Marinella LŐRINCZI, Università di Cagliari

«Mi sono sporto / dalla finestra "pericoloso sporgersi". / Ora sono pericoloso» (László Villányi, Ungheria, 1977). Treni, passeggeri, paesaggi, controllori.[1]

Il titolo di questo contributo ai lavori del convegno del novembre 2014, e al volume di Atti che ne risulta, vuole esprimere gratitudine e apprezzamento verso László Villányi, poeta e redattore capo dal 1990 della quotata rivista culturale bimestrale *Műhely* "Officina"[2]. Durante le ricerche bibliografiche preliminari era inevitabile che incrociassi anche riferimenti al numero monografico 1-2/2010 della rivista *Műhely*, incentrato sul *Vonat* "Treno"[3]. Villányi, contattato, me ne ha inviata una copia cartacea, di cui era possibile così valutare l'alto livello grafico-editoriale, e insieme una raccolta di poesie sue sul treno (composte tra il 1977 - 2013), che è in corso di pubblicazione. La terzina riportata nel titolo proviene da questa raccolta. Del volume antologico del 2010 dedicato dalla redazione di *Műhely* al treno si parlerà nelle ultime pagine.

La ricerca bibliografica ha però prodotto soprattutto una cascata variopinta e casuale di titoli e di scritti di varia natura, ed è fondamentale rendersi conto e sfruttare il fatto che il tema del "treno" attraversa tutti i generi scrittori, dalla storia del treno e delle ferrovie, naturalmente, alla prosa artistica e giornalistica, alla poesia, ai reportages professionali, ai ricordi alla prima persona del viaggiatore comune ma appassionato e attento, dunque competente (il quale generosamente condivide in rete, oltre alle sue impressioni a caldo, anche fotografie o filmati brevi dei luoghi percorsi in treno), alla saggistica filosofica e letteraria. Spesse volte si tratta di scritti appartenenti a generi misti, dove si possono miscidare la storia reale (tecnologica, sociale, minutamente quotidiana) e i ricordi personali, la finzione e le impressioni soggettive. Un racconto breve come *Idylle* "Idillio" di Guy de Maupassant (1884), ambientato in uno scomparto ferroviario[4], potrebbe anch'esso avere all'origine un aneddoto o un *racontar* "pettegolezzo" o un fatto di cronaca[5]. Il mio contributo è perciò soprattutto una rassegna bibliografica che illustri questa grande varietà tipologica, ed è corredato, oltre che di qualche immagine, di commenti elastici, di variabile dimensione; esso è parziale e sicuramente soggettivo, ma per dirla ad esempio con il (famoso per quanto controverso) neurologo e scrittore Oliver Sacks[6] "La scelta delle letture [bibliografiche] è sempre molto personale". Raggiunta, ad un

---

1Gli argomenti qui trattati sono stati presentati al convegno multidisciplinare "Il treno e le sue rappresentazioni tra XIX e XXI secolo", svoltosi all'Università di Cagliari il 28 - 29 novembre 2014 e organizzato da Giovanni Dotoli e Mario Selvaggio. Questa versione scritta è diversa in qualche punto da quella che sarà pubblicata negli Atti (previsti per il 2015).
Desidero ringraziare gli organizzatori per l'iniziativa bella e ben riuscita.

2 http://hu.wikipedia.org/wiki/M%C5%B1hely_(foly%C3%B3irat, http://www.gyorimuhely.hu/.

3 Versione on-line scaricabile a http://www.gyorimuhely.hu/index.asp?inc=aktualisview&id=32.

4 L'originale francese è leggibile in rete:
http://www.kufs.ac.jp/French/i_miyaza/publique/litterature/MAUPASSANT__Idylle.pdf.

5 Cfr. Haezewindt, Bernard P. R., *Guy De Maupassant: De l'anecdote au conte littéraire*, Amsterdam, Rodopi, 1993, pp. 20 sgg.

6 Sacks, Oliver, *Un antropologo su Marte*, Milano, Adelphi, 1998, p. 395; ed. orig. 1995.

certo punto, una determinata quantità di materiali, di titoli e di letture, ci si doveva per forza fermare. Il testo è inoltre concepito, anche per le ovvie ragioni di spazio cui si alludeva, come multimediale e ipertestuale e perciò il lettore è gentilmente invitato a sfruttare anche i materiali e le letture supplementari ai quali rinviano i links[7].

Per costituire una lista di letture il primo interrogativo che si poneva era l'esistenza di antologie di racconti e di saggi che segnalassero anche quantitativamente, sebbene non in maniera esaustiva (cosa impossibile), la presenza del motivo "treno - ferrovia" nelle letterature in senso ampio, in varie lingue. L'area ispanica ne vanta per lo meno due: *El tren en la literatura española. Antologia*, a cura di Gaspar Gómez de la Serna (Madrid, Gráficas Benzal, 1970, 179 pp.) e il supplemento del 26 settembre 2009 del quotidiano "El País", intitolato *Subirse al tren. El ferrocarril no es sólo un medio de transporte, es una máquina llena de cultura* (si vedrà, più avanti, da dove proviene il sottotitolo). Il secondo è anche riccamente illustrato ed è leggibile in rete[8]. Riporto in nota altri materiali in lingua spagnola, nei quali si fa riferimento anche alla fotografia, ai musei tematici (dunque al collezionismo), ai trenini turistici con mete e percorsi paesaggistici come è in Sardegna il Trenino Verde[9].

Ma è ancor più interessante apprendere che è la Società delle ferrovie spagnola, la RENFE, che promuove e finanzia dal 1977 concorsi focalizzati sul rapporto tra letteratura e treno[10]. Questo mi ha fatto ricordare che anni fa, parecchi anni fa, le Ferrovie dello Stato italiane distribuivano nelle carrozze volumetti di racconti per intrattenere i viaggiatori, o che altrove, in Finlandia, per un maggiore coinvolgimento del pubblico viaggiante sulle tratte lunghe, magari d'inverno, si erano tenuti, con grande successo, corsi di lingue straniere.

A Londra ha riscosso successo più duraturo l'iniziativa della "Poesia nella metropolitana" leggibile su grandi pannelli rinnovati tre volte all'anno ed esposti nei corridoi sotterranei. Il volume dell'autunno 2014 commemora la Grande Guerra[11]. "Analoga iniziativa a Parigi!"- è stato aggiunto dalla sala.

A prescindere dalla preistoria industriale e dalla storia tecnologica di questi mezzi di trasporto di massa semoventi, come la nave a vapore, il treno ecc., è del tutto evidente che un convoglio ferroviario è un universo a sé, quanto meno può

---

7 I documenti in rete sono stati consultati o riverificati tra il novembre-dicembre 2014.

8 http://www.elpais.com/elpaismedia/ultimahora/media/200909/26/cultura/20090926elpepucul_3_Pes_PDF.pdf.

9 https://algundiaenalgunaparte.wordpress.com/tag/trenes-y-literatura/ ;
http://elpais.com/diario/2009/12/26/babelia/1261789940_850215.html (Antonio Muñoz Molina, *Trenes & libros,* 2009*,* sul libro e la lettura in treno);
http://www.escritores.org/index.php/recursos-para-escritores/colaboraciones/4334-carreteras-ferrocarriles-y-faros-literatura-y-evasion ;
http://www.scoop.it/t/cultura-de-tren: "Es la sección de la Plataforma Cultura de Tren, como en una novela, donde caben todo tipo de informaciones sobre el ferrocarril. Artículos curiosos, vídeos antiguos o no, imágenes raras, lecturas sobre el tren, anécdotas, personajes, situaciones ..."; http://www.treninoverde.com/, http://it.wikipedia.org/wiki/Trenino_Verde (nei primi tempi la locomotiva era ancora a vapore e carbone, con tutto ciò che ne conseguiva in fumo e fuliggine).
I materiali più recenti sono: Antonio Puente, *El tren en la literatura*, 2013
http://www.laprovincia.es/cultura/2013/08/08/tren-literatura/550382.html e
http://arteyferrocarril.blogspot.it/ (giugno-novembre 2014).

10 Premios del Tren "Antonio Machado" de Poesía y Cuento; instituído por Renfe en 1977 y organizado desde 1985 por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles: http://www.premiosdeltren.es/.

11 *Poems on the* [London] *Underground*: http://www.tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/culture-and-heritage/music-film-and-poetry/poems-on-the-underground; http://www.poetrysociety.org.uk/content/education/potu/.

essere concepito come tale, un mondo che fa parte di altri mondi con cui ha rapporti organici e mutevoli, dai quali si distacca ma che pure perfora, anche nel senso tecnico della parola (cfr. Friedrich Dürrenmatt, *Der Tunnel*, 1952), con i quali si ricongiunge ad intervalli calcolati. Un mondo mobile, auto-mobile, errante, migrante, che trasporta attraverso lo spazio e il tempo ad esso esterni - quasi fantascientificamente per gli osservatori dei suoi esordi - una comunità composita (pensiamo ai macchinisti della locomotiva - cavallo di ferro e di fuoco, la *Bête [humaine]* di Zola - seguita dalle prime, seconde e terze classi[12] o dai vagoni per detenuti o per militari); ma anche un mondo relativamente statico per chi si trova al suo interno mentre fuori scorrono via lo spazio e il tempo. Spazio, esso stesso, con caratteristiche fondamentali fortemente strutturate e vincolanti, che trapassa uno spazio diversamente organizzato. Mondo che vive, che viene organizzato o che deve autogestirsi (nei momenti di tensione o di emergenza) secondo regole proprie, imposte (specifici orari, controlli, gestione dei bagagli, regole di comportamento: "Pericoloso sporgersi!") oppure inventate sul momento per necessità. Seppur vada misurato su una scala spaziale e temporale ridotta, per chi l'ha vissuto e sperimentato sia dal di fuori che da dentro, il treno è un luogo senza alcun dubbio "identitario [conferisce identità, seppur passeggera], relazionale e storico [rispetto a ciò che vi è contenuto e rispetto ai mondi circostanti]" e non è affatto un "non-luogo privo di un'identità, anonimo, staccato da qualsiasi rapporto con il contorno sociale [!], con la tradizione, con la storia" come oramai il *non-luogo* di Marc Augé[13] viene definito nei dizionari[14]. Al contrario, può addirittura assurgere ad allegoria dei mondi che lo circondano (v. ultimamente il film *Snowpiercer*, 2013, diretto dal sudcoreano Bong Joon-ho). E' un mondo itinerante che ha bisogno, nei suoi momenti di immobilità o di sosta (costruzione, manutenzione, fermate) di edifici enormi che lo contengano - le

12 Nelle prime frasi del romanzo *Bijuterii de familie* "Gioielli di famiglia", 1949 (trad. it. Milano, Lerici, 1959), di Petru Dumitriu (Romania 1924 - Francia 2002), romanzo breve che poi sarebbe confluito nella monumentale *Cronică de familie,* viene descritto un convoglio del 1907 (è l'anno della grande rivolta contadina): "Alla fine dell'inverno 1907 […] una locomotiva bassa con un lungo fumaiolo a forma d'imbuto, che tirava lentamente sei vagoni attraverso la pianura, si dirigeva verso S[...]. Le vetture di terza classe erano zeppe di contadini, di donne d'ogni età, di soldati, che avevano invaso i corridoi delle seconde e delle prime e osservavano con curiosità, senza imbarazzo, i boiari [= signori] vestiti alla tedesca distesi comodamente sui divani imbottiti. A loro volta i boiari guardavano questi uomini i cui cappelli e giubbotti di pelo erano ridotti a brandelli; quindi, imbarazzati, voltavano lo sguardo dall'altra parte [...]".

13 *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Eleuthera 1996; orig. fr. 1992.

14 V. http://www.treccani.it/webtv/videos/pdnm_della_valle_non_luogo.html. Questi riferimenti ai *non-lughi* sono stati qui introdotti per stabilire collegamenti col contributo di Federico Fastelli (v. nel volume degli Atti), in quanto l'applicazione di tale concetto al treno, alla luce della bibliografia consultata e delle testimonianze esperienziali (da quelle cognitive a quelle sensoriali ed emotive) non mi pareva convincente. Se poi si ascolta l'intervista rilasciata da Michel Butor nello stesso anno di pubblicazione del romanzo *La Modification* (l957; http://www.ina.fr/video/I00013072/michel-butor-et-la-modification-video.html, durata 10'27") non può sfuggire nell'analisi precisissima del giovane scrittore che "i piccoli avvenimenti vissuti [dal protagonista] durante le 22 ore trascorse sul treno Parigi - Roma sono legati agli avvenimenti di tutta la sua vita e questi, a loro volta, a tutti gli avvenimenti che circondano la sua vita". Il viaggio in treno (nel treno si viaggia, solitamente!) e tutto ciò che vi succede esaltano e riordinano gli avvenimenti ad esso esterni. Anni più tardi, in un'altra intervista, Butor sarà del parere che, semplicemente, "Un non-lieu, oui, c'est quand on ne se sent pas chez soi." (Gobenceaux, Nathanaël, *Quelques éclaircissements sur la relation de Michel Butor à la géographie. Entretien avec Michel Buto*r, "Cybergeo: European Journal of Geography", in rete dal 12 sett. 2007; http://cybergeo.revues.org/9952, par. 89). Dopo un lungo periodo di consensi, di polemiche (v. ad es. a http://paesaggimutanti.it/node/198) e di abusi nell'applicazione del concetto (2010, http://www.fotocommunity.it/soggetti/progetto-non-luogo/17728), nel 2010 lo stesso Augé ammetterà che "Non esistono luoghi o nonluoghi in senso assoluto. Il luogo degli uni può essere il nonluogo degli altri e viceversa." (http://archiviostorico.corriere.it/2010/luglio/12/nuovi_confini_dei_nonluoghi_co_9_100712039.shtml).

cattedrali della modernità[15] - che a loro volta agiscono, certe volte pesantemente, come è stato ricordato anche da altri, sull'assetto dell'ambiente urbano o non urbano, e che comunque lo condizionano. Mondo che ha i suoi ideatori politici e i suoi realizzatori tecnici, i suoi conducenti e i suoi controllori, dai civili ai militarizzati. Il controllore, che è certamente la figura più a contatto con i viaggiatori, ha un ruolo di cerniera tra il 'potere' e la massa viaggiante, può essere complicedi quest'ultima o ne può essere corrotto in certe occasioni, ma solitamente è il guardiano dell'ordine. In questo punto il discorso potrebbe aprirsi anche su una questione fondamentale che è l'etica del ferroviere di mestiere, ma non ho modo di proseguire oltre[16].

Occorre perciò soffermarsi un attimo anche sulla vita che si svolge nel treno, dove gente di varia provenienza geografica e sociale deve convivere, entro 'regimi' la cui democrazia completa non è stata ancora raggiunta, per una durata di qualche minuto fino a ore e giorni (si pensi all'Orient-Express, alla Transiberiana e ad altri treni transcontinentali, o allo spettacolare treno delle Ande[17] o al recente e supertecnologico treno cino-tibetano, che viaggia dal 2006 sulle rotaie più alte del pianeta, fino a oltre 5mila metri[18]). E non insisto su un aspetto pur fondamentale che è la qualità di questa convivenza all'interno ma certe volte persino all'esterno e sul tetto del mondo-treno (gli inseguimenti da film western ne sono quasi una parodia). Comunque, per migliorarla e per chi poteva e può permettersi tali migliorie, le società ferroviarie hanno aggiunto i vagoni letto, i vagoni ristorante o bar, il cinematografo su piccolo schermo ecc. - per non parlare dei treni speciali e di lusso - e, come già detto, hanno provveduto anche all'intrattenimento attraverso la lettura. Tutti questi momenti e componenti sono diventati altrettanti motivi e ambienti sfruttati dalla scrittura colta, semicolta o occasionale. Per cui è vero che da quando il treno esiste, esso è incorporato anche nella letteratura, nell'arte, nella speculazione filosofica ed artistica, nell'ideologia, che ci forniscono le reazioni provocate dall'esistenza, dalla contemplazione e dall'uso del treno. Ma è altrettanto vero che anche la letteratura e la lettura esistono nel treno, a volte in maniera addirittura 'istituzionalizzata' (libriccini o periodici ferroviari distribuiti gratuitamente); in questa letteratura è fortemente possibile che si legga del treno, nel quale treno letterario altri lettori leggono del treno e via all'infinito, teoricamente parlando (cfr. la *mise en abyme*). Solitamente le letture sono diversificate ma fino ad un certo punto, poiché il

---

15 Si riguardi, di Antonio Sant'Elia (1888 - 1916), il *Progetto di Stazione ferroviaria e Aeroporto*, 1913 - 1914, riprodotto tridimensionalmente qui: http://pinceladas3d.blogspot.pt/2013/01/pincelada-52-antonio-santelia-2.html oppure https://www.youtube.com/watch?v=kX-ivM8N9Oo, 2013.

16 E' abbastanza evidente che si parlerà quasi esclusivamente di treni per civili. Proprio per questo merita se non altro un accenno apripiste ai "treni dell'orrore" o ai "treni della morte". Due realizzazioni recenti riassumono l'argomento indicato. E' del 2013 il film *The Railway Man* (*Le due vie del destino*) tratto dall'autobiografia dell'ufficiale britannico Eric Lomax (1919 - 2012), per la regia di Jonathan Teplitzky, ed è del 2014 il progetto *Il treno per la memoria* http://www.untrenoperauschwitz.it/. Entrambi si riferiscono a due degli eventi più atroci della seconda guerra mondiale. I convogli della deportazione o i lavori forzati per la costruzione di ferrovie sono argomenti, ma non di primo piano, del libro di Christian Wolmar, *Sangue, ferro e oro. Come le ferrovie hanno cambiato il mondo*, Torino, EDT, 2011; orig. ingl. 2009. Non sono in grado di indicare un lavoro organico su questi fatti molto noti e ininterrottamente presenti nella nostra memoria collettiva.

17 http://maidireviaggi.forumfree.it/?t=43785913.

18 Wolman, David, *Train* [Qinghai-Tibet Railway] *to the Roof of the World*, reportage, http://archive.wired.com/wired/archive/14.07/chinarail.html, luglio 2006; http://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_del_Qingzang; http://www.tibettraintravel.com/PhotoGallery.htm.

ritmo incantatore extracorporeo dell'avanzare sulle rotaie è fortemente condizionante. Per questa ragione Juan Antonio López Rivera, docente all'Università di Murcia, scrive in termini serio-comici della "letteratura ferroviaria" appropriata al viaggio e al tipo medio di lettore[19], trasformando pensieri altrui immaginati, o effettivi sospetti o supposizioni proprie, in dialoghi letterari surreali[20]: in un vagone alcuni passeggeri, che peraltro stavano tutti leggendo, si coalizzano in sincronia ed empaticamente contro un compagno di viaggio (il narratore), snob e fuori posto a loro avviso, in quanto legge l'intricato *Gioco del mondo (Rayuela)* di Julio Cortázar (in realtà vorrebbe leggere come se fosse a casa sua, in poltrona, ma prima i suoi pensieri, poi l'atmosfera di ostilità che emana dagli altri lo distraggono), mentre loro leggono romanzi gialli, neri, rosa, erotici ecc. "Oiga, ¿qué cree que está haciendo? […] ¿Acaso se cree usted superior a nosotros? […] ¿Se cree usted mejor, más macho, por leer a Cortázar? […] Yo creo que nos está insultando [...] Menospreciándonos […] No debería leer a Cortázar aquí […] Señor, tenemos que pedirle que se vaya […] Nos está incomodando, y no queremos tener problemas." Perciò vanno a cercare il controllore e (N.B.) con il pieno sostegno di questi lo fanno scendere in una desertica stazioncina di campagna; in parole più esplicite, o interpretando ad un altro livello, processano e mandano in esilio l' "intellettuale" scomodo.

Altrove la vicinanza genera fratellanza, solidarietà, complicità o amore (transitori, ma non sempre). Perciò Luis García Montero, dell'Università di Granada, afferma senza esitazione che il treno è "no sólo […] un medio de transporte sino también [...] una máquina llena de cultura. El tren permite que los viajeros coloquen su alma entre el equipaje y las conversaciones. Y [N.B.] la relación entre un autor y un lector se parece mucho a la complicidad de dos extraños sentados en el mismo coche."[21]

L'articolo appena citato alla nota precedente permette di ampliare l'area di applicazione dell'idea sviluppata nelle frasi di García Montero, poiché il treno e tutte le sue infra ed extra-strutture di supporto generano cultura, nel senso più vasto del termine, persino quando dismessi. Si pensi soprattutto ai riusi, parziali o totali, delle stazioni ferroviarie abbandonate come tali e trasformate in spazi musicali, espositivi, congressuali ecc., da San Paolo in Brasile[22], passando per Parigi, fino alla oggidì 'famosa' Leopolda di Firenze. Per non dimenticare le locomotive storiche esposte nei musei della ferrovia o nelle stazioni stesse, come alla stazione di Cagliari. O i cimiteri di locomotive e di vagoni.

La ricerca bibliografica che qui si sta descrivendo ed illustrando ha prodotto anche altri numerosi e variegati materiali. Oltre al pluricitato Remo Ceserani (*Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna,* Genova, Marietti, 1993), dello stesso autore, sullo stesso argomento, sono

---

19 Cfr. ad esempio, come ricordato qui da Francesco Asole, i tipi di libri che Monsieur Perrichon (nella commedia *Le voyage de monsieur Perrichon* di Eugène Labiche et Édouard Martin, 1860) vuole comprare per moglie e figlia.

20 López Rivera, Juan Antonio, *Hacia una literatura ferroviaria,* "Revista electrónica de estudios filológicos", 10, 2005, http://www.um.es/tonosdigital/znum10/secciones/tintero-ferro.htm.

21 Cit. in Elsinger, Alberto Horacio, *La estación Termas es un refugio para el arte*; http://www.lagaceta.com.ar/nota/552934/sociedad/estacion-termas-refugio-para-arte.html, luglio 2013.

22 Vedi il "Museo della Lingua [N.B.] Portoghese" realizzato nella centrale Estação da Luz; http://www.museudalinguaportuguesa.org.br/.

consultabili alcuni lavori più brevi riportati in nota[23].

Dall'area anglofona provengono lavori consultabili, fortunatamente, anche in rete[24]. Estendendo la storia delle ferrovie britanniche insulari a quelle coloniali, vengono a trovarsi in primo piano non soltanto volumi come *Our Indian Railway: Themes in India's Railway History*[25] che contiene un capitolo specifico sul "treno in due romanzi indiani" di Peter Morey (pp. 214 - 229), ma pure la discussione importante intorno alle previsioni formulate da Karl Marx in *The Future Results of British Rule in India* (1853)[26], che è strettamente attinente al tema del treno e delle sue rappresentazioni. Marx anzitutto riteneva che "steam [vapori e treni] has brought India into regular and rapid communication with Europe, has connected its chief ports with those of the whole south-eastern ocean, and has revindicated it from the isolated position which was the prime law of its stagnation"; egli pensava che soprattutto la "millocracy" britananica (composta dei proprietari di industrie tessili) aveva interesse nel "drawing a net of railroads over India", e che le ferrovie e il treno avrebbero nettamente migliorato le condizioni dell'agricoltura, della amministrazione dei villaggi socialmente destrutturati, dell'istruzione e ovviamente dei trasporti. Inoltre, "The railway-system will [...] become, in India, truly the forerunner of modern industry.", tanto più che (Marx qui cita altri) "that the great mass of the Indian people possesses a great industrial energy, is well fitted to accumulate capital, and remarkable for a mathematical clearness of head and talent for figures and exact sciences. Their intellects […] are excellent."; sarebbe quindi negli interessi del capitale stesso e della sua crescita, della "bourgeois industry" e del "commerce", di "create these material conditions of a new world in the same way as geological revolutions have created the surface of the earth." Ebbene, commentano, insieme con altri, alcuni contributori al volume *Our Indian Railway* […] (pp. 100, alla lunga nota 73, e 231 sgg.), tale processo, sia di investimento che di progresso locali, è stato attentamente evitato, e le ferrovie indiane "did not call to life in India a vigorous industry to provide structural materials" con tutto quello che vi era di implicito e di conseguente. Le raccolte fotografiche di fotografi professionisti od occasionali e dei collezionisti documentano, lungo la storia delle ferrovie indiane, e non

---

23 Ceserani, Remo, introduzione a *Strade ferrate: La tematica del treno e della ferrovia nei testi di Jules Verne, Gabriele D'Annunzio, Gabriel García Márquez e parecchi altri scrittori*, di Pierluigi Pellini, Marina Polacco, Paolo Zanotti, Pisa, Nistri Lischi, 1995, pp. 7 - 34; *The Impact of the Train on Modern Literary Imagination*, "Stanford Humanities Review", vol. 7.1, 1999, http://web.stanford.edu/group/SHR/7-1/html/ceserani.html.

24 Landow, George P., *Railways and Victorian Literature - An Introduction*, Brown University, 2006, con bibliografia; http://www.victorianweb.org/technology/railways/rrlit1.html. Nel sito che contiene l'articolo menzionato sono rinvenibili altri lavori attinenti alla ferrovia di epoca vittoriana (http://www.victorianweb.org/victorian/technology/railways/index.html). Sono utili, inoltre, http://fr.wikipedia.org/wiki/Train, http://en.wikipedia.org/wiki/Rail_transport_in_fiction.

25 A cura di Roopa Srinivasan, Manish Tiwari, Sandeep Silas, Nuova Delhi, Ministry of Railways, Foundation Books, 2006.

26 Leggibile a https://marxists.anu.edu.au/archive/marx/works/1853/07/22.htm. Originariamente lo scritto di Marx fu pubblicato nel "New-York Daily Tribune". Il termine *millocracy* (da *mill* "filanda, fabbrica" e non solo "mulino") usato da Marx, ovviamente "refers to owners of factories which produce materials for clothing", http://www.nyu.edu/projects/ollman/docs/class.php#16.

marginalmente, il trasporto e il viaggio disumani di folle migranti alla ricerca di migliori fonti e luoghi di sostentamento[27].

Per un'altra area del mondo, menziono qualche articolo che riguarda, ad esempio, le ferrovie (CFR) e la letteratura romene[28]. Ma ecco un caso molto speciale. Numerosi commenti e analisi si è guadagnato negli ultimi anni il romanzo filosofico *Viața pe un peron* "La vita su una banchina" dello scrittore, giornalista e uomo politico Octavian Paler (1926 - 2007), che in Romania gode di vasta fama[29]. Epico e simbolico al contempo, secondo la definizione di alcuni, il romanzo e ogni suo dettaglio vanno letti e compresi sui due piani, come - per fare un esempio particolarmente pregnante (cap. 1) - la descrizione degli elenchi di orari ritrovati in un angolo di una stazione ferroviaria sinistramente beckettiana, la quale sembrerebbe completamente abbandonata se non fosse per qualche particolare strano, come alcune lampadine dalla luce debole ma perennemente accese: "In una delle sale ho trovato una quantità di borderò, sui quali erano state notate con diligenza le ore precise fino al secondo della partenza e dell'arrivo dei treni. Mancavano però i nomi delle destinazioni e delle provenienze di questi treni. Come se non avesse avuto importanza né da dove venivano né dove andavano. Importante era che passassero nell'ora precisa, che non ritardassero nemmeno di un secondo in quel loro viaggiare dal nulla al nulla."

Dispone di una documentazione scritta e fotografica imponente una ferrovia molto particolare, a scartamento ridotto, da sempre molto amata dal pubblico di tutte le età e che costituisce ancora una delle attrazioni turistiche di Budapest. E' stata costruita tra il 1948 - 1950 su modello sovietico, lungo un percorso che attraversa le colline di Buda, la parte più antica della capitale ungherese riconvertita in zona residenziale dell'élite comunista[30]. Inizialmente denominata *Ferrovia dei pionieri* (i pionieri erano gli scouts comunisti), dopo il 1989 è stata ribattezzata *Ferrovia dei bambini/ragazzi*, poiché le funzioni diverse da quelle dei macchinisti, dei tecnici e dei coordinatori continuano ad essere svolte da ragazzine e da ragazzini. In stretta sincronia con la costruzione in buona parte svolta da volontari, è stato scritto e pubblicato nel 1949 un romanzo emblematico della letteratura realist-socialista rivolta ai lettori giovanissimi. S'intitola *Úttörővasút* "Ferrovia dei pionieri" (Budapest, Edizioni Népszava, 151 pp.), autore ne è l'allora giovane Péter Ábel (1929

---

27 A mo' di esempio, si vedano le ottime fotografie a http://fredilsongallery.blogspot.it/2009/10/traveleing-in-crowded-train-in-india.html; http://www.bbc.com/news/world-asia-india-19920055, 2012.

28 Pârvulescu, Ioana, *Domnul din tren,*"România literară", 5, 2000, http://www.romlit.ro/domnul_din_tren; "Viaggiare in treno nella vita e nella letteratura", http://stiri.tvr.ro/calator-cu-trenul--in-viata-si-literatura--133-de-ani-de-istorie-a-cailor-ferate-romane_29248.html, 11 aprile 2013.

29 Questo romanzo, pubblicato nel 1981, è giunto alla quinta edizione nel 2011 (Iași, Polirom). E' leggibile in romeno a http://bookspot.ro/file.axd?file=2010/11/octavian+paler-+viata+pe+un+peron.pdf. Frasi estrapolate dagli scritti di Paler circolano come aforismi. Paler ha prodotto anche una notevole quantità di reportages di viaggio. Una sua biografia più dettagliata, in italiano, è stata pubblicata in "Orizzonti culturali italo-romeni. Rivista interculturale bilingue" diretta da Afrodita Carmen Cionchin, 4, IV, 2014; http://www.orizonturiculturale.ro/it_interventi_Octavian-Paler.html.

30 http://hu.wikipedia.org/wiki/Gyermekvasút; http://www.gyermekvasut.hu/; http://infovilag.hu/hir-11116-embersegre-eletre-nevel-hatvaneves.html, 2008; nel dicembre 2013 è stato allestito un convoglio speciale, un tantino nostalgico, formato da componenti storiche, per la grande gioia di chi vi assisteva: https://www.youtube.com/watch?v=_NhhwX8bvGU, durata 13'53".

- 1992)[31], diventato successivamente storico del cinema. Ne presento la copertina ripresa dalla rete, poiché il volume è diventato quasi una rarità bibliografica:

Per dare un'idea dell'impostazione nonché della valutazione coeva del romanzo, riproduco in traduzione l'unico testo di cui dispongo al momento, la presentazione sul risvolto di copertina: "In questo garbato romanzo per ragazzi ci viene offerta la storia della costruzione della Ferrovia dei pionieri. All'invito diramato dal compagno Gerő[32] rispondono molti giovani che si presentano per lavorare al cantiere. La vita nel campo si organizza attraverso il lavoro e lo slancio condivisi da tutti, e si forgia la comunità dei costruttori per raggiungere l'obiettivo comune. Possiamo assistere a come si risolvono i problemi, a come si combattono le difficoltà, a come il lavoro in comune forma i caratteri. Veniamo a conoscenza della vita dei costruttori, colorata da tanti episodi divertenti, fino ad assistere al grande giorno che segna la realizzazione del sogno dei bambini: l'inaugurazione della Ferrovia dei pionieri. Questo romanzo è allegro, spesso esilarante, rilassante - rappresenta una novità nella nostra editoria per la gioventù."

E' facile comprendere che oltre a essere un romanzo con dichiarati intenti pedagogici ed etici, la *Ferrovia dei pionieri* costituisce pure una allegoria - al pari della stessa ferrovia e del trenino reali - della nuova Repubblica Popolare Ungherese[33] dove si costruiva o si faceva costruire il socialismo durato soli 40 anni. Il trenino, progressivamente ammodernato, le è sopravvissuto. Il suo sessantesimo anniversario è stato festeggiato anche con la pubblicazione di una guida turistica su storia[34], funzionamento e paesaggio circostante. Eccone la copertina (riprodotta parzialmente), che in veste rinnovata presenta gli stessi elementi che compongono la copertina del romanzo[35]:

---

31 http://nevpont.hu/content/publikacio/Abel_Peter.html.

32 Ernő Gerő (Slovacchia 1898 - Budapest 1980) è stato un politico comunista ungherese, militante dal 1918 in vari organismi politici socialisti e poi comunisti. Dopo la Seconda Guerra mondiale, nel 1945 - 1949 è stato ministro dei Trasporti, dal 1953 ministro degli Interni, nel 1956, per pochi mesi, segretario generale del Partito dei Lavoratori Ungheresi; successivamente si è rifugiato in Unione Sovietica. In quanto duro implementatore di principi stalinisti, ciò ha determinato la sua espulsione dal partito nel 1960, dopo il rientro in Ungheria dall'esilio; si è poi guadagnato da vivere come traduttore; http://en.wikipedia.org/wiki/Ern%C5%91_Ger%C5%91.

33 V. Bódai, Zsuzsanna, *Az úttörővasút létesítésének ideológiai szerepei a negyvenes évek végén* (I ruoli ideologici della realizzazione della ferrovia dei pionieri alla fine degli anni '40"), inizialmente una conferenza del 2010, ora in "Új Forrás", 2012/09, pp. 4 - 14; http://issuu.com/ujforras/docs/ufo12_9_ok3.

34 V. di nuovo Zs. Bódai 2012, cit. alla nota 33.

35 Kertész, István Z., *A Gyermekvasút útikalauza* ("Guida turistica della Ferrovia dei bambini"), Budapest, 2008; presentazione a http://www.vktompa.hu/index.php?link=%C3%9Aj%20k%C3%B6nyvek&szulo=Szolg%C3%A1ltat%C3%A1saink.

Dal momento che si discorre di uno dei treni a scartamento ridotto più ricchi di storia (per lo meno in Europa) e di documentazione, occorre subito aggiungere che questa categoria ferroviaria ha (avuto) una particolare importanza nelle attività minerarie, forestali e di trasporto di persone. E' lecito perciò osservare, *en passant*, che proprio il tipo di rotaia, sulla quale transita evidentemente un convoglio ferroviario, può diventare elemento di racconto o di riflessione, come ad esempio durante il passaggio del treno e dei passeggeri attraverso la frontiera tra Polonia e Unione Sovietica ora Russia. La sosta su quel confine, necessaria per sistemare il treno sulla rotaia russa a scartamento largo, si riempie di movimenti, di suoni e di odori particolari. Siamo verso la fine degli anni '60. Fischi, grida acute frammiste all'abbaiare rauco dei cani poliziotto, sul sottofondo dei rumori metallici provocati dai martelli dei meccanici; odore acre di carbone e di metallo; l'insieme delle sensazioni acustico-olfattive genera inquietudine. Così viene ricordato questo attraversamento nel saggio-racconto *Viaggio (Quiete)* della slovacco-ungherese-svizzera Ilma Rakusa, allora studentessa[36].

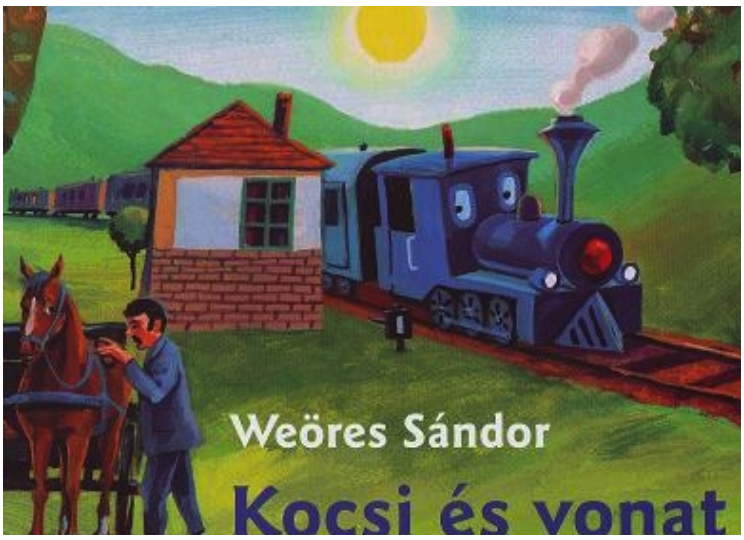
Introducendo a questo punto una presentazione più dettagliata proprio dell'antologia sul "Treno" (171 pp. in formato A4), pubblicata come numero tematico di *Műhely*, si impongono, a mio avviso, due osservazioni generali. Il volume è privo di qualsiasi introduzione o postfazione, in osservanza del principio di sensata fiducia nelle capacità del lettore, che Italo Calvino, ad esempio, formulava con le seguenti parole: "[...] non si raccomanderà mai abbastanza la lettura diretta dei testi originali scansando il più possibile bibliografia critica, commenti, interpretazioni. La scuola e l'università dovrebbero servire a far capire che nessun libro che parla d'un libro dice di più del libro in questione; invece fanno di tutto per far credere il contrario."[37]

Nessuna antologia può essere onnicomprensiva, tuttavia si evidenziano due assenze, e questa è la seconda osservazione: la letteratura per l'infanzia e, legata ad essa, il poeta Sándor Weöres (1913 - 1989; il cognome si pronuncia [vöröš]), uno dei poeti ungheresi ed europei più importanti del secolo scorso. Tra i suoi numerosi ed apprezzati componimenti per bambini ve n'è anche uno, famoso, sul treno - uno dei giocattoli preferiti dei piccoli - come testimonia questa copertina, una delle tante, realizzata nel 2008 per il volume *Kocsi és vonat* ("Il carro e il treno")[38]; anche in questo caso la riproduzione citazionale è parziale:

36 Pubblicato nella già menzionata rivista ungherese *Műhely*, n. 1 - 2/2010, pp. 22 - 25. I. Rakusa è nata nel 1946.

37 Calvino, Italo, *Perché leggere i classici*, ed. Oscar Mondadori, 2011, p. 8.

38 Ed. Móra, illustrazioni di Krisztián Szántói.



Queste due assenze hanno però una loro giustificazione: la rivista *Műhely* aveva in precedenza pubblicato altri due numeri che hanno come tema centrale rispettivamente il "Bambino" e il poeta Weöres. Dal punto di vista del lettore ungherese i vuoti erano già colmati in precedenza. Ma al lettore italiano vanno offerte informazioni non scontate. Egli gradirà forse apprendere che la poesia-filastrocca di Weöres sul treno è stata anche abilmente musicata[39] (ad altre poesie sue si era interessato il compositore György Ligeti). Se invece si ritorna all'anno 2013 e alle multiformi celebrazioni dei 100 anni dalla nascita del poeta ungherese, colpisce un evento poco usuale: un treno 'tematico' ha ricevuto il suo nome (*Weöres-vonat*). Questo convoglio speciale ha viaggiato tra Budapest e una rinomata località balneare della Romania (l'attraversamento della frontiera romeno-magiara ha pure esso un voluto valore simbolico), con il volto e la firma del poeta riprodotti sulle fiancate della locomotrice; la permanenza a bordo dei viaggiatori è stata allietata dalle esibizioni di attori professionisti che hanno letto e recitato brani tolti dal prezioso volume di poesie "abbandonate, scartate, smarrite, dimenticate" appena pubblicato[40]. La locomotiva sarebbe stata in seguito utilizzata anche per altre destinazioni[41].

39 Interpretata da Ede Figura e accompagnata da fotografie di treni assai interessanti, è ascoltabile a https://www.youtube.com/watch?v=QbTl0pNT56M, mentre a https://www.youtube.com/watch?v=OgQQbyjpGQY la poesiuola è recitata da due voci bianche.

40 Il volume postumo, curato da Ágota Steinert, s'intitola *Elhagyott versek* "Poesie disperse", Budapest, Helikon, 720 pp.; http://www.helikon.hu/termek/weores-sandor/Elhagyott-versek/1738/.

41 http://www.maszol.ro/index.php/kultura/15423-weoros-vonat-erkezik-tusnadfurdore, con foto.

In questo happening, splendidamente ideato e sponsorizzato anche con fini pubblicitari (a vantaggio della casa editrice), la reciproca inclusione a catena del treno→ letteratura→ treno→ , a cui si faceva riferimento nelle pagine iniziali, raggiunge la perfezione.

L'antologia ferroviaria di *Műhely* comprende poesia, prosa artistica e saggistica, spesse volte in una mescolanza di generi. La mescolanza delle nazionalità degli autori è altrettanto fondante. Enumero qualche dettaglio scelto del tutto soggettivamente. La violenza verbale, quasi fisica, pesantissima e brutale, monocorde, usata, nell'indifferenza generale, da un uomo di mezza età nei confronti di una giovane madre 'hippy' viaggiante col suo figlioletto e che si divertono con giochi linguistici, nel racconto terribile (pp. 78 - 79) dell'ungherese Krisztina Tóth (n. 1967). L'annotazione critica, nella breve poesia dell'irlandese Michael Longley (n. 1939), intitolata *Cuccetta* :"e l'anziana signora torinese lascia dietro di sé briciole e la bottiglietta di plastica dell'acqua minerale" (p. 91). La descrizione di Charles Dickens, tratta dal suo diario, del treno americano e dei suoi viaggiatori uomini donne e afro-americani (segregati, questi ultimi, in scomparti separati), dei forti contrasti paesaggistici tra degrado/disordine e modernità/ordine che si intravedono attraverso i finestrini (pp. 59 - 60). In ordine sparso vi compaiono tre saggi di autori ungheresi su Giorgio de Chirico (di Gyula Sipos), sui luoghi di villeggiatura balneari e la ferrovia nella Normandia di fine Ottocento (di Nóra Horváth), sullo spazio rituale del treno nella letteratura ungherese moderna (di Krisztina Kovács). Per concludere questi appunti, segnalo di nuovo lo scritto, tra saggio e autobiografia, sullo *slow travel* [42] e sulla banalità e la mediocrità della velocità tecnologica osservata già da Goethe nel 1825, di Ilma Rakusa (pp. 22 - 25) e soprattutto un miniracconto fantascientifico-surreale di una sola pagina sull'uomo arcaico e il treno, dell'ungherese István Vörös (n. 1964), che apre meritatamente l'antologia e dal quale cito una delle frasi finali: "Perché questo tutto [l'ambiente fisico e la storia da intendersi probabilmente olisticamente, la loro totalità] scorreva accanto a lui, all'esterno, e lui era piuttosto nel nulla [che però non è un non-luogo], e questo nulla

42 http://www.theartofslowtravel.com/2011/03/what-is-slow-travel/.

ha anche ricevuto un nome nella sua mente. Treno”.[43]

L'indice dei contributi apre il volume e ciascun titolo è seguito da una frase importante selezionata dal rispettivo testo. Nell'indice alfabetico finale dei quasi cento autori antologizzati si forniscono i loro dati bio-bibliografici essenziali[44]. Numerose e belle le fotografie in bianco e nero. Di queste ne propongo, con la cortese autorizzazione della redazione, due fotografie invernali[45]:

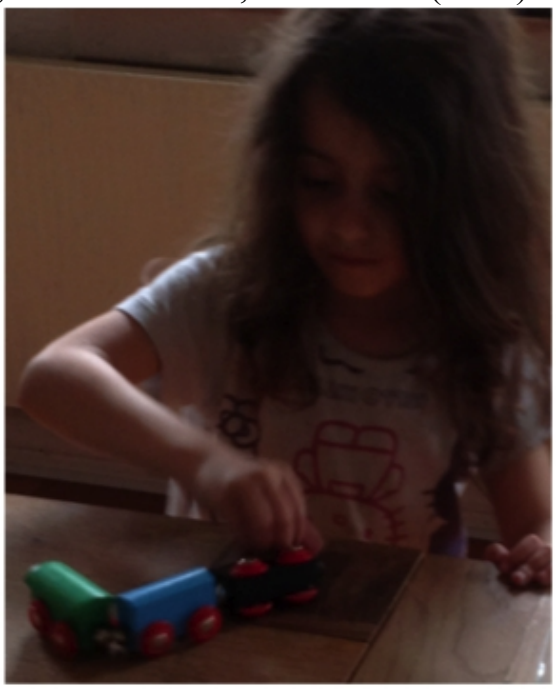
43 Per chi conosce ungherese e italiano, è interessante confrontare il testo di I. Vörös con una delle *Interviste impossibili: Italo Calvino incontra l'uomo di Neanderthal*, Radio Rai 1974 - 1975; I parte: https://www.youtube.com/watch?v=HyQGzpZVZPk 8'31'', II parte: https://www.youtube.com/watch?v=UX27NED7PTw 9'07'', III parte: https://www.youtube.com/watch?v=5mMROH2onno 7'35''.

44 Sorprende il modo di indicare l'appartenenza nazionale del poeta Seamus Heaney, irlandese angloscrivente: “Nato nel 1939 a Derry (Irlanda del Nord). [Deceduto nel 2013.] Premio Nobel per la letteratura, professore universitario, vive [è vissuto] a Dublino.” Molto più esplicitamente, in Wikipedia si afferma che “Seamus Justin Heaney was an Irish poet, etc., and the recipient of the 1995 Nobel Prize in Literature, etc.”. http://en.wikipedia.org/wiki/Seamus_Heaney. Di lui viene proposta, nell'antologia, la poesia *The Railway Children* (trad. *Vasúti gyerekek*).

45 Durante la presentazione orale ho raccontato brevemente (a proposito del “non-luogo”) una cosa capitata a me una quindicina di anni addietro, quando viaggiavo sola in un treno diretto verso il Nord della Romania, verso il Maramureş, dove avrei dovuto raccogliere materiale per una mia ricerca. In un treno mezzo vuoto e non troppo confortevole, che camminava molto lentamente perché le rotaie non erano in buono stato, mi trovavo in uno scomparto insieme con un signore di cui sapevo che era un ferroviere. Stava smontando dal lavoro e si vedeva che era stanco. Che io venissi da un paese straniero era evidente, nonostante parlassi il romeno. Tra l'altro avevo anche valuta straniera con me, oltre ai documenti ecc., il che era scontato. L'illuminazione nello scomparto non funzionava, per cui quando abbiamo attraversato una lunga galleria, siamo rimasti nel buio totale per un bel po' di tempo. Se non ho temuto un'aggressione in quel vagone deserto era perché sapevo che il mio compagno di viaggio, con il quale non avevo scambiato nemmeno una parola, era un ferroviere. E sapevo anche che loro hanno, per tradizione, un codice etico solido. Per questa ragione questo mio lavoro è dedicato anche a quell'anonimo *ceferist* “ferroviere” delle *Căile Ferate Române* (CFR). Ed è per questo che ho accennato al tema del “codice etico dei ferrovieri”, di tutto il mondo.

Foto di Károly Tóth (seconda di copertina)

Foto di Zoltán Szilágyi (p. 58)

APPENDICE.

Melissa, 5 anni e mezzo, e il trenino (2014). Foto ML.