della sua natura. Troppo la scuola grava ancora sul pensiero, che, dovendo uscire alla vita nella forma poetica, anzi che salire, ridiscende e, dopo un lungo brancicare fra le più illustri rovine letterarie, si presenta ammantellato e redimito al modo dei vati oggi ancora immortali.

Non così sarà il nuovo poeta.

Egli non saprà forse nulla delle antiche olimpiadi, o, avendo letti i canti pindarici li avrà dimenticati come fiori raccolti in un mattino lontano e passati con quel mattino. Quindi non udrà nel fondo della propria anima, prima ancora che la nuova ode vi apra le ali sonore, starnazzare tutti i vecchi ritmi, martellandosi l'un l'altro nella vanità della propria eco vuota e continua; non lo cruccierà malinconica invidia di altri poeti, o dotta incertezza di parola, o spaurita ammirazione di recondite prosodie, ma fidente e fremmente parrà a lui, nel tenere la penna, di stringere ancora il manubrio lucido della sua bicicletta, spiccando il balzo lieve, e di correre col vento sulla fronte, col sole negli occhi, coll'anima dilatata nell'impeto improvviso ed instancabile, come di rondine abbandonata al capriccio di una fuga per la distesa del cielo. Allora il sangue giovane gli batterà interrogando sul cuore e sul cervello; i suoi nervi fremeranno

come una selva al vento mattiniero, assorbendo nell'aria e nella luce le occulte potenze vivificatrici, che la poesia sola può rivelare sulla scienza.

La poesia è appunto una parola del gran segreto addensato d'ogni intorno al nostro spirito, un suono che in noi si ripercuote dall'altra riva a risvegliare le musiche rivelatrici della vita, nella quale anche vecchi moriamo sempre all'alba.

Così le strofe s'inseguiranno sotto il suo sguardo come le ruote della bicicletta, collo stesso fruscio tenue, che pare un bisbiglio di donna in una qualunque fretta passionata, oltrepassando, correndo sempre, sotto la carezza instancabile del vento, dinanzi alla foga superante del pensiero. Ma come per la strada sfioreranno nel volo mille e mille figure pensose del proprio cammino, così rifletteranno quasi in cristallo purissimo ogni fuggente bellezza della terra, e coglieranno gli accenti delle sue voci, sorrideranno ai sorrisi fra le ombre tremule delle siepi, s'incendieranno alle fiamme del sole su per le acque, si innalzeranno ai monti, fremeranno nelle vertigini, improvvise delle discese, rispondendo al grido impensato dei viandanti o al balzo atterrito dei cavalli come le piccole rondini irridono col breve garrito allo strido cruccioso del falco invano ostinato alla caccia.

Ma poeta, strofe, parole, rime, tutto dovrà essere ingenuo e moderno nella indiscutibile facilità di una improvvisazione, che lo spirito avrà maturato in un eletto, perché la propria esultanza si facesse visibile a se medesimo. Virgilio cantò il cavallo, Monti il pallone, Carducci il vapore, molti la nave, nessuno ancora la bicicletta; eppure né il cavallo, né il pallone, né il vapore, né la nave resero all'uomo più facile il trasportarsi ovunque una qualche necessità lo richiami, lasciandolo più signore di se stesso.

In quella prontezza di connubi, così ingenua nella fantasia greca, l'uomo si fuse col cavallo e balzò sui prati il centauro col petto e la umana testa erta sulla groppa potente, mostro procelloso e simbolico del primo viaggio e della prima conquista sulla terra. Laonde uomo e cavallo si amarono così nel lavoro e nella battaglia che la donna, malgrado la malia delle proprie seduzioni, non fu spesso la più agognata fra le prede di una vittoria. Solamente sulla groppa di quello si sentiva egli dominatore, potendo apparire e vanire attraverso un rombo di tuono, dopo aver lanciato il dardo come le nubi scagliano le saette. E quando non più agricoltore o guerriero migrò verso l'ignoto, oltre gli ultimi monti, dai quali scendeva così spesso l'esercito delle tempeste, il cavallo ancora lo guidò e lo sostenne.

Nessuna alleanza fu quindi più costante della loro, nessun trionfo meglio ottenuto e diviso. Il cavallo solo conquistò a Pizarro l'impero degli Incas; Napoleone traversando l'Alpe sopra un mulo sentì la necessità di mentire, e volle essere dipinto sull'Alpe a cavallo. Ma all'infaticabile spirito umano né questo né altro fra i più prodi animali potevano bastare: non monti, non fiumi, non paludi, non foreste, non deserti lo arrestavano: andava col sole, nella notte, dietro tutte le orme, all'eco di tutti gli appelli. La vampa del suo pensiero bruciava il sangue generoso del cavallo, consumandolo come l'estate fa colle stoppie, delle quali nemmeno il vapore ondeggia nell'aria, giacché più lungi di ogni meta vi era ancora un'altra meta, un viaggio oltre qualunque viaggio, qualche carica dopo tutte le battaglie, nuove corse dopo tutti i trionfi. E nullameno l'uomo predilesse sempre questo suo compagno sino a sacrificarlo nei tempi barbari sulla propria tomba colla moglie e coi servi,

o come oggi a concedergli, velato di gramaglia, il posto di onore ai funerali dei re.

Viandante o cavaliere, egli non poté infatti sino a ieri passare diversamente sulla terra.

Invano, giungendo al mare e immaginandone tosto l'altra sponda invisibile dietro la profondità delle acque, nelle quali il sole naufragava tutte le sere, si era avventurato già sulla nave come sopra un cavallo. Per la nobile infinita pianura la solitudine era senza traccia: non un punto ove arrestarsi; le onde salivano come montagne e si dissolvevano come nubi, il giorno era vuoto come la notte. Un'altra volta lo spirito passava così sulle acque, ma l'uomo si sentiva vanire nel loro deserto, perché la piccola nave non aveva più una voce per rispondergli come il cavallo, o un altro cuore che battesse impetuosamente al primo grido angoscioso di un comando.

L'uomo era solo, la nave era un cadavere.

Tutto il progresso dei secoli non poté cangiarla: indarno essa crebbe e fissò le proprie vie, sull'eterna mobilità delle acque, si coprì di stendardi come un accampamento, diventò galera e fortezza, assediò e fu assediata, dimenticò il vento e nutrita di fuoco proseguì con la forza segreta di un vulcano, si cangiò in città galleggiante, congiungendo così le città immobili dei più remoti continenti. Più la nave ingrossava e più il marinaio si faceva piccolo e il viaggiatore diventava servo. Chi può dire oggi suo uno degli immensi piroscafi, anche avendolo comprato? Chi può almeno riempirlo di se stesso come l'antica navicella? Il piroscampo segue la propria rotta con la regolarità di un astro; la gente divisa a classi vi si ignorano l'un l'altro, la ciurma si compone di operai, il capitano somiglia ad un direttore di scuola; vi si è al mercato, al club, al bivacco, al refettorio, all'in-

fermeria; vi si può prender moglie e fare dei funerali come altrove, senza che al vostro pensiero o alla vostra volontà sia mai permesso d'interrogare la strada, come alterare la corsa. Dal fondo della sua piroga il selvaggio può ancora drizzarsi libero dinanzi all'oceano per aprirvisi una via coi remi; sull'alto ponte di un piroscifo, ogni passeggero non guarda il mare che come dagli sportelli di un vagone sui campi. Una stessa forza lo trascina per una via egualmente immutabile, togliendogli qualunque iniziativa, isolandolo fra una folla estranea. Non diversamente viaggiano forse qualche tempo le sardine nel ventre enorme della balena, e se la locomotiva urti in un ostacolo e in quell'urto muoiano i viaggiatori, il paragone diventa anche più esatto.

Che importa se il vapore percorra le campagne più rapido del vento, sfondi le montagne, si fermi a tutte le città e ne riparta; se in pochi giorni possa toccare gli opposti confini di un continente, e potrebbe forse in meno di un mese compiere il giro dell'equatore? Dentro i suoi giganteschi cassoni l'uomo non è più che una merce. Le città, alle quali discende, sono come isole emergenti da un oceano sconosciuto: tutto il resto gli rimane nella confusione di un sogno torbido e monotono, perché sui fianchi di quella via di ferro tutti i paesaggi sfuggono con la stessa celerità, confondendo linee e colori. Così egli non saprà mai nulla dei paesi attraversati e non avrà probabilmente corsa tutta la terra che per vedere la stessa capitale ad ogni migliaio di chilometri, incontrando nel vestibolo del medesimo albergo gli stessi visi di camerieri e di viaggiatori.

Nel piroscifo, come nel treno, l'umanità trionfa dell'uomo, annullando la sua individualità. Quale differenza di poesia col viaggio della carovana, che è al tempo stesso una

migrazione ed una guerra, e col viaggio di Montaigne, a cavallo, che era un pellegrinaggio e una scoperta!

Tutto è prestabilito in un treno: l'ora, la linea, la velocità, la partenza, l'arrivo, il posto, i discorsi che udrò, i contatti che dovrò subire, le faccie alle quali non potrò sottrarmi: quindi il viaggio diventa un tormento, appena consolato dallo scopo pel quale lo si affronta. Allora il pensiero s'indigna di quella stessa rapidità vertiginosa, accusandola di essere tarda, o, addolorato del più lieve incomodo, si chiude nel malumore, sforzandosi di dormire. Perché non viaggiare nel sonno dal momento che si deve viaggiare in ferrovia? Chi non lo vorrebbe? Il vapore, trasportando l'uomo da paese a paese, gli toglie colla libertà del muoversi quella corrispondenza col mondo esterno senza la quale lo spirito non può serbare l'equilibrio. Quindi i treni tendono a mutarsi in tante case chiuse, colle cucine, le sale, i gabinetti, impedendo a coloro, che vi sono dentro, la sensazione dolorosa del viaggio; ma se la nave dovette necessariamente essere una fuggente abitazione sul mare, il vagone non sarà mai che una carcere mobile sulla terra.

– Dio! abbiate pietà – prega ancora salpando il marinaio bretone – il vostro oceano è così grande e il mio battello così piccolo!

Infatti il mare è di Dio. L'uomo non può galleggiarvi qualche tempo che nudo, consumando tutta la propria attività nello sforzo di non affondarvi, perché il mare è confine secondo la grande parola biblica, e lo sarà insino a che tutte le acque vengano bevute dall'abisso, e le terre così congiunte non siano più nel cielo che un altro cimitero lunare. Ma fino a quel giorno l'uomo non avrà passione più intensa che di possedere la terra in tutta la varietà dei suoi aspetti, dalle più oscure lontananze delle sue origini

al segreto delle sue forze anche più nero. Le antichissime migrazioni, quando i primi gruppi umani si sparpagliavano ad ogni voce echeggiante dalle profondità dell'orizzonte, diventeranno fra non molto la migrazione di tutti attraverso tutti: l'uomo vorrà conoscere gli uomini di ogni paese, assumendone per un istante il costume, assorbendone l'anima per sempre. Le ferrovie attuali parranno allora un ponte gettato nel vuoto fra due città anzi che la strada che vi conduce; e i nostri viaggiatori, che si vantano oggi di conoscere il mondo per esservi trascorsi in vagone, faranno sorridere come un fanciullo, il quale pretendesse di sapere la struttura di una farfalla per averle passato uno spillo nel ventre.

Altri trionfi della scienza avranno ridonato all'uomo la primitiva libertà di viaggio sul cavallo o sul dromedario con quell'orgoglio d'impero sopra una forza viva della natura. La locomotiva, incastrata fra due regoli di ferro sopra una strada solamente ad essa praticabile e talmente dispendiosa che nessun'altra opera umana può eguagliarla, è già a quest'ora una anticaglia non mantenuta più che dalla impossibilità di romperne i contratti. La sua voracità è pari soltanto alla sua debolezza, giacché non rende nemmeno il dieci per cento delle energie occulte nel carbone che consuma, mentre altri motori elettrici hanno già raggiunto il rendimento della rondine, quasi il novantotto per cento: le sue necessità compensano male i suoi servigi, i suoi pericoli superano persino le sue noie. Comunque debba essere sciolto il problema del più rapido e meno costoso trasporto delle merci, quello del viaggio umano è entrato colla bicicletta nel periodo della liberazione, che solamente il pallone potrà compiere, lasciandosi guidare come il cavallo delle vecchie favole per le diafane solitudini del cielo.

Ora invece non è che un giocattolo.

Lo stupefacente coraggio di Montgolfier, che vi si abbandonò per il primo, è superato tutti i giorni dagli aeronauti, che vi si lanciano solamente sospesi per un piede ad un trapezio; ma nessuno attraverso tante prove poté ancora trovare una forma o una forza capace di segnargli una via. Forse il pallone stesso non lo consente, e la grande futura vittoria è serbata ad un nuovo augure della scienza, il quale studii nel volo degli uccelli come l'uomo possa seguirli. Un tronco d'albero galleggiante ed un'anitra suggerirono forse la prima idea e il primo disegno della nave; Montgolfier invece non concepì il proprio pallone come una cupola più leggera dell'aria, e quindi capace d'inalzarvisi fin dove non ne diventasse più greve.

Tutto il problema si addensa dunque nel come immagazzinare qualche forza simile al gas o alla elettricità in così vasto, solido e leggero apparecchio, che compensi nell'aria col proprio il nostro peso, e allora l'uomo navigherà pel cielo come sull'oceano, portando sino nel suo azzurro incontaminato le mute procelle del pensiero. L'anima balza d'orgoglio a questa speranza di abbandonare in qualsivoglia ora la terra, senza più né udire né vedere, sola nell'infinito, del quale il mondo ci contende coi propri limiti l'ineffabile sensazione. Certo non potremo mai oltrepassarvi i confini dell'aria, ma nel silenzio di quell'altezza il nostro occhio non sentirà più che un azzurro diafano, lieve e palpitante: nessun'ombra, giacché le nuvole si accavallano, brontolando, troppo più in basso; nessun vivente, giacché nemmeno l'aquila osò mai perdere di vista la terra. E al cadere del sole l'azzurro rimarrà diafano, lieve, palpitante ai sorrisi lontani delle stelle, solitarie al pari di noi, forse inquiete anch'esse

del proprio viaggio, perché nessuna voce romperà mai il silenzio dell'infinito per rivelare il segreto della sua creazione.

E la terra, già così piccola oggi, non sarà allora tutta quanta che come uno scoglio in mezzo alle acque, dal quale i gabbiani spiccano il volo e al quale ritornano sempre spossati.

Che altro fu mai infatti per le anime? L'uomo non vi si sentì sempre esule da una patria in cerca di un'altra? Le sue bramosie di viaggiatore nascono forse da un pensiero meno pessimista che nel primo mito cristiano? Noi cerchiamo sempre, pellegrini, cavalieri, marinai, palombari negli abissi dell'oceano, minatori nelle viscere della terra, areonauti nelle profondità del cielo, cerchiamo il perché del viaggio e la meta del riposo.

Ovunque soffermati, il nostro pensiero spia lontano; la casa, ove saremmo felici, è sempre dopo quella cui siamo giunti: l'opera, nella quale crederemmo di rivelarci, è appunto la sola che non riusciremo mai a cominciare. Ognuno di noi è un nomade che ha perduto la patria; camminiamo tutti coll'incertezza tremebonda dei sordi, cogli occhi ostinatamente in alto come i ciechi. Le stagioni c'invecchiano senza mutarci, la morte ci coglie misteriosa come la vita. E le generazioni passano simili agl'individui, interrogandosi senza che la corsa possa interrompersi un istante e senza altra gioia che nel suo impeto stesso, nell'oblio momentaneo della sua arcana inutilità. Nessuna ebbrezza quindi come quella del corso, nessuna passione più intensa nella giovinezza e nessun più amaro rimpianto nella vecchiaia.

Andare, andare sempre, non importa dove: ecco il voto di tutti i cuori che si aprono alla vita, l'urlo trionfante di quanti salpano da una riva, il gesto altero di quanti spronano un cavallo. Andare sempre! Altrove: la speranza non

ha altra parola. Tutto ci opprime stando fermi; domani sarà così, come oggi, come ieri: che cosa potrebbe mutare nel nostro luogo? Altrove invece ci accadrebbero tante cose! La fortuna non si dondola che lontano, in alto come le nubi: i suoi sorrisi somigliano ai lampi della calura laggiù nel fondo delle notti estive. Tutto ci attira. I sogni esotici ci salgono su per la fronte dalle pagine dei libri, trasaliamo come ad un qualche accento straniero in ogni discorso, ci pare qualche volta, anche ad occhi aperti, di guardarci intorno quasi fossimo altrove.

La nostra superiorità di uomini moderni sugli antichi sta appunto nel sogno più intenso e più largo, che rifacciamo costantemente sopra tutto il mondo conosciuto oggi, eppure da noi ignorato. Il nostro orgoglio più vittorioso sarebbe di poter rapidamente trasportarci di paese in paese, liberi e leggeri, superando solamente colle nostre forze ogni distanza e ogni ostacolo. Partire alla ventura, attendere dal capriccio l'ispirazione, essere più rapidi di un cavallo senza sentirci mai stanchi, arrestarci dappertutto, su qualunque strada, e giunti non serbare alcuna preoccupazione del viaggio compito e del come ricominciarlo, ecco il sogno.

La bicicletta è così.

La sua velocità rivaleggia con quella del vapore, mentre la sua fatica resta un giuoco: è piccola, lieve, muta. Vi si è in bilico, eppure si cessa di avvertirlo: può salire e discendere per qualunque strada, altrimenti la si piglia sotto un braccio e si prosegue egualmente spediti. Certo il fango, la neve e il vento le contrastano ancora il corso, e, dove le strade non siano piane, le sue ruote male vi scivolano; ma vento, fango e neve contristeranno sempre ogni viaggio sulla terra. Nondimeno le strade si moltiplicano e migliorano tutti i

giorni; in Europa la loro rete è quasi compita, città e villaggi rappresentano come i nodi delle sue maglie, cosicché, percorrendo ogni giorno, in poche ore, allegramente, centocinquanta chilometri, quale è ormai la nazione che non si possa visitare tutta in due mesi? Ma questa volta l'avrete davvero veduta e compresa.

In nessun luogo, in nessuna via, il vostro capriccio di pellegrino avrà dovuto soccombere alla violenza di una volontà altrui: avrete potuto interrogare ogni passante, entrare in tutte le case: il vostro abito di ciclista vi avrà fatto ricevere ovunque come quello del soldato e del prete, vi sarete sentito giovane e forte, così forte che voi solo avrete vinto le lunghe distanze. Quanti cavalli vi avreste azzoppiati od uccisi? Poi il cavallo è un servo, al quale bisogna usare dei riguardi, perché è impossibile non amarlo: la bicicletta invece è una scarpa, un pattino, siete voi stessi, è il vostro piede diventato ruota, è la vostra pelle cangiata in gomma, che scivola sul terreno, allungando il vostro passo da settantacinque centimetri ad otto metri, cosicché ogni chilometro non è mai più lungo di due minuti.

Aspettate ancora venti o trent'anni lasciate che le strade finiscano di congiungere i paesi e avrete davvero l'intimità di tutti con tutti: non vi saranno più stranieri. Come esserlo ancora allorché, mangiando e dormendo dappertutto colla medesima spesa che a casa propria, si potrà visitare ogni nazione, quando un anno basterà per imparare tutta l'Europa? Chi non viaggerà? E la bicicletta non ha raggiunto ancora tutta la propria bellezza, né sprigionata tutta la forza; la sua velocità può crescere, i suoi pochi difetti diminuire. A che pro il vapore? chiedeva uno dei soliti scettici pigri. A che pro il bambino appena nato? rispondeva Franklin, il Socrate americano.

La fusione dei popoli non può risultare che dal loro rimescolamento: migrazioni, guerre, conquiste furono i primi modi: poi i commerci, i libri, il vapore, il telegrafo; oggi, dopo la parola scritta ecco la parola sonora echeggiare col telefono di città in città, oramai da nazione a nazione. Le locomotive, rinnovellano le ondate delle migrazioni delle battaglie, lasciando ogni giorno manipoli di estranei in tutte le stazioni delle strade; ma l'accordo supremo verrà dall'ultima fusione, quando tutti gli individui potranno muoversi da ogni lato colla velocità di un uccello e la sua gioconda prestezza. Cittadino e villano si baratteranno allora l'amore del proprio luogo: se i giornali sparpagliano oggi su tutti i punti le novelle di un solo, domani o posdomani le biciclette vi trasporteranno la gente. Si vorrà vedere dopo aver saputo, bisognerà stringere le amicizie dopo aver aperto le relazioni.

La civiltà avvenire sarà estremamente mobile come fu sedentaria quella classica. I grandi popoli del passato si martellarono, l'un l'altro, indurendosi ad ogni vittoria, isolandosi nel trionfo per esprimere la propria individualità: ogni straniero era nemico, e i nemici rimanevano fra loro inintelligibili. Nel futuro l'individualità di un popolo non sarà più necessaria alla personalità di un individuo, giacché le anime si fonderanno senza perdersi nell'immensa coscienza umana; arte, scienza, religione, costume, vita serberanno delle proprie differenze appena quanto è indispensabile alle fisionomie per simpatizzare reciprocamente.

Passano più idee per una strada in un giorno che non ne escano da una università in un secolo: cento libri non vi daranno di un popolo quella conoscenza, che vi otterrete consultandolo a viva voce in un mese.

Fra non molto al ragazzo, che avrà superato gli esami del liceo, il babbo dirà: eccoti per premio quattrocento lire, percorri la Francia nelle vacanze.

E il ragazzo tornerà uomo a novembre, mentre la scuola probabilmente non avrebbe fatto di lui, come oggi, che un automa.

E quando le mamme vedranno il giovinetto triste senza saperne il motivo, giacché egli stesso forse lo ignora, triste di quell'ineffabile peso che la vita aggrava appunto sulle anime nelle sue prime manifestazioni, gli diranno anch'esse: monta in bicicletta.

Nulla infatti resiste alla dissoluzione della sua corsa; la fantasia si schiara, l'anima si apre al suo vento. Una forza cresce in noi dalla crescente velocità del suo impeto, un orgoglio dello spazio vinto come in un pericolo di vertigine che la volontà domina ancora, nell'acre ebbrezza di una sfida con noi stessi o con altri, mentre i passanti si voltano, i campi sorridono, e voi sentite che potreste andare sempre così libero, ancora più lontano, altrove, perché là solamente, in un altrove misterioso, ed irraggiungibile, qualcuno anche più misterioso celò la felicità della vita.

II

LA MACCHINA

IL SOGNO ERA ANTICO.

Il primo fanciullo, che lanciò per la china una ruota, dovette, concepirlo con quella irresistibile prontezza del desiderio nei fanciulli, rimanendone per qualche minuto melanconico. Eppure dal tronco d'albero rotolante come un informe cilindro sotto un traino alla ruota, quale distanza di tempo e d'ingegno! La ruota sola impose la necessità della strada, e permise poi fra la pompa di tutti i carri la stupefacente velocità delle bighe. Prima di essa l'uomo doveva servirsi dei buoi; ogni traino era tirato così lentamente che le più giovanili migrazioni vi rinunciavano, partendo alla ventura con una pelle di fiera sul dorso e una scure nella mano.

Ma la ruota, comunque greve ed aspra intorno al proprio asse, acquistava talora nel moto tale rapidità che l'occhio non poteva più discernerne i grossi raggi e gli stessi più celeri cavalli ne rimanevano superati o travolti: quindi il sogno d'esservi ritto, rapito dal suo impeto, potendo arrestarlo o rinnovarlo solamente con un atto del pensiero, sarà stato a tutti egualmente inevitabile ed impossibile.

Sulla porta di ogni casa indiana è sospesa una ruota, immagine del moto eterno e della eterna identità di tutte le cose in esso; i greci invece dipinsero la fortuna come una giovanetta sfiorante col pollice del piede destro una ruota, e fuggendo sopra di essa in un immemore atto di danzatrice, per significare forse che nella precipite vicenda degli eventi null'altro che la spensieratezza poteva trionfare; o vollero piuttosto in un simbolo giocondo esprimere la vittoria sul-

la impossibilità dolorosa a tutti di correre pel mondo lievi sopra una ruota docile ed instancabile.

Mentre la fortuna infatti apre le braccia e piega appena la testa nell'ebbrezza della propria corsa, alla quale sembra col passo di danzatrice scandire il ritmo, Mercurio colle brevi ali al casco ed ai piedi serba l'atteggiamento raccolto di un corridore. Tutta la sua divinità non gli basta a volare su quelle quattro ali di colombo, piuttosto espressione metafora che immagine vera del volo, come negli angeli cristiani scendenti per un candore di alba a qualche divino annunzio sulla terra. L'antica poesia non seppe concepire l'uomo colle ali, pur avendo nei draghi e nelle chimere amalgamato tutte le forme della fauna: così Giove fa rapire Ganimede da una delle sue aquile, e Pegaso, il cavallo alato, è sempre impaziente di ridiscendere su qualche cima.

Il cielo era vuoto allora, mentre il nostro spirito sente adesso vuota la terra, dacché Cristo disparve oltre l'azzurro, e gli angeli, facendo testudine colle ali, vi trasportarono Maria vivente ancora della nostra vita.

Noi vorremmo oggi colla stessa libertà correre sulla terra e volare pel cielo. Appunto perché misurammo la terra, ci duole di non conoscerla tutta: per gli antichi invece la sua immensità superava il desiderio e stancava i sogni della fantasia. Da molti anni conosciamo i monti, i mari, le pianure di altri pianeti: la ragione, vincendo il terrore istintivo del cuore dinanzi a questo infinito raddoppiarsi della vita, c'impone di credere che essi pure siano abitati, e già qualcuno studia il problema di una corrispondenza a figure con Marte, poiché una donna, morta forse inconsolabile di sentirsi sola sopra la terra solitaria, legava non ha guari all'Istituto di Francia tutto il proprio patrimonio per colui

che riuscisse a barattare la prima parola cogli abitanti di un altro mondo.

Così l'umanità ha perduto la gioia di risolvere il proprio problema: a che gioverebbe infatti sapere finalmente quello che facciamo noi per ignorare poi ciò che altre umanità fanno altrove? I nostri dubbi sono forse certezze per loro? O quanto pare così certo al nostro pensiero da non poterci in alcun modo sottrarre all'ossessione della sua verità, altrove, più in alto, non è che una illusione di quaggiù? Chi dorme dunque nel cimitero arido e tacito della luna? E, poiché non vi sorgono vapori, non se ne innalza almeno qualche sogno?

Chi lo sa? Forse, ecco tutto!

Eppure questo forse riassume per noi la scienza e la felicità. Convincete davvero l'anima umana che essa non troverà nel fondo che il nulla, e l'anima ne morrà: persuadetela sicuramente che il paradiso l'attende, ed essa vorrà tosto morire. La nostra vita si aggira sempre intorno allo stesso dubbio, nel tormento di un problema, che rinasce da ogni soluzione come quei miraggi del deserto, soffocati solamente dal tenebroso della notte. Ad ogni figura nuova dell'arte, dinanzi a qualunque scoperta della scienza, la massa umana protesta: è un grido contro l'inventore, quasi una prescienza disperata della sua inutile vittoria. L'ironia, che lo sferzava senza requie nei giorni lunghi della ricerca, si muta istantaneamente in minaccia al suo primo gesto trionfale; si direbbe che ogni spiegazione non faccia che raddoppiare il mistero, ogni misura presa sul mondo che accrescere in noi la coscienza della nostra piccolezza. Dopo un secolo che si lanciano palloni nel cielo, vi sono ancora areonauti, i quali, ridiscendendo sulla terra, vengono aggrediti dai contadini; perché? Perché tutti i fondatori di

una religione, di una filosofia, di una scienza, di un'arte furono condannati? Perché vennero uccisi gl'inventori del primo battello a vapore e del primo telaio automatico? Perché questa diffidenza crudele dopo tanta gloria di smentite e tanta prodigalità di sacrifici?

Finché la bicicletta fu un giocattolo, tutti ne sorrisero: appena accennò a diventare un strumento capace di superare il cavallo e di lottare col treno fu un tolle generale: accademie di medici la proscrissero, bandi municipali la esclusero, per la donna fu dichiarata impudica, per gli uomini ridicola, pericolosa ai giovani, assurda per tutti. Provatevi oggi a sostenere in un consiglio provinciale che costruendo una strada bisogna lasciarvi un margine per le biciclette: e tutti i vostri colleghi si crederanno seri non ascoltandovi. Spiegate da una cattedra che la bicicletta in questo secolo avrà servito all'unione dei popoli come nessuna fra le migliori leggi politiche, e non un sociologo si degnerà di rispondervi. Dite con un medico che alla salute della nostra razza, nell'impossibilità di rinnovare in noi la passione ginnica degli antichi, la bicicletta avrà giovato più che tutte le grandi scoperte di Pasteur, e vi risponderà sorridendo che il vostro è un ragionamento da corridore, e che i mammiferi più veloci sono appunto quelli dal cervello più piccolo.

Gli uomini di studio credono ancora che le idee vengano solamente seminate dai libri, e che la civiltà si svolga per insegnamento. Il libro invece non è che la boccetta, nella quale qualcuno seppe chiudere lo spirito di mille idee; ma la primavera non è opera di profumieri più che la civiltà non sia conseguenza di libri. Mentre artisti e scienziati condensano l'essenza della bellezza e della verità, le epoche diventano civili per accordi di contatti e di missioni: unite

le anime, fondete le coscienze, forzate l'individuo per spostamenti continui a combaciare con quanto più gli sia possibile dell'umanità, e l'individuo sarà finalmente un uomo, e il suo spirito si allargherà oltre qualunque sintesi costretta in un libro.

Chi giunse della storia a più vasto concetto: Giulio Cesare imperando a tutto il territorio della repubblica romana, o Marco Polo visitando i paesi oltre i confini di questo? Chi ebbe del mondo più grande idea: Gesù unendo nel proprio cuore tutti gli uomini, o Copernico disegnando sopra una carta i viaggi di tutti gli astri? E oggi ancora chi fra noi può vantarsi il più moderno, meglio esperto dei nuovi caratteri e tipi sociali, lo scienziato che registra gli avvenimenti come tante cifre, o il viaggiatore che li sentì come tanti aspetti! Colui che ne estrae la formula, o quegli che attraversò la vita?

Fra tutte le unità prescelte a misurare la civiltà di un popolo, quella del moto è forse la più accetta: moto di merci e di uomini, di viaggi nell'interno e all'estero. Su cento milioni d'indiani non si hanno tanti viaggiatori all'anno come solamente dentro la città di Londra. Perché sul mare le città furono sempre civili, e i villaggi sui monti sempre barbari? Differenza nelle facoltà di viaggiare. Perché nelle pianure il viaggio, pur essendo facile, la civiltà fu più tarda che sui litorali? Perché oltre il mare s'incontrano più differenze che non per una pianura naturalmente uniforme di clima e di razza. Lo studio stesso non è forse un viaggio attraverso gli avanzi e le idee di un tempo!

Poiché tutto si riduce quindi a viaggiare fra i morti o fra i vivi, una bicicletta può ben valere una biblioteca, specialmente quella di un giovinetto.

La prima descrizione di una vettura mossa da pedali fu trovata appunto nella biblioteca dell'Accademia delle Scienze a Parigi; Ozanam ne fece la relazione nel 1693; l'inventore era un certo Richard, medico alla Rochelle: la vettura veramente aveva quattro ruote e pare funzionasse a Parigi. Come? Quanto tempo? Con quale risultato?

Male, poco, inutilmente.

Quel medico, oggi richiamato troppo onorevolmente dall'oblio della morte, non aveva veduto il problema, l'ideale non poteva essere che una ruota sola, e nella impossibilità di raggiungerlo, la forza dell'uomo doveva limitare il problema a due ruote. Se la macchina non era leggerissima, il viaggio diventava impossibile.

Altri tentativi inutili si fecero con tre ruote; qualcuno al solito credette di trovare la soluzione col mettere sulla propria carrozza due uomini invece di uno, o quattro invece di due, raddoppiando così il peso invece di accrescere la forza, indietreggiando verso il carro anziché avanzando verso la bicicletta. L'idea non si era ancora sbrogliata; la sua materia, legno o ferro, non poteva allora consentire l'indispensabile leggerezza in quello stadio; delle industrie meccaniche.

Solamente nel 1816 un barone Drais de Saverbrun trovò la figura della bicicletta, che dal suo nome fu battezzata Draisienne: era in legno, senza pedali; bisognava spingerla, forzando sulla punta col piede, e mantenersi in bilico sopra la sella fra una spinta e l'altra. La fatica ne risultava insopportabile, la velocità minima, il percorso insignificante. Ieri giornalisti in busca di articoli ne esumarono i disegni e le caricature; nullameno nel 1830 la posta e qualche altra amministrazione tentarono servirsi di questa macchina

chiamata dall'inventore – Celerifero –; quindi la sua insufficienza la fece presto abbandonare.

Il sogno parve dimenticato.

Il treno a vapore, superando finalmente l'ultima serie dei soliti derisi esperimenti, passava trionfale sulle vie di ferro. Tutti gli inni, gli studi, i danari affluivano verso di lui. Era il primo viaggio veramente sociale: strade, stazioni, macchine, carrozze, un orario, una tariffa, un esercito di impiegati per un altro di viaggiatori, il tutto automatico impersonale anonimo; soppressa ogni volontà individuale, da quella del re a quella dell'ultimo paltoniere. Dopo la Convenzione e Napoleone, la democrazia trionfava per la terza volta di un trionfo ben maggiore. La posta inventata da Carlo V aveva sopportato tutti gli inconvenienti delle strade, il treno ne inventava un'altra per sé solo, ma l'invenzione di una strada vale quella di un mondo.

Infatti dopo il treno a vapore il mondo mutò. Nessuna religione, nessuna conquista, nessuna scienza, nessun altro continente scoperto avrebbe potuto modificarne così presto e profondamente la coscienza e la fisionomia. Le ferrovie si riprodussero vertiginosamente, s'improvvisarono miliardi per fonderli nelle loro costruzioni, viadotti e ponti ferrei calcarono abissi e fiumi; furono sventrati i monti, congiunti tutti i mercati, ritmate tutte le dogane, aperti tutti i porti, ogni notizia divulgata in un giorno, ogni guerra ridotta ad un mese, ogni nazione resa vicina ad un'altra come prima le ville erano prossime alle città.

Si poteva così viaggiare quasi miracolosamente, ma solo sulle grandi correnti dell'umanità, chiusi in un vagone come dentro una spola gigantesca, passando non visti e quasi senza vedere.

Era troppo poco.