

TRENO E IMMAGINARIO

1

Collana fondata e diretta da
Giovanni DOTOLI e Mario SELVAGGIO

*Università degli Studi Cagliari, Dipartimento di Filologia, Letteratura e Linguistica -
Pubblicazione realizzata con il contributo CAR ex-60%.*

*Esprimiamo la nostra immensa gratitudine al Prof. Ignazio Efsio Putzu, Direttore
del Dipartimento di Filologia, Letteratura e Linguistica della Facoltà di Studi Uma-
nistici dell'Università di Cagliari, per il suo sostegno costante e insostituibile. Senza il
suo prezioso apporto, il presente volume non avrebbe mai potuto vedere la luce.*

Tutte le copie devono recare il contrassegno della SIAE.

Riproduzione vietata ai sensi di legge (legge 22 Aprile 1941, n. 633 e successive modifica-
zioni; legge 22 Maggio 1993, n. 159 e successive modificazioni) e a norma delle conven-
zioni internazionali.

Senza regolare autorizzazione scritta dell'Editore è vietato riprodurre questo volume,
anche parzialmente, con qualsiasi mezzo, compresa la fotocopia, sia per uso interno o
personale, che didattico.

I fatti e le opinioni espressi in questo volume impegnano esclusivamente l'Autore.

Tutti i diritti, compresi quelli di traduzione, sono riservati per tutti i Paesi. Nessuna parte
di questo volume può essere riprodotta, con qualsiasi mezzo, elettronico o meccanico,
compresa la fotocopatura, senza l'autorizzazione scritta dell'Autore o dell'Editore.

La loi du 11 mars 1957 interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation
collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque
procédé que ce soit, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants cause, est illicite et
constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivant du Code pénal.

© Copyright 2015 by Gaia s.r.l. (editing by Mario Selvaggio)

Edizioni Universitarie Romane – Via Michelangelo Poggioli, 2 - 00161 Roma

tel. 06.49.15.03 / 06.49.40.658 - fax 06.44.53.438 - www.eurom.it - eur@eurom.it

ISBN 978-88-6022-261-9

Finito di stampare nel mese di febbraio 2015 dalla Gaia srl.

In copertina:

MARC HALINGRE

Pour que triomphe la lumière (1996)

(Huile sur panneau marouflé de toile, 100 x 81 cm.)

Marco AMMAR Encarnación Medina ARJONA Francesco ASOLE Yves BONNEFOY
Gudrun BUKIES Giovanna CALTAGIRONE Claudia CANU FAUTRÉ Luciano CAU
Simona COCCO Sara COSTELLA Cosimo DE GIOVANNI Giovanni DOTOLI
Federico FASTELLI Jacky FAUTRÉ Simone GHIARONI Marc HALINGRE
Fiorenzo IULIANO Sylvie JACOBÉE BIRIOUK Éric JACOBÉE SIVRY
Angela Daiana LANGONE Lucia Cristina LARocca Salvatore Francesco LATTARULO
Marcella LEOPIZZI Marinella LÓRINCZI Tania MANCA Giuseppe MARCI
Ilaria MELONI Francesca MULAS Franca ORTU Mauro PALA Irene PALLADINI
Giovanna PARISSÉ Laura PISANO Anita PISCAZZI Stefano PISU Diane PONTEROTTO
Roberto PUGGIONI Ignazio Efisio PUTZU Valeria RAVERA Angelo RELLA
Carmen SAGGIOMO Andrea SCHEMBARI Mario SELVAGGIO Valentina SERRA
Giuseppe SOFO Nausicaa SPINOSA Nicola TURI Carlota VICENS PUJOL

IL TRENO E LE SUE RAPPRESENTAZIONI TRA XIX E XXI SECOLO

*Atti del Convegno multidisciplinare
Facoltà di Studi Umanistici
(Cagliari, 28-29 novembre 2014)*

A cura di

Giovanni DOTOLI Mario SELVAGGIO
Claudia CANU FAUTRÉ



Edizioni Universitarie Romane

FIRENZO IULIANO
Università di Cagliari

IMMAGINARIO FERROVIARIO E *PERFORMANCE* DEL WEST
IN "THE BLUE HOTEL" DI STEPHEN CRANE

«Ah, the robes and crowns are gone out of fashion», said Lord Warburton, «like your tomahawks and revolvers».

HENRY JAMES, *The Portrait of a Lady*

Negli Stati Uniti dell'Ottocento, durante la lunga fase di conquista del West, la ramificazione capillare delle ferrovie ha svolto un ruolo cruciale per la nascita di un tessuto nazionale unitario, sia sul piano materiale (fondamentale era il ruolo dei treni negli scambi commerciali da una costa all'altra), sia in termini di creazione di un immaginario condiviso. Come sintetizza, tra gli altri, Alan Trachtenberg in *The Incorporation of America*, mentre in Europa le ferrovie si erano sostanzialmente appropriate delle vie di comunicazione già esistenti e le avevano potenziate, negli Stati Uniti il treno diventa il fattore primario della costruzione della nazione e dell'urbanizzazione dell'intero paese¹. «*Americans built railways and railways built America*»: così esordisce un volume, di carattere divulgativo, sulla storia delle ferrovie negli Stati Uniti². Trachtenberg individua nell'estensione delle linee ferroviarie negli Stati Uniti di fine Ottocento l'elemento di raccordo tra lo sviluppo economico e l'incorporazione, in un unico immaginario nazionale, di aree fino a quel momento rimaste ai margini della storia del paese, e ancora immerse in una (apparentemente) impenetrabile *wilderness*: «*The American railroad seemed to create new spaces, new regions of comprehension and economic value, and finally to incorporate a prehistoric geological terrain into historical time*»³. L'espans-

¹ ALAN TRACHTENBERG, *The Incorporation of America. Culture and Society in the Gilded Age*, New York, Farrar, Strauss and Giroux, 1982, p. 58.

² CLAUDE WIATROWSKI, *Railroads across North America. An Illustrated History*, Minneapolis, Voyageur Press, 2007, p. 9.

³ ALAN TRACHTENBERG, *The Incorporation of America*, cit., p. 59. Wiatrowski offre qualche dato che rende adeguatamente la rapidità e l'importanza dello sviluppo delle linee ferroviarie negli Stati Uniti a ridosso della guerra civile: «*In 1830, there were 23 miles of railroad track in the United States. By 1840, that total had risen to 2,800-more*

sione delle ferrovie, quindi, svolge un ruolo fondamentale per il processo di unificazione degli USA, in particolare nei territori a ovest delle Montagne Rocciose, e soprattutto a ridosso di un evento che rischiava di mettere a rischio l'esistenza stessa della nazione, come la guerra civile⁴.

È proprio nel 1862, in pieno assetto di guerra e a secessione dichiarata dagli stati del Sud, che il presidente Lincoln firma il Pacific Railway Act, che sancisce la costruzione di un'unica linea ferroviaria per collegare la costa atlantica a quella pacifica⁵. Se, da una parte, il sud schiavista vive gli ultimi anni di relativa autonomia identitaria e culturale, destinata a declinare inesorabilmente dopo la sconfitta militare e il complessivo riassesto economico e sociale che ne sarebbe derivato, il progressivo incorporamento dell'Ovest nella nazione americana corrisponde alla lenta scomparsa del suo mito come terra selvaggia e potenziale oggetto di conquista, e alla sua graduale normalizzazione, nel senso di assimilazione ai modelli sociali e culturali nazionali. Questa trasformazione diventa possibile perché l'asse delle comunicazioni interno agli Stati Uniti subisce un graduale ma radicale ri-orientamento, dall'asse nord/sud (come era, in maniera prevalente, prima della guerra civile, con il Mississippi in funzione di grande canale di scambio e di collegamento), a quello est/ovest.

La funzione essenziale del treno nel processo di progressiva incorporazione del West al corpo nazione è stata tematizzata a più riprese da Stephen Crane, che individua nel treno un elemento cruciale per la ricon-

*miles than in all of Europe. By 1850, the United States had 9,000 miles, half the world's total. By 1860, the U.S. total had risen to 30,000 miles. Railroad fever swept North America. Visionaries and crooks swarmed the country looking for opportunities» (CLAUDE WIATROWSKI, *Railroads across North America*, cit., p. 12).*

⁴ Come sottolinea ancora Trachtenberg, per quanto riguarda il graduale inglobamento del West nel tessuto nazionale, l'espansione della rete ferroviaria ha avuto il merito di trasformare la natura in "risorsa naturale", oggetto di sfruttamento a fini innanzitutto economici e poi, come si vedrà, in termini di immaginario simbolico (19).

⁵ Il nesso tra costruzione delle ferrovie e guerra civile è esplorato da William G. Thomas, che ricorda che proprio dopo il 1862 le nuove linee ferroviarie delimitarono le aree del conflitto: «*The railroads were, therefore, the architecture of the war's violence and destruction*»; esse, da una parte, determinavano le zone nelle quali le principali azioni militari potessero avere luogo, dall'altra, offrivano una via di scampo agli schiavi neri, che potevano approfittare della presenza dei treni per fuggire verso nord (WILLIAM G. THOMAS, *The Iron Way. Railroads, the Civil War, and the Making of Modern America*, New Haven and London, Yale University Press, 2011, pp. 102 e 108).

figurazione simbolica del West all'interno dell'espansione della nazione, prima e dopo la guerra civile⁶.

In alcuni tra i racconti più famosi di Crane, nei quali la vecchia mitografia di un West fatto di cowboy, avventurieri e sceriffi cede il passo a una realtà che diventa inesorabilmente (piccolo) borghese, è il treno a svolgere un ruolo centrale nella narrazione. Uno dei più celebri tra questi racconti, "The Bride Comes to Yellow Sky", mette in scena proprio questa transizione: il ritorno di Jack Potter, sceriffo di Yellow Sky, al paese natio, rappresenta la fine della sua antica rivalità con il bandito locale Scratchy Wilson, che capisce che il tempo dei duelli tra pistoleri è finito nel momento in cui vede Potter scendere dal treno insieme alla neo-sposa. Rendendo il West facilmente raggiungibile per chiunque, il treno lo spoglia di ogni aura mitica, trasformandolo in un posto qualunque, nel quale quelli che una volta erano eroi al di sopra delle convenzioni sociali hanno ora raggiunto la maturità e messo su famiglia.

In questo contributo, tuttavia, voglio concentrarmi su un altro racconto di Crane, "The Blue Hotel", pubblicato nel 1898, nel quale treni e stazioni sembra giochino un ruolo marginale, e proverò a dimostrare che, invece, la struttura narrativa e simbolica del testo è fortemente debitrice alla nuova geografia degli Stati Uniti prodotta dall'espansione della rete ferroviaria.

"The Blue Hotel" è ambientato nel Nebraska post-guerra civile, nella cittadina immaginaria di Fort Romper, che nel testo sembra faccia da corridoio verso gli stati delle Montagne Rocciose e il West più profondo. Un gruppo di avventori, provenienti da diverse zone degli Stati Uniti, si trova riunito al Palace Hotel, un albergo malandato, dipinto di azzurro, così da essere immediatamente visibile a qualsiasi viaggiatore si trovasse a passare nelle vicinanze di Fort Romper. Tra questi, attira immediatamente l'attenzione tanto del lettore quanto degli altri personaggi un misterioso uomo svedese che, in balia di ossessioni e paure proprie, finisce con lo sconvolgere una sonnacchiosa serata invernale come tante. Come sempre, infatti (e il racconto evoca consapevolmente elementi stereotipati della narrativa popolare dell'epoca), c'è qualcuno che gioca a carte, mentre una

⁶ Il volume *More than Cowboys. Travel through the History of American West* di TIM SLESSOR (Oxford, Signal Books, 2012) offre una lettura sintetica e puntuale, pure se di carattere divulgativo, del progetto di costruzione di una linea ferroviaria in grado di congiungere le due coste del continente americano. Slessor ricorda, tra l'altro, il modo in cui a ogni costruzione di una nuova stazione ferroviaria corrispondesse la nascita di un nuovo centro urbano.

tempesta di neve impazza all'esterno, e il proprietario dell'albergo, Pat Scullie, si assenta di tanto in tanto per correre alla stazione dei treni, nella speranza di rimediare nuovi clienti. Lo Svedese (che conosceremo solo con questo soprannome) è ossessionato dalla convinzione che non uscirà vivo da quell'albergo, e a niente valgono i reiterati tentativi degli altri ospiti per tranquillizzarlo e imbonirlo. Nella parte finale del racconto, con un gesto che sembra quasi voler provocare l'avverarsi delle proprie profezie, arriva a sfidare a duello Johnnie, il figlio del proprietario, accusandolo di barare a carte. Dopo averlo sconfitto e ferito gravemente, infine, abbandona l'hotel, per morire accoltellato in un saloon nel centro della città⁷. Gli elementi essenziali del racconto di Crane sono tutto sommato semplici: innanzitutto c'è la ricostruzione, in piccolo, di un mosaico della popolazione americana dell'epoca (gli altri avventori del Palace Hotel sono un cowboy e un uomo d'affari della East Coast), a cui si aggiungono i gestori irlandesi dell'albergo e, per l'appunto, lo Svedese. È, tra l'altro, proprio la stazione ferroviaria il luogo in cui viene messo in scena, per la prima volta, questo *melting pot* in miniatura, destinato, come si vedrà nel seguito del racconto, a implodere, mettendo in luce tutte le conflittualità sopite dall'idea degli Stati Uniti come luogo di pacifica coesistenza di popoli di nazionalità ed etnie differenti. La prima immagine dell'intero racconto, infatti, è quella di Scully che si reca, come d'abitudine, alla stazione, nella speranza di rimediare nuovi clienti, e trova «*a shaky and quick-eyed Swede [...] a bronzed cowboy [...] a silent man from the East*»⁸: vettore di unificazione del territorio e, allo stesso tempo, artefice dell'incontro di individui di diversa provenienza, il treno diventa implicita condizione di esistenza dell'intera narrazione. I ruoli di ciascun personaggio, e i comportamenti che ne derivano, hanno infatti una chiara connotazione geo-

⁷ L'epilogo del racconto è straordinariamente interessante, perché da un lato conferma, come sottolinea Giorgio Mariani, l'atteggiamento fatalista, invece che determinista, di Crane: non c'è una ragione vera a giustificare la morte dello Svedese, ma la pura casualità degli eventi che introduce, di fatto, una componente tragica all'interno della storia (GIORGIO MARIANI, *Spectacular Narratives. Representations of Class and War in Stephen Crane and the American 1890s*, New York, Peter Lang, 1992, p. 26). D'altro canto è impossibile non notare che l'elemento della fatalità è un ulteriore strumento retorico e narrativo di demolizione dell'immaginario western, proprio perché, sottraendosi all'orizzonte d'attesa di chi si aspetta che lo Svedese trovi la morte in duello, rivela l'intrinseca artificiosità dell'immaginario western stesso, e, di conseguenza, la natura puramente performativa dell'intera narrazione.

⁸ STEPHEN CRANE, "The Blue Hotel", in *Maggie. A Girl of the Streets & Other Stories*, London, Wordsworth Classics, 1995 (pp. 109-134), pp. 109-110. Le successive citazioni dal racconto di Crane saranno indicate in parentesi con la sigla BH.

grafica e solo la presenza della ferrovia ha potuto unirli in questa avventura: lo Easterner è rappresentato come distante e alienato, visibilmente a disagio in un contesto, almeno apparentemente, lontano da ogni civiltà, al contrario del cowboy, che del vecchio West rappresenta l'icona più emblematica.

Fondamentali per l'economia narrativa di "The Blue Hotel" sono, poi, la rappresentazione del Nebraska come terra di confine, ultimo baluardo di civiltà prima di addentrarsi nel West, e il ruolo attribuito alla letteratura come strumento di costruzione di un immaginario condiviso. L'intero racconto, infatti, può essere letto come riscrittura ironica di un *dime novel*; la mitografia convenzionale del West, che nei *dime novel* trovava, all'epoca, uno dei maggiori canali di espressione, è sfruttata da Crane per mostrare la natura artificiosa e pervicacemente ideologica dell'immaginario western⁹. Il testo ammette implicitamente che ricostruzione di uno scenario western ormai non può più essere realistica (anche se volesse), perché ormai il West è semplicemente un luogo dell'immaginario collettivo della nazione, celebrato e divulgato dalla cultura popolare.

In "The Blue Hotel", inoltre, diventa cruciale la contrapposizione tra due visioni del West (e quindi, per estensione, degli Stati Uniti), una fittizia e una realistica, dispiegate attraverso il contrasto tra distinti immaginari geografici. Tutto il racconto enfatizza il bisogno dello Svedese di credere nel mito del vecchio West come necessaria *performance* identitaria di un intero territorio. Lo Svedese è visibilmente terrorizzato dalle leggende e dai luoghi comuni legati al vecchio West, che, nonostante siano ritenuti ormai obsoleti e inaffidabili, continuano a ossessionarlo. Il vecchio scenario western descritto nei *dime novel*, che rivive nelle paure dello Svedese al punto, poi, di tradursi in realtà, nell'economia narrativa del racconto accentua il contrasto tra la realtà storica del Nebraska alla fine dell'Ottocento e la *performance* del vecchio West, mitico e perciò fittizio,

⁹ Il *dime novel* rappresenta una delle prime forme di letteratura popolare e di consumo negli Stati Uniti. I *dime novel* erano in genere romanzetti a basso costo (*dime* è, per l'appunto, la moneta da dieci centesimi di dollaro), che cominciarono a circolare con larghissima diffusione nella seconda metà dell'Ottocento. Era soprattutto la fascia più bassa e meno istruita dei lettori a interessarsi ai *dime novel*, che erano in genere a tema avventuroso, sensazionalistico o sentimentale. Si veda, tra gli altri, MARIO MAFFI, «Dime novels», in *Americana. Storia e culture degli Stati Uniti dalla A alla Z*, a cura di MARIO MAFFI, CINZIA SCARPINO, CINZIA SCHIAVINI, SOSTENE MASSIMO ZANGARI, Milano, Il Saggiatore, 2012, pp. 186-189, e STEFANO ROSSO, *I progenitori del Western classico*, «Iperstoria», 4, 2014 (http://www.iperstoria.it/joomla/images/PDF/Numero5/Saggi_monografica/rosso_progenitoriwestern.pdf).

romantico e avventuroso, con i suoi personaggi stereotipati e le sue storie convenzionali¹⁰, al quale lo Svedese ostinatamente crede. A differenza di Scully e degli altri clienti dell'hotel, lo Svedese non coglie alcuna differenza sostanziale tra il vecchio West e il moderno Nebraska, né, in termini più generali, fa alcuna distinzione tra i vari stati che compongono l'intera area degli Stati Uniti a ridosso delle Montagne Rocciose. Tutti gli altri personaggi sono pienamente consapevoli non solo di quanto infondate siano le sue paure – dal momento che il Nebraska contemporaneo fa parte di un territorio in corso di urbanizzazione e di assimilazione complessiva al resto della nazione, sottratto alla dimensione mitica del Far West – ma pure del fatto che perfino le aree ancora più remote del West sono ormai cambiate, e hanno perso ogni connotazione romantica e selvaggia. Il West di maniera che non esiste più è quello raccontato nei *dime novel*, come sottolinea lo Easterner; e quando il cowboy, riferendosi proprio al West fasullo della letteratura di consumo, commenta, «*This ain't Wyoming, ner none of them places. This is Nebrasker*», lo Easterner replica: «*It isn't different there even – not in these days. But he thinks he's right in the middle of hell*» (BH 118). Proprio allo Easterner lo Svedese chiede ripetutamente conferma delle proprie congetture, cercando forse una complicità nella convinzione che, provenendo dalla East Coast, questi sia sostanzialmente estraneo, e presumibilmente ostile, al West e alla sua cultura, ma anche lo Easterner pare molto poco propenso a avallare le sue fantasie intrise di letteratura¹¹.

¹⁰ A Crane era, naturalmente, ben presente quanto la costruzione del mito culturale del West fosse difforme dalla realtà socio-economica dell'area occidentale degli Stati Uniti dopo la guerra civile. Come ricorda Michael Robertson, infatti, i racconti di Crane ambientati nel West (oltre a "The Blue Hotel" e "The Bride Comes to Yellow Sky" vanno pure ricordati "Twelve O' Clock" e "Moonlight on the Snow", tutti scritti tra il 1898 e il 1900) contrastano visibilmente con i suoi reportage giornalistici in Nebraska e in Texas. Laddove i racconti concedono molto all'elemento pittoresco e drammatico, i protagonisti dei testi giornalistici sono "farmers, bureaucrats, and businessmen", e, soprattutto, le armi non vengono mai neppure citate (MICHAEL ROBERTSON, *Stephen Crane, Journalism, and the Making of Modern American Literature*, New York, Columbia University Press, 1997, p. 117).

¹¹ Lo Svedese è, come osserva Ronald E. McFarland in uno studio ormai datato, ma non privo di elementi ancora oggi condivisibili, "more an outsider than the others", non solo per via delle sue origini scandinave, ma perché prima di arrivare in Nebraska dichiara di avere lavorato come sarto a New York (BH 111). Il suo senso di straniamento, quindi, deriva dal suo essere un europeo negli Stati Uniti, e un newyorkese precipitato in quello che lui ritiene sia il profondo West. McFarland sottolinea pure l'assoluta consonanza della condizione dello Svedese con quella, propria della grecità

L'unico personaggio che prova ad assecondare lo Svedese e a comprenderne le paure è Patrick Scully, il proprietario del Palace Hotel, che cerca continuamente di convincerlo che le cose sono cambiate radicalmente rispetto al passato, e che nel suo hotel la sua vita è al sicuro. Ancora una volta, è la costruzione e l'ampliamento della ferrovia l'elemento rassicurante cui fa ricorso Scully per persuadere l'ospite del fatto che non corre alcun rischio di essere ammazzato, semplicemente perché il Nebraska non ha nulla a che fare con il vecchio West radicato della sua immaginazione: «*Why, man, we're goin' to have a line of ilictric street-cars in this town next spring. [...] there's a new railroad goin' to be built down from Broken Arm to here. [...] Why, in two years Romper'll be a met-tro-pol-is*» (BH 11). Il nuovo immaginario geografico di un West moderno e perfettamente urbanizzato, del quale Scully parla diffusamente nel tentativo di dissipare i timori dello straniero, è quindi configurato come un immaginario sostanzialmente legato al treno.

Proprio la rete ferroviaria, quindi, rappresenta lo smantellamento e la ridefinizione integrale di quell'apparato mitico del West ancora coltivato, seppur nel terrore per quanto lo attende, dallo Svedese; è la rete ferroviaria che sta gradualmente tramutando quei luoghi dell'immaginario in moderne realtà urbane o in corso di urbanizzazione. Per quanto apparentemente il treno sembri avere un ruolo marginale nella trama, quindi, "The Blue Hotel" trova in esso il suo spartiacque retorico e narrativo, causa primaria della contrapposizione tra due visioni paradigmatiche del territorio del West americano, una mitica e leggendaria, e l'altra moderna e urbana.

Ma è altrove che il ruolo simbolico del treno viene ancora meglio evidenziato da Crane, e, ancora una volta, in una scena nella quale è proprio la sua apparente marginalità a caratterizzare l'economia narrativa del testo. La sesta sezione del racconto, infatti, mette in scena il duello tra Johnnie e lo Svedese, e rappresenta il climax narrativo del racconto. Non è una cosa del tutto anomala, data la crucialità del duello come scena madre di qualsiasi narrazione western¹²; tuttavia, nel West raffigurato in

arcaica e classica, dello *xenos*, allo stesso tempo 'straniero' e 'ospite', rimarcando così la connotazione in termini mitici della figura del personaggio. Si veda RONALD E. MCFARLAND, "The Hospitality Code and Crane's 'The Blue Hotel'", *Studies in Short Fiction*, 81: 18/4, 1981 (pp. 447-451), pp. 448 e 449.

¹² Stefano Rosso mette in luce le caratteristiche tropologiche e il significato simbolico del duello nella costruzione immaginaria del West dopo la chiusura ufficiale della frontiera, nel 1890. Come puntualizza Rosso, la vittoria nel duello non dipende necessariamente dalla forza di uno dei due sfidanti, ma dalla sua audacia e dalla lucidità

“The Blue Hotel”, puramente fittizio e performativo, ancora una volta è più importante tenere d’occhio le connotazioni simboliche con le quali Crane puntella la narrazione che la semplice rappresentazione degli eventi.

La scena del duello, inoltre, evidenzia con maggiore forza la definizione dei ruoli degli altri protagonisti della storia sulla base della loro origine, rafforzando così l’immaginario geografico che Crane costruisce nel corso dell’intera narrazione. Mentre il cowboy è perfettamente a suo agio, e sostiene Johnnie con grida di incoraggiamento («*Go it, Johnnie! Kill him! Kill him!*»), partecipando con passione all’azione, con il volto «*contorted like one of those agony masks in museums*», lo Easterner assiste al duello con rassegnato distacco: lo scontro in quanto tale è, ai suoi occhi «*an abomination*», e il suo più grande desiderio è che si concluda alla svelta (BH 125). Lo Svedese, in quanto straniero, scompagina qualsiasi rigida divisione in ruoli su base geografica, e tuttavia ne è vittima, diventando egli stesso fautore e artefice di ciò che prima dichiarava di temere, quel West selvaggio e violento che lo ossessionava, e che non sarebbe mai divenuto reale se lui non avesse voluto¹³. Anche la scena del duello, tuttavia, è percepita come pura *performance*, messa in atto di un canovaccio che quando prende corpo, all’interno della narrazione, diventa sempre più (visibilmente) lontano dalla realtà. Crane non si limita a segnare la distanza del presente narrativo dai miti del vecchio West, ma ironizza pesantemente pure su quella letteratura di consumo che continuava a celebrarli. In rapporto a qualsiasi storia western (che sia raccontata da un *dime novel* ma anche, come sarà nel corso del Novecento, dal cinema), “The Blue Hotel” si rivela come narrazione del tutto eccentrica: il duello tra lo Svedese e Johnnie è, in maniera del tutto evidente, una messa in scena, e i due sfidanti, più che incarnare i ruoli di «*the ancient warrior and the hero*

con cui affronta lo scontro; significativa è inoltre la funzione narrativa del duello, che viene posto quasi sempre alla fine di ogni narrazione, così da acquisire un’enfasi maggiore (STEFANO ROSSO, *Democratic Shoot-Outs: Notes on the Duel in American Western Narratives*, «Iperstoria», 2012, <http://www.iperstoria.it/vecchiosito/httpdocs/?p=549>).

¹³ Come riassume efficacemente Richard A. Davison: «*The Swede, in effect, becomes what he fears. By the end of the story he is his own fearful image of the pugnacious Western tough who picks fights with strangers and demands of them a drink-with-me-when-I-ask-you deference*» (RICHARD ALLAN DAVISON, *Crane’s ‘Blue Hotel’ Revisited: The Illusion of Fate*, «Modern Fiction Studies», 15, 1969, pp. 537-39, p. 539).

who emerged after the introduction of firearms in 15th century Europe»¹⁴, mettono in luce quanto di arbitrario e di grottesco vi sia nella figura stessa dell'eroe western. A incarnare questa figura sono, infatti, due personaggi del tutto inadeguati, innanzitutto perché non originari del West – anzi, neppure americani –, e poi perché lontanissimi da qualsiasi connotazione tradizionale di eroismo: si tratta, dopotutto, di un sarto e di un inserviente di hotel. Lo stesso Svedese, per la prima volta, sembra essere consapevole di avere preso parte a una semplice messa in scena, tanto da rievocarla, a duello concluso, come tale, con tanto di spettatori impegnati a sostenere una delle due parti (BH 128).

Più importante di tutto è il dettaglio paesaggistico che Crane pone proprio in apertura dell'intera sequenza, in cui, ancora una volta, il treno diventa significante privilegiato. Durante il duello l'azione si sposta all'esterno dell'hotel, e il paesaggio viene così descritto: «*[t]he covered land was blue with the sheen of an unearthly satin, and there was no other hue save where at the low black railway station – which seemed incredibly distant – one light gleamed like a tiny jewel*» (BH 123-124)¹⁵. Il luogo sul quale dovrà svolgersi il duello tra Johnnie e lo Svedese diventa all'improvviso la perfetta replica di quel West che, poco prima, Pat Scully e gli altri avventori avevano con convinzione proclamato come ormai scomparso, puro relitto del passato. Nel momento in cui, tuttavia, questo immaginario western diventa concreto, il primo dettaglio topografico che Crane mette in luce è proprio la distanza dalla stazione ferroviaria, attribuendo nuovamente al treno il ruolo di spartiacque simbolico tra un passato mitico e il presente: il fatto che la stazione sembri improvvisamente così lontana significa che, d'un tratto, l'azione è precipitata nella dimensione mitica del vecchio West.

¹⁴ STEFANO ROSSO, *Democratic Shoot-Outs: Notes on the Duel in American Western Narratives*, cit.

¹⁵ Come inoltre sottolinea John Feaster, la scena del duello segna d'improvviso l'ingresso di un elemento tragico nel racconto, e questo proprio in ragione del fatto che è ambientata al di fuori dell'hotel: il passaggio da un ambiente chiuso, e che per certi aspetti evoca una dimensione domestica, all'ambiente esterno, corrisponde alla messa in scena di quel West selvaggio, finora semplicemente evocato come immagine di un'America che non esiste più, e che d'improvviso si materializza, con tutto il suo portato tragico. Si veda JOHN FEASTER, *Violence and the Ideology of Capitalism: A Reconsideration of Crane's 'The Blue Hotel'*, «*American Literary Realism 1870-1910*», 25: 1, 1992 (pp. 74-94), p. 87.

Non è un caso, d'altra parte, che sia proprio questa sezione a concludersi con la comparsa delle uniche presenze femminili dell'intero racconto. A duello concluso, un gruppo di donne si precipita a soccorrere Johnnie, che ha riportato gravi ferite. Tra queste, la moglie di Pat è la più dura nel criticare la decisione scellerata di accettare il duello: «*Shame be upon you, Patrick Scully!*» she cried, *'Your own son, too. Shame be upon you!'*» (BH 127). Ritorna l'associazione simbolica tra presenza femminile e immaginario ferroviario, già notata a proposito di "The Bride Comes to Yellow Sky", ma stavolta elaborata in maniera più sottile e complessa. Mentre, in quel caso, il nesso tra i due elementi era immediatamente visibile, in "The Blue Hotel" è la struttura della narrazione, oltre che la sua economia simbolica, a diventare significativa. La sezione in cui viene messo in scena il duello, infatti, è interamente giocata sulla polarizzazione tra l'incredibile distanza della stazione dei treni, evocata in apertura, e la presenza diretta e rumorosa delle donne («*an inrush of women*» che, come ben esprime Crane, si precipitano verso Johnnie «*amid a chorus of lamentation*», BH 127), che chiude la sezione. La scena del duello, cascame del vecchio West da *dime novel*, si svolge lontano dalla stazione, mentre il ritorno alla realtà e al buonsenso è espresso, a conclusione dell'episodio, dalla premura materna della madre di Johnnie nell'unica scena femminile dell'intero racconto. L'opposizione netta tra *wilderness* e dimensione domestica, quindi, è resa visibile nell'intera parabola narrativa, che rimarca il ruolo delle linee ferroviarie, all'interno del West, come portatrici di modernità e, allo stesso tempo, di quei valori domestici e borghesi che segnano la definitiva scomparsa del West come orizzonte mitico della nazione americana.

INDICE

GIOVANNI DOTOLI, MARIO SELVAGGIO, CLAUDIA CANU FAUTRÉ <i>Buon viaggio, cari lettori</i>	5
IGNAZIO EFISIO PUTZU <i>Saluti</i>	9
GIOVANNI DOTOLI <i>Le train dans le film et dans le ciné-roman La Roue</i>	11
YVES BONNEFOY <i>La photographie dans le train</i>	27
ÉRIC JACOBÉE SIVRY <i>Le train dans À la recherche du temps perdu de Marcel Proust et dans l'œuvre poétique de Giovanni Dotoli</i>	37
SYLVIE JACOBÉE SIVRY <i>Le train comme lieu subversif dans les contes et nouvelles de Guy de Maupassant</i>	51
FRANCESCO ASOLE <i>Il treno e la stazione Funzioni del viaggio nella letteratura francese</i>	65
MARIO SELVAGGIO <i>« Les Trains rêvent au fond des gares » Le train dans la poésie française du XIX^e au XXI^e siècle</i>	75
MARCELLA LEOPIZZI <i>Le train dans la vie et l'œuvre de Guillevic</i>	91
GIOVANNA PARISSÉ <i>Il treno nella scrittura di Jules Supervielle</i>	115
FEDERICO FASTELLI <i>L'utopia della durata Il treno ne La Modification di Michel Butor</i>	125
ENCARNACIÓN MEDINA ARJONA <i>La lison, la machine brûlante ou la brave femme</i>	135

CARLOTA VICENS PUJOL <i>Le train et l'écriture calligrammatique dans la poésie française et hispano-américaine d'avant-garde</i>	145
CLAUDIA CANU FAUTRÉ <i>Trains, crimes et mystères... La littérature policière face à la modernité Pietr Le Letton de Georges Simenon</i>	159
LUCIA CRISTINA LAROCCA <i>Trains de guerre dans la littérature de tranchée Prosaïsme héroïque et lyrisme ferroviare de la « génération du feu »</i>	173
GIUSEPPE MARCI <i>In treno, verso l'ultima thule mediterranea</i>	189
ANGELO RELLA <i>Un'iniziazione sui sedili di velluto rosso Su La garibaldina di Elio Vittorini</i>	199
ANDREA SCHEMBARI <i>I treni di Leonardo Sciascia Tra memoria, seduzione e conversazione</i>	213
GIOVANNA CALTAGIRONE <i>Il mito viaggia sulle ruote del treno La partenza dell'argonauta Savinio</i>	223
ROBERTO PUGGIONI <i>Treni dannunziani</i>	233
IRENE PALLADINI <i>La Vicevita I treni di Valerio Magrelli</i>	243
NICOLA TURI <i>Tabucchi, i luoghi della memoria e l'olocausto rovesciato</i>	251
SALVATORE FRANCESCO LATTARULO <i>Il respiro del treno in Sandro Penna Analisi di un topos nell'opera di un «viaggiatore insonne»</i>	259
MAURO PALA <i>Rail and Modernity Ferrovia, letteratura e società da Dickens a Kipling</i>	277

- VALENTINA SERRA
 «I treni, a quel tempo, erano terribilmente in orario»
*Universi distopici e impegno politico nei primi racconti
 di Heinrich Böll* 291
- FIORENZA IULIANO
*Immaginario ferroviario e performance del West
 in "The Blue Hotel" di Stephen Crane* 305
- MARINELLA LŐRINCZI
 «Mi sono sporto / dalla finestra / "pericoloso sporgersi".
 / Ora sono pericoloso» (László Villányi, Ungheria, 1977)
Treni, passeggeri, paesaggi, controllori 315
- TANIA MANCA
*Ritmi di un chiaroscuro in movimento
 Per una poetica del luogo* 331
- GIUSEPPE SOFO
*I treni della libertà
 Dall'Underground Railroad al No Borders Train* 339
- ANGELA DAIANA LANGONE
*La métaphore du train
 dans le roman Layla wāḥida de Colette al-Ḥūrī* 347
- MARCO AMMAR
 «Alla stazione di un treno scomparso dalla mappa»
La metafora del treno nei versi di Mahmoud Darwish 357
- COSIMO DE GIOVANNI – SARA COSTELLA
*La métaphore du train dans la langue quotidienne
 La métaphore incarnée* 369
- CARMEN SAGGIOMO
Il treno nei dizionari linguistici francesi 381
- NAUSICAA SPINOSA
 Da "train de vie" a "train-train"
In viaggio tra le espressioni idiomatiche 395
- DIANE PONTEROTTO
*The "Invisible Train"
 The Underground Railroad in American Political Discourse* 403

- FRANCA ORTU
Da trascinare a treno, da ziehen a Zug
Italiano e tedesco a confronto tra etimo e polisemia 419
- ILARIA MELONI
Der Zug ist abgefahren! – Il treno è perso!
Zug tra polisemia e metafora nella fraseologia tedesca 429
- GUDRUN BUKIES
„Beachten Sie bitte das rechtzeitige Einsteigen in den Zug“
Eine Untersuchung (höflicher) Aufforderungen in
Online-Mitteilungen der Deutschen Bahn 441
- SIMONA COCCO
El tren vuelve
Análisis pragmalingüístico de las campañas publicitarias
de RENFE 461
- VALERIA RAVERA
El tren como metáfora en las lenguas de especialidad
Algunos casos del lenguaje periodístico 477
- FRANCESCA MULAS
Rivoluzione industriale e rivoluzione artistica
Come lo sviluppo dei nuovi mezzi di trasporto
ha influenzato il linguaggio musicale 489
- ANITA PISCAZZI
Alla ricerca del silenzio perduto
Il treno di John Cage 499
- LAURA PISANO
Dalla tradotta alla locomotiva
Percorsi della canzone italiana del Novecento
tra protesta e memoria 509
- STEFANO PISU
Treni e film nella costruzione dell'URSS dalla Rivoluzione
allo Stalinismo ovvero il Cinema di Stato in movimento 523
- LUCIANO CAU
Passioni, visioni, azioni e percezioni in sistemi
spazio-temporali ineguali
Le ferrovie in Sardegna 533

SIMONE GHIARONI

I treni folli

*La ferrovia ghanese tra potere coloniale, rituali di possessione
e Comunità economica degli Stati dell'Africa occidentale*

545

Catalogo fotografico

a cura di JACKY FAUTRÉ

553

TRENO E IMMAGINARIO

Collana fondata e diretta da
Giovanni DOTOLI e Mario SELVAGGIO

1. *Il treno e le sue rappresentazioni tra XIX e XXI secolo*, Atti del Convegno multidisciplinare (Facoltà di Studi Umanistici, Cagliari, 28-29 novembre 2014), a cura di Giovanni DOTOLI, Mario SELVAGGIO, Claudia CANU FAUTRÉ, 2015, 593 pp.