FARE L'EUROPA, FARE GLI EUROPEI

Posted on 5 February 2020 by Matteo Antonio Napolitano

Category: Letture

Recensione a
O. Figes, *Gli europei. Tre vite cosmopolite e la costruzione della cultura europea nel XIX secolo*

Mondadori, Milano 2019, pp. 604, € 32,00.

DOI 10.5281/zenodo.3638237

Lo storico e scrittore britannico Orlando Figes, noto studioso ed esperto di cultura russa, si pone con questo volume l'ambizioso obiettivo di indagare la costruzione della cultura europea nel *mare magnum* di cambiamenti che interessarono l'Ottocento. L'espediente narrativo è efficace e attrae gradualmente il lettore in un vasto sistema di saperi, intrecciato in modo sapiente e con uno stile segnato, da un lato, dall'abilità del romanziere non votato all'eccesso retorico e, dall'altro, dal distacco peculiare dello storico.

Il testo si apre con due avvertenze introduttive non solo molto interessanti, ma centrali per comprendere il punto di vista dell'articolata analisi operata da Figes. La prima è una *Nota sulle valute*, necessaria per comprendere sia la difformità di trattamento esistente in diversi settori nei Paesi europei dell'epoca, sia l'effettiva differenza nel potere d'acquisto. L'elemento di confronto è invero il franco francese, la divisa più diffusa nell'Europa ottocentesca e quindi la reale protagonista degli affari del tempo. La seconda è

invece relativa allo sviluppo della rete ferroviaria, un viaggio che dalla metà del XIX secolo non conoscerà più soste, contribuendo ad avvicinare città e persone, a rendere accessibili (economicamente e "fisicamente") alcune tratte remote, ad accrescere il senso di un percorso comune in cui tutti gli europei inizieranno a percepire il proprio ruolo: dai dignitari del regno alle celebrità, dalla borghesia agli intellettuali, fino ad arrivare alla piccola grande rivoluzione – osannata e al contempo da alcuni denigrata – dei "turisti".

La ferrovia ha il ruolo di veicolare eterogenee esperienze, di rendere effettiva la forza unificatrice sovranazionale dell'arte, o meglio delle arti, e dunque di guidare sulle strade ferrate i primi passi della *globalizzazione culturale*. I protagonisti di questa affascinante avventura sono tre personaggi – le *tre vite* del sottotitolo – di grande spessore, cosmopoliti prima, ma europei *in fieri*: Louis Viardot (1800-1883), intellettuale poliedrico, repubblicano radicale (avrà per questo problemi dopo il '48 francese) e portatore di innovazione in molti settori come la critica d'arte, l'editoria e la procura teatrale; Pauline García Viardot (1821-1910), moglie di Louis, proveniente da una famiglia di musicisti, sorella della diva María Malibran – promessa e voce straordinaria, scomparsa nel 1836 a soli ventotto anni – e sublime cantante di rilievo internazionale; e, non ultimo, lo scrittore russo Ivan Turgenev (1818-1883), amico e amante di Pauline, frequentatore assiduo della dimora dei Viardot a Courtavenel (anche in loro assenza) nel suo peregrinare, punta di diamante e "ariete" di una tradizione letteraria che avrà molta fortuna, soprattutto in Europa (si veda poi l'eco di Dostoevskij e Tolstoj).

La parola d'ordine in tutto il continente, e l'opera dei protagonisti lo dimostra, era progressivamente divenuta la seguente: "adattarsi al mercato", accompagnare quindi qualitativamente la svolta capitalistica dell'arte – guardata con orrore dai puristi –, bilanciando il gusto del pubblico con le crescenti esigenze delle produzioni e valorizzando l'aspetto economico dell'attività artistica. Si può iniziare a parlare di vere e proprie operazioni di *marketing*, curate in tutti gli aspetti da *manager* e artisti. Due pionieri in questo

senso furono Paganini e Liszt, organizzatori di eventi con risonanza mediatica enorme e ideatori di strategie ancora oggi ampiamente utilizzate. Si pensi, ad esempio, al *merchandising* di cui Paganini si dotò (stampe, *souvenir* e oggettistica) oppure alla tecnica eccentrica di Liszt che inaugurò il lancio dal palco di guanti e fazzoletti, contribuendo alla auto-diffusione della «lisztomania» – termine efficace, coniato da Heine sulla base degli eccessi che ne ravvisò (le signore raccoglievano e conservavano, con un certo orgoglio, persino la cenere dei sigari del compositore ungherese).

La ferrovia, con il suo fascino e la sua velocità, aveva dato impulso a questo moto di matrice capitalistica, modificando alla radice i tradizionali settori di mercato. L'editoria, come la vendita dei pianoforti, aveva un volto nuovo da quando il viaggio su rotaia ne aveva amplificato le possibilità. La casa editrice Hachette, tra le altre, sfruttando questo elemento di progresso riuscì ad imporsi come *leader* mondiale. La pittura iniziò dagli anni '40 dell'Ottocento ad acquisire valore di investimento finanziario perché, pur non possedendo la cultura radicata in generazioni di aristocratici, gli industriali e in misura ancora maggiore i banchieri e i mercanti cominciarono ad esercitare un'influenza determinante sul canone pittorico, stretto tra la morsa accademica alta e il bisogno di rendersi riconoscibile a un pubblico sempre più ampio di acquirenti. La lirica trovò in Giacomo Meyerbeer – fu lui stesso a italianizzare il nome Jakob –, e in particolare nel suo *Roberto il diavolo* (l'impronta *faustiana* è evidente) che debuttò nel novembre del 1831 all'Opéra di Parigi, il profeta di un cambiamento importante: l'introduzione del *grand-opéra*, il dramma musicale aperto alla borghesia – espressione della nazione –, ricco di tutte le innovazioni del suo tempo – come per esempio gli effetti speciali tratti dal diorama di Daguerre (da cui deriva il dagherrotipo) –, dotato di balletto, costumi, scenografie sontuose e temi calati nella storia, lontani dalla mitologia e dai classici dell'opera del secolo precedente. In sintesi, è l'opera lirica che per Figes, in una lettura ampia e condivisibile, apre le porte all'era industriale.

Ad ogni modo, l'Autore non si sofferma soltanto su quanto diede lustro al secolo decimonono. Uno dei più grandi dibattiti dell'epoca, da cui scaturirono importanti convenzioni internazionali, fu infatti relativo al diritto d'autore, rilanciato dalla diffusissima pratica della pirateria. Le edizioni pirata colpivano duramente gli autori e gli editori, con casi simbolici in cui la lacuna normativa risultava particolarmente nociva, come quelli del Regno delle Due Sicilie – dove la pirateria prima del 1861 era protetta dal governo – o del Belgio, per motivi linguistici principale Paese "pirata" in Europa e nel mondo, al pari degli Stati Uniti. Giuseppe Verdi, grazie a Giovanni Ricordi, ad esempio, fu uno dei primi a beneficiare della monetizzazione del diritto d'autore; Alessandro Manzoni fu invece uno dei più colpiti dalle aporie dell'epoca, oggetto di un particolare *affaire*. La pirateria, d'altro canto, viaggiava sugli stessi binari degli uomini.

L'industria turistica rappresentò un ulteriore elemento rivoluzionario: cambiarono le abitudini, la cultura divenne attrazione, il viaggio all'estero non più esperienza estetica, ma "vacanza" per famiglie, l'Europa si ritrovò – tra i rigurgiti delle *élite* culturali – in un "vortice di turisti" carico di guide, itinerari, ristoranti, alberghi e negozi di souvenir di ogni genere. Una svolta epocale che non si fermò all'Ottocento, anzi, acquisì nel Novecento una forza di condizionamento, divenendo canale di consenso. Si segnala a riguardo e per ulteriori riflessioni sul caso italiano, il recente e interessante volume di Ester Capuzzo, «*Italiani. Visitate l'Italia*» (Luni, Milano 2019).

Nel turbinio degli eventi, Turgenev e i Viardot diverranno partecipi del proprio tempo, non senza inquietudini. Molto evocativa una delle immagini conclusive del libro in cui si descrive il lungo corteo funebre che accompagnò, con la partecipazione di moltissimi cittadini ad ogni stazione, il feretro di Turgenev dalla Gare du Nord fino alla stazione Varsavia di San Pietroburgo. Fu il funerale di un uomo e il presagio sulla fine di una cultura, che arriverà con la Grande Guerra.

Dalle osservazioni fatte emerge un quadro d'insieme sulla portata dei temi

del testo di Figes, destinato a mantenere vivo un dibattito che, interrogando il passato, investe direttamente l'attualità e il futuro: la "fatica" di essere e diventare, sempre più, europei.