

**“Sì, viaggiare!”:
macchine e sensazione nell’immaginario teatrale vittoriano.**

[Il dipinto] invita l’osservatore alla contemplazione; di fronte ad esso lo spettatore può abbandonarsi al flusso delle sue associazioni. Di fronte all’immagine filmica non può farlo. Non appena la coglie visivamente essa si è già modificata. Non può venir fissata. [...] Su ciò si basa l’effetto di shock del film, che, come ogni effetto di shock esige di essere accolto con una maggiore presenza di spirito. (Benjamin 1966: 43-44)

1. *Dalla Bibbia al Bradshaw: i mezzi di trasporto e la cultura popolare vittoriana.*

Scopo primario di questa indagine è stato vedere come il teatro vittoriano, definito in prevalenza un teatro realista – nella messinscena, nelle tecniche recitative e soprattutto nei contenuti - rappresenti in forma concentrata (e spesso metta addirittura in discussione, in conseguenza della complessa dialettica epocale tra codici di genere e codici sociali) l’idea di modernità venuta ad affermarsi in Gran Bretagna nel corso dell’Ottocento. A questo scopo si è inteso verificare come le scene vittoriane abbiano espresso le contraddizioni, le inquietudini e, in converso, le sicurezze proprie di quest’epoca – sorte sulla scia dell’espansione su scala globale del commercio, per l’incrementata mobilità interna ed esterna, da lavoro e da diporto (come testimonia tra l’altro la nascita delle prime compagnie turistiche tra cui quella di Thomas Cook, a tutt’oggi attivissima, istituita proprio verso la metà del XIX sec.), l’urbanesimo prorompente e l’affermazione dilagante dell’impero - e simboleggiate da quanto di questo mutamento epocale è segno oltre che strumento, ovvero i mezzi di trasporto. Come si legge in un articolo apparso sul *Bristol Job Nott* agli albori del Vittorianesimo (1832), la moderna città inglese è infatti la risultante dell’interazione continua e febbrile tra commercio, meccanismi sociali e masse popolari:

Osservate adesso l’attività diffusa e la grande varietà di commerci presenti in una vasta comunità mercantile, quale ad esempio Londra, la prima tra tutte le città, con i suoi 1.200.000 abitanti. Quale flusso continuo di bestiame e carichi di provviste vi giungono da tutti gli angoli del regno! Vascelli traboccanti di ogni tipo di mercanzia discendono il

Tamigi una marea dopo l'altra, carichi di prodotti autoctoni provenienti da ogni parte della costa e dalle terre più lontane del globo. Prima che la gran massa della popolazione sia sveglia, i mercati della carne, del pesce e della frutta sono già tutti un brulicare di contadini e venditori. Le strade nei dintorni sono appena transitabili a causa dei numerosi carretti e vagoni che vi si ingorgano per trasportare ai negozi e ai banchi dispersi per tutta la città le leccornie per la tavola dei ricchi e il pasto più modesto dei poveri. ... Pedoni, carretti, carri e carrozze attraversano la città e si fanno largo tra le strade gremite. (Klancher 1987: 92-93)

Il frenetico brulicare della città e il complesso reticolo viario che attraversava il regno trasportando senza soluzione di continuità flussi di uomini e merci sono indici della rivoluzione profonda ed epocale che investì i paradigmi cognitivi e percettivi del secolo (quasi una moderna forma esorcizzante e collettiva della *suspension of disbelief* coleridgiana applicata dal mondo dello spettacolo teatrale a quello – adesso altrettanto meraviglioso - della quotidianità spettacolare), tra cui, certamente, spicca sopra tutto la nuova percezione venutasi ad affermare della distanza *spaziale*, che il mezzo di trasporto rende adesso miniaturizzabile e sorprendentemente traducibile in comodi segmenti *temporali*, segni di una moderna geografia antropica in grado di ricondurre anche le località più lontane a stazioni di posta di un ordinato viaggio, rassicurante e ben pianificabile. La continua sollecitazione audiovisiva offerta e richiesta (d)allo spettatore teatrale adotta adesso, replicandola, la compressione temporale e il turbine cinetico che si offrivano al moderno viaggiatore, assediato nei suoi spostamenti (urbani ed extra-urbani) da un vortice di spezzoni di reale, dinamici e discontinui e di impressioni frammentate di forte intensità sensoriale, che presto avrebbero introdotto il culto della velocità e dell'emozione a-morale, tipiche, tra gli altri, dei grandi parchi giochi, nati – appropriatamente – nelle aree sub-metropolitane statunitensi proprio verso il finire del XIX secolo (Singer 2001: 91).¹ Come riflette Benjamin, i moderni mezzi di comunicazione di massa, tra cui principalmente il cinema, “rispond[ono] [infatti] a certe profonde modificazioni del complesso sistema appercettivo – modificazioni che nell'ambito della esistenza privata sono subite da ogni passante immerso nel traffico cittadino, e nell'ambito storico da ogni cittadino” (1966: 55-56)

Sintomo inconfondibile di questa profonda trasformazione epistemico-culturale è un singolare episodio contenuto in un racconto lungo di cui è protagonista l'impareggiabile Sherlock Holmes,

¹ Si ricorda qui come anche le rivisitazioni contemporanee più infedeli del canone letterario vittoriano proposte nel giro degli ultimi anni sul grande schermo adottino perfettamente questa visione sensazionalistica, ampliata grazie alle moderne risorse di computergrafica garantite dalle *majors* americane. Da *The League of the Extraordinary Gentlemen* (regia Stephen Norrington, 2003) a *Van Helsing* (regia Stephen Sommers, 2004) queste produzioni adottano inevitabilmente il *device* dell'inseguimento rocambolesco, dal sottomarino del capitano Nemo usato per attraversare la Manica al tiro a otto che sfreccia tra i crepacci dei Carpazi per salvare la Creatura shelleyana dall'ira del Conte Dracula.

l'esponente della più esasperata e razionale modernità scientifica creato a cavallo tra i due secoli dalla penna di Arthur Conan Doyle. In *The Valley of Fear* (1915) un sodale del pericoloso arcinemico di Holmes, il notorio Dr. Moriarty, deve riuscire a fare pervenire al *detective* delle importantissime informazioni servendosi di un messaggio assolutamente indecifrabile, ma di cui è certo Holmes riuscirà senza fallo a trovare la corretta chiave interpretativa. A questo scopo il collaboratore ricorre a un ingegnoso codice alfanumerico, che Holmes deduce basarsi necessariamente su di un particolare volume - dalle molte pagine e di larghissima diffusione - la cui impaginazione doveva necessariamente essere standardizzata, accomunando così l'edizione usata dal mittente con quella posseduta dal destinatario del codice. "La Bibbia!" esclama Watson, raggianti per un solo momento, prima di essere redarguito da un Holmes vagamente sprezzante: "Elementare, Watson! L'orario ferroviario Bradshaw" (Doyle 1981).

La sostituzione nell'immaginario collettivo del Testo Sacro per antonomasia della cultura occidentale con la silloge del moderno e della nuova religione delle scienze ingegneristiche, qui riassunta nella *General Railway and Navigation Guide for Great Britain and Ireland* compilata fin dal 1841 da George Bradshaw – insostituibile strumento di consultazione di Holmes, sempre pronto a rispolverarne una copia per giungere con implacabile celerità sul luogo di un misfatto o per ricostruire i movimenti di un ben organizzato criminale –, ci ricorda come l'Impero britannico si reggesse in realtà su di un capillare *network* di puntualissimi trasferimenti di massa – condotti su scala intercontinentale, ma anche, e forse in modo ancor più percepibile e incisivo, sulla micro-scala domestica - ovvero sui modesti spostamenti quotidiani dei pendolari e di quanti si recavano per lavoro verso la città o per villeggiatura verso la costa, spesso misurabili solo sulla distanza di viaggi brevi e comodi, pianificati su base persino giornaliera.

La richiesta era breve ed urgente. 'Per favore, trovatevi all'Albergo Il Cigno Nero domani a mezzogiorno [diceva]. Venite! Sono disperata. HUNTER' [...] 'C'è un treno alle nove e mezzo,' dissi, lanciando un'occhiata al mio Bradshaw. 'Arriva a Winchester alle 11:30' 'Andrà benissimo,' [rispose Holmes] ("The Adventure of The Copper Beeches", apparso nel 1892 ne *The Adventures of Sherlock Holmes*).²

La riflessione su questa nuovo e complesso paradigma sociale ci ha portato a verificare la funzione assegnata a treni e navi nella farsa e nel melodramma coevi (quest'ultimo analizzato solo in alcune delle sue numerosissime configurazioni di nautico e domestico), due forme teatrali a lungo misconosciute dalla critica, ma al tempo enormemente in voga. La scelta di questi due

² Si ringrazia per il vivace contributo sherlockiano Enrico Solito dell'Associazione "Uno Studio in Holmes".

generi è stata pertanto dettata da motivi puramente contingenti: forme partecipatorie per eccellenza, spesso profondamente autoreferenziali (come vedremo sarà il caso del melodramma nautico) e con ampio richiamo di pubblico, la farsa ed il melodramma testimoniano una cultura popolare estremamente vivace e variegata, i cui linguaggi - raramente escapisti, ma anzi ricchi di implicazioni politiche ed ideologiche latenti - evidenziano la complessa dialettica culturale da essi intessuta con la razionalità ed il realismo. Se la fisicità irruenta, ma innocua della farsa, lo scintillante linguaggio *nonsensical* che ricorda quello di una composizione musicale e la sua poetica dell'assurdo e dell'incongruo l'allontanano infatti dall'inflessibile causalità alla base del realismo, avvicinandola all'universo del gioco e della continua auto-rappresentazione ironica, allo stesso modo il melodramma è assimilabile alla dimensione del *fantasy* e dell'illusione confortante. Inoltre l'istintualità e la visceralità irrazionale propria del non-verbale - inteso come tessuto di molteplici codici e sistemi quali musica, gesto e scenografia, coordinati in un linguaggio di continua eccitazione sensoriale che replicava sulla scena le pressanti stimolazioni percettive della contemporaneità - ne aumentano il patetismo esagerato e ne accentuano la meraviglia.

Inoltre le strutture narrative privilegiate da farsa e melodramma ricorrono (e spesso addirittura sfruttano) scambi di persona e straordinarie coincidenze, soluzioni improbabili e sequenzialità frammentata, costruita sull'accumularsi di scene isolate e *tableaux* ad effetto piuttosto che sulla continuità diegetica preferita dal romanzo, "dimostrando maggiore tolleranza [...] per catene evenemenziali discontinue, che incastrano l'uno sull'altro troppi episodi per riuscire ad essere contenuti da una catena di progressione narrativa basata su relazioni di causa ed effetto." (Singer 2001: 46)

2. Travolgenti trasporti emotivi: le otto funzioni drammatiche .

Dall'analisi, anche sommaria, della variegata produzione teatrale vittoriana sono emerse dunque almeno otto funzioni drammatiche basilari riservate in questa a treni, carrozze e vari mezzi di navigazione (navi, barche e in un'occasione persino una canoa).

- a) **funzione sensazionalistica.** La prima funzione drammatica che ho individuato, prevedibilmente, è quella legata all'ostensione della modernità. L'impiego delle tecniche scenotecniche all'epoca più avanzate permetteva infatti di trasportare a teatro le meraviglie e la quotidianità del moderno. Il mezzo di trasporto faceva quindi la sua

comparsa direttamente in scena, come nel caso del vapore “Egremont” nel melodramma del 1867 *The Lancashire Lass*, enormemente ammirato da pubblico e critica coevi. Il modellino, per la cui ricostruzione ci si era basati sulle riproduzioni regolarmente pubblicate dalla stampa periodica dell’epoca, permetteva addirittura la salita e la discesa di passeggeri in carne ed ossa

SCENA 2. Le luci sono abbassate. Il molo a Egremont, Liverpool, appare in lontananza; luci nelle finestre della case e lampade. Una fila segue i docks. Il molo si allunga verso sinistra; [...] KATE è nascosta dietro la murata in cima al molo. Musica. Entra una grande nave a vapore, con una luce rossa sull'albero e il vapore dal comignolo e si posiziona a fianco al molo. Un UOMO entra in scena dalla parte superiore del molo. Un UOMO gli getta una fune da una barca, egli la passa intorno alla colonna d'ormeggio, poi cala la passerella. DANVILLE, avvolto in un mantello, scende dalla nave e si nasconde dietro a una rimessa. Sbarcano due o tre passeggeri, che si allontanano lungo il molo. [...] L'UOMO ritira la passerella ed esce mentre la nave si allontana..

Un altro esempio di sensazionalismo è dato dalla messinscena elaborata e sempre più realistica di un disastro viatorio. Il deteraugonista può architettare infatti un gravissimo incidente – che mette a repentaglio la vita di molti innocenti - al solo scopo di scagionarsi da un crimine commesso in precedenza. In alternativa, uno o più personaggi sono miracolosamente salvati da una catastrofe meccanica che colpisce una nave, un treno in corsa o un altro mezzo di trasporto. Sebbene questo tipo di disastro possa inizialmente essere investito *anche* di una funzione morale (serve ad esempio a confermare l’attanzialità etica manichea tipica del melodramma), con il trascorrere del tempo esso servì a dispiegare una spettacolarità escapistica sempre più sbalorditiva.

La presenza di un mezzo di trasporto poteva infine ricoprire una funzione di sensazionalismo atmosferico, come illustrano le didascalie totalmente anti-realistiche usate da J.M. Barrie in *Peter Pan*, in cui la nave di Captain Hook viene così raccontata:

Nella strana luce appena descritta vediamo quanto sta succedendo a bordo della *Jolly Roger*, che batte la bandiera con il teschio e le tibie e giace alla fonda. ... Al momento la maggioranza [dei pirati] sta gozzovigliando nel ventre del vascello, eccetto Mullins, l’unico pastrano visibile sulla nave, il quale, a poppa, è intento a scrutare con il binocolo le rocce mostruose che circondano la laguna. Una simile sorveglianza è supererogatoria giacché la nave pirata galleggia immune, circondata dall’orrore del suo nome.

- b) **funzione redentiva.** Il dramma acquista una forte carica di critica sociale e implica una contestazione dei presupposti assiologici epocali. La distruzione del mezzo di

trasporto (ad esempio l'affondamento della nave o l'incendio del treno che trasporta i protagonisti, tra cui vi è sempre l'eroina) dà modo all'eroe, che qui ha fatto riparo in conseguenza delle ingiuste accuse mossegli, di mostrare la sua nobile natura, dando prova di magnanimità e coraggio disinteressato. La catastrofe meccanica comporta dunque il riconoscimento morale e dunque il riscatto del protagonista (è il caso di *A Flash of Lightning. A Drama of Life in Our Day* di Augustine Daly, 1868 e *The Overland Route* di Tom Taylor, 1860), ma anche la sua problematica redenzione sociale (come sarà invece il caso di Crichton, il maggiordomo londinese, poi acclamato Guv. dell'isola deserta dove la compagnia fa naufragio, protagonista dell'omonima commedia di J. M. Barrie *The Admirable Crichton*, 1902).

(Entra CAPTAIN SMART, il braccio al collo.)

SMART: Allora, Hardisty?

HARDISTY: Di nuovo in piedi, Capitano?

SMART: Sì, Dexter mi ha rattoppato. ... Fa piacere vedere che tutto fila come una bella nave da crociera.

HARDISTY: Ah! Per questo possiamo ringraziare Dexter. Vi potete immaginare come eravamo messi a bordo dopo il vostro incidente. ... Gli ufficiali e il timoniere si sono comportati da veri inglesi – i passeggeri nel complesso hanno reagito bene – ma Dexter è stato la nostra anima e la nostra vita. La nave è rimasta incagliata alle nove e grazie a lui già alle sei di mattina tutti - uomini, donne e bambini - erano stati trasportata a terra, le tende erano state alzate, i passeggeri sotto coperta, una bella tazza di zuppa ben stretta in ogni mano.

TOTTLE: E questo è solo l'inizio, Capitano. Dunque, ha radunato le provviste, organizzato la mensa, sistemato le razioni, distribuito le mansioni. Che il cielo lo benedica – è stato amministratore, cuoco, e sguattero, per non dire niente di commissario di bordo, dottore e mozzo. E mai che abbia visto uno di questi miserabili darsi davvero da fare! (III) (Taylor 1985: 147-48)

- c) **funzione occasionale o strumentale.** L'affondamento di una nave causa il momentaneo *misplacement* di documenti importanti (probanti l'identità o i possedimenti dell'eroe), caduti nelle mani di criminali che cercano di sfruttare il suo momentaneo incognito per defraudarlo della sua identità e successivamente dei suoi beni (*Lost at Sea; or, A London Story* di H.J. Byron e Dion Boucicault, 1869 ne è un esempio). La funzione redentiva poteva esplicitarsi ulteriormente in connessione allo sviluppo del commercio e del trasporto su scala globale, che comportava possibili investimenti in progetti ingegneristici dalle immediate conseguenze finanziarie: mentre l'eroe discriminato o ingiustamente perseguitato trova riscatto sociale nel duro lavoro sulle nuove rotte del trasporto intercontinentale (ad esempio la Pacific Railroad del già citato *A Flash of Lightning* di Daly), quello incauto può essere ricattato per una sua improvvisa

collusione passata in una speculazione marittima (l'apertura del Canale di Suez in *An Ideal Husband* di Oscar Wilde, 1895). Il sostegno a un progetto ingegneristico può essere alla base della sicurezza finanziaria di uno dei protagonisti, mentre un'eroina può invece diventare vittima delle macchinazioni dell'antagonista a causa dell'eredità che le spetterà alla morte del ricco padre armatore (*The Lancashire Lass*). Sempre all'interno della configurazione mezzo di trasporto-denaro, la provvida nomina a comandante di una nave militare permette ai due innamorati di coronare il sogno di amore altrimenti osteggiato da insormontabili difficoltà finanziarie (*Our American Cousin* di Tom Taylor, 1852 circa). Vale la pena sottolineare come in questa sua occorrenza strumentale, la funzione del mezzo di trasporto vittoriano assuma delle evidenti implicazioni epocali: ad esempio nel caso di *Our American Cousin* essa porta sulle scene l'ampliamento della marina mercantile e militare britannica e così facendo sostituisce, modernizzandolo, un *device* comico tipico del teatro settecentesco, secondo cui l'*impasse* epitalamico degli innamorati è risolto per tramite del conseguimento finale di un'eredità oppure attraverso un dono monetario.

d) **funzione identificativa.** I personaggi del dramma devono la loro attuale identità e il loro contesto sociale a un semplice accidente viatorio (*The Importance of Being Earnest*), un'inattesa casualità di viaggio (*The Railroad Station* di Thomas Egerton Wilks, 1840), spesso dalle conseguenze profonde, imprevedibili e persino perniciose, ovvero a una scelta professionale che è venuta a modellizzarne l'identità personale e sociale. È questo il caso del melodramma nautico - un sottogenere drammatico consolidatosi nel secondo ventennio dell'Ottocento, ma ancora popolarissimo alla fine del secolo (risale infatti al 1878 la messinscena di *H.M.S. Pinafore*, fortunatissimo *burlesque* composto da Gilbert e Sullivan, in cui il meccanismo parodico presuppone la grande familiarità del pubblico coevo con i codici del genere e gli ipotesti melodrammatici) - in cui il mezzo di trasporto NAVE è contemporaneamente metafora e sineddoche del protagonista, nonché base dell'idioletto marinaresco con cui egli descrive e commenta tutte le proprie vicende umane, i rapporti interpersonali e gli affetti privati, fino a quello mostrato per la propria sposa (Bratton *et. al.* 1991: 33 e segg.). Si vedano a questo proposito alcune delle battute pronunciate da William, protagonista di *Black-Eyed Susan or All in the Downs*, celeberrimo melodramma nautico di Douglas

Jerrold (1829), in cui i toni patriottici tipici degli spettacoli navali primo-ottocenteschi già si sono stemperati in quelli domestici propri invece del melodramma vittoriano:

WILLIAM: ... Ecco la mia Susan! Date fiato alle mani e ai fischietti per salutarla come spetta a un re; eccola avanzare a vele spiegate come una bella goletta – riconoscerei la sua olona tra quelle di un'intera flotta. Ora spiega altre vele – abbassa le bome – issa i controvelacci e le ucelline ... ho quasi paura a lanciare un segnale – il cuore mi sbatte contro i quinti come fa un battellino nel venticello, con un settantaquattro. Maledizione, mi sento come se metà di me stesse svernando nel Baltico e l'altra metà fosse di stanza in Giamaica. ... Il nome di [Susan], pronunciato da un altro, fa ribollire l'acqua salsa; sento una lacrima fare guardia a ciascun occhio come fa un marinaio a ogni passerella: suavia, mandiamole sotto coperta. (*Si asciuga gli occhi*) (II.i) (Jerrold 1969: 173)

e) **funzione retributiva.** La rottura o l'avaria del mezzo di trasporto comporta la cattura e la giusta punizione del *villain*, il quale viene inesorabilmente fermato nella sua fuga, come in *The Inchcape Bell, or the Dumb Sailor Boy* di Edward Fitzball (1828) in cui la barca del crudele contrabbandiere si schianta sugli scogli in conseguenza della manomissione da lui voluta della campana di guida ai naviganti. La funzione retributiva è spesso fruttuosamente associata a quella sensazionalistica, come nel popolarissimo *The Corsican Brothers; or The Vendetta* di Dion Boucicault (1852), un melodramma dalle forti tinte gotiche in cui la carrozza dell'assassino si rompe inevitabilmente proprio nel cuore della radura dove questi pochi giorni prima aveva commesso l'omicidio del fratello dell'eroe, che ha qui modo di consumare la sua inesorabile vendetta.

f) **funzione scenografica (realista).** Stazioni ferroviarie, moli marittimi o fluviali e sale di aspetto sono i luoghi della modernità - dove i personaggi si danno appuntamento, si incrociano o fanno arrivo al rientro da continenti lontani (in questo senso tipico è il ritorno dall'India, Ceylon o da Singapore); è qui che si mette in scena la complessità fenomenologica della città vittoriana. Questa funzione rivela inoltre la derivazione dell'arte scenica ottocentesca dal teatro romantico, in cui l'uso del diorama e dello eidophasikon (panorama tridimensionale) aveva raggiunto con Philippe Jacques de Loutherbourg una professionalità elevatissima. Si veda questa indicazione scenica tratta da *London by Night* (1868):

Scena I. Una stazione ferroviaria a Londra, esterni. Il palcoscenico è pieno di passeggeri, strilloni che gridano i nomi dei giornali, lustrascarpe affaccendati nelle loro attività, venditori ambulanti di frutta ed accendisigari, facchini con i bagagli. Si ode fuori scena il rumore della ferrovia e delle locomotive; in effetti la scena deve rappresentare l'arrivo di un treno. (I.i) (*London By Night* 1976)

Nel caso dei moli fluviali sul Tamigi, l'eroina perseguitata - vittima di inganni o, ancora peggio, consenziente peccatrice (e dunque destinata a un deterministico suicidio redentivo) - vi giunge al termine dei suoi vagabondaggi allo scopo di porre fine alla sua miserabile esistenza (*Lost at Sea*). Non sorprenda dunque scoprire anche un conseguente aggiornamento delle espressioni proverbiali afferenti al campo dell'intrigo amoroso: un dramma contemporaneo del prolifico Boucicault porta infatti il titolo di *Formosa, ovvero la strada ferrata verso la rovina: Un dramma di vita moderna* (1869), mentre nel 1887 Augustin Daly propose *La ferrovia dell'amore*.

g) **funzione di ambientazione (locazionale).** Il dramma è ambientato *sul* mezzo di trasporto (*The Overland Route*). Tipico in questo senso è ancora una volta il melodramma nautico, in cui la nave - come abbiamo visto nella discussione della funzione identificativa - viene a rappresentare l'universo esperienziale, umano ed etico del protagonista. Qui l'imbarcazione si trasforma da complesso spazio culturale in vero spazio metaforico: in molte rappresentazioni nautiche infatti la nave - divisa nei quartieri *aloft*, nella *cabin* e infine nel *quarterdeck* - è intesa come una metafora dell'edificio teatrale, tradizionalmente ripartito - secondo un'analoga collocazione gerarchica e spaziale - in loggioni, palchi e platea. L'autoreferenzialità del melodramma nautico era inoltre corroborata dalla composizione del suo pubblico, che nelle sale teatrali del South Bank (in particolare il Royal Coburg e il Surrey, poi Royal Circus) proveniva prevalentemente dalle professioni marittime e fluviali, a cui si aggiungevano poi i membri degli equipaggi all'ancora. Nei melodrammi nautici a più spiccato carattere patriottico, la nave guidata da un ufficiale saggio che evita gli ammutinamenti della ciurma (argomento centrale per l'epoca che aveva visto il celebre caso della "Nore") diventa addirittura simbolo della nazione intera, a cui il governo prudente e avveduto del sovrano-marinaio William IV impediva di trasformarsi in una "repubblica galleggiante".

h) **funzione riconoscitiva (di agnizione).** I personaggi, costretti dalle esigenze del viaggio a condividere lo spazio del mezzo di trasporto (*The Overland Route*) o della sala di aspetto (Thomas Egerton Wilks's *The Railroad Station*, 1840), ovvero a incontrarsi in prossimità di una stazione fluviale (*London By Night*), si riconoscono misteriosamente, pur non essendosi mai visti prima. In questo caso, l'accidente viatorio inscena,

sottendendola, l'accresciuta eterosocialità moderna – un profondo cambiamento dei paradigmi sociali e di genere che riguarda soprattutto l'universo femminile ed è conseguente alla diffusione dei mezzi di trasporto *pubblici*. La frequentazione femminile, spesso priva di accompagnatori, di carrozze ferroviarie e di altri mezzi di trasporto anticipa infatti quella redistribuzione degli spazi sociali tardo-ottocentesca che sarebbe culminata di lì a poco nell'uso attivo del mezzo di trasporto, ovvero nella sua *guida*, una possibilità che, consentendo la libera circolazione – adesso *anche* della donna -, veniva a sfidare gli spazi normalizzanti (nonché le gerarchie) proprie dell'ideologia domestica vittoriana.

La ricorrenza delle singole funzioni e il loro rispettivo valore epistemico ha condotto all'individuazione di due cosiddette *ipofunzioni drammatiche*, ovvero all'individuazione delle due funzioni primarie di cui sono investiti i mezzi di trasporto nel teatro popolare inglese dell'Ottocento, studiati nelle loro correlazioni intertestuali e contestuali. La prima ipofunzione, che ho precedentemente definito *sensazionalistica*, illustra la derivazione - oltre che l'evoluzione - del melodramma della metà e della fine dell'Ottocento dal teatro gotico e dal melodramma romantico - non solo per quanto riguarda la recitazione, le strutture ed i contenuti drammatici, ma principalmente per i suoi aspetti più propriamente spettacolaristici, in origine (ma anche successivamente) sempre collegati alla vicenda in modo funzionale. Una volta giunti sulle scene ottocentesche (dominate dalla collaborazione sempre più stretta instaurata tra macchinisti, *manager* e attori, e quindi esse stesse transustanziazioni della modernità e dell'innovazione tecnologica, come rivelano del resto i continui riferimenti fatti da drammaturghi e artisti scenici alle riproduzioni dei bozzetti della quotidianità che apparivano sulla stampa coeva, come ad esempio *Illustrated London News*) l'acrobatico salvataggio della fanciulla perseguitata, la spettacolare punizione comminata al *villain* e la dimostrazione altamente scenografica dell'audacia dell'eroe e della nobiltà delle sue azioni, si trasformano e si aggiornano, facendo ricorso proprio agli strumenti della modernità. Dal miracoloso salvataggio di un fanciullo da un ponte pericolante o dai gorgi di un torrente in piena, dall'incenerimento di un minaccioso castello o infine dalla liberazione della fanciulla perseguitata da un'oscura segreta si passa adesso al salvataggio della stessa dalle ruote di un treno in corsa o dalle cabine di una nave in fiamme. Analogamente il *villain*, comunque destinato a una rassicurante sconfitta, trova ora la

sua punizione in uno scontro ferroviario o tra i marosi spumeggianti, trascinato in fondo al mare dentro a un vascello provvidenzialmente affondato (as in *The Inchcape Bell*), mentre i suoi tormenti servono da eco tecnologizzata alle iperboliche espressioni di rimorso che la consapevolezza della fine imminente risvegliava inevitabilmente nel petto dell'antagonista del gotico.

La seconda ipofunzione, ancora una volta prepotentemente epocale, salda il mezzo di trasporto all'identità stessa dei personaggi dei drammi vittoriani, a questo inestricabilmente collegata in una sostituzione che dà voce e rappresenta tutte le incertezze e le dislocazioni culturali dell'epoca, dalla negazione del mito del progresso all'inevitabile drammaticità del continuo cambiamento. Molto più che semplice strumento di spostamento o protesi dalla valenza sineddochica, come avverrà invece nelle trasmigrazioni successive delle narrazioni con al centro uomini e macchine – particolarmente quelle fumettistiche e fantascientifiche –, il treno e la nave vittoriani sono dotati del potere di *determinare* l'identità dei protagonisti dei drammi – delimitandola, cambiandola, ma anche, imprevedibilmente, *creandola* – e così facendo tradiscono le paure latenti e le disarmonie (Marroni 2002) di un'intera epoca.

3. *Una declinazione tutta Vittoriana: sensazione, genere e identità.*

È stato anticipato come nel melodramma inglese dell'Ottocento lo straordinario salvataggio da una catastrofe marittima o ferroviaria permetta al protagonista positivo di ostendere la sua funzione eroica, secondo un correlativo oggettivo scenico stupefacente di quelle caratteristiche di umanità e abnegazione che gli erano state fino ad allora contestate. È tuttavia interessante segnalare una significativa mutazione a questa invariante drammatica, che conferma ancora una volta come il mezzo di trasporto vittoriano sia investito di forti valori epistemici ed in questo caso preannunci quell'utopia di assertività femminile tipica invece dei primi melodrammi muti cinematografici.

Messo in scena al New York Theatre il 12 agosto 1867, *Under the Gaslight; A Totally Original and Picturesque Drama of Life and Love in These Times* di Augustin Daly è ricordato come il melodramma che ha portato sui palcoscenici americani il treno. (In Gran Bretagna l'effetto era già stato utilizzato con fortuna quattro anni prima in *The Engineer*, messo in scena nel 1863.) Nel dramma il consueto momento climattico in cui il realismo della messinscena si tramuta in puro spettacolo è, se non altro, ancora più accentuato. Laura, l'eroina, chiusa a chiave

in una casa cantoniera della stazione di Shrewsbury, assiste con orrore all'avvicinarsi del treno che sancirà la morte di Snorkey, legato dal malvagio Byke ai binari della ferrovia. Il fischio lacerante della locomotiva in arrivo, costante contrappunto sonoro al crescendo della scena, accentua l'eccitazione cinetica vissuta vicariamente dagli spettatori, la cui competenza intertestuale ha preparato all'inevitabilità dello scontro mortale.

BYKE (*lega [Snorkey] ai binari*) Sto per metterti a dormire. [...] Quando il tuono ti entrerà nella testa e vedrai le luci ballarti davanti agli occhi e ti sentirai la ruota di ferro ad un passo dal collo, ricordati di Byke. (*Esce*)
LAURA: Cielo! Sta per essere ucciso davanti ai miei occhi! Come posso aiutarlo?
SNORKEY: Chi è là? [...] Dove sei?
LAURA: Dentro alla stazione.
SNORKEY: Non riesco a vederti, ma ti sento. Ascoltami bene, mi rimangono solo pochi minuti di vita.
LAURA (*scuote la porta*): E io non so come aiutarti. [...] (*disperata*) Oh, devo uscire di qui! (*Scuote le sbarre della finestra*). Cosa posso fare?
SNORKEY: Ce la fai a buttare giù la porta?
LAURA: È chiusa a chiave.
SNORKEY: Non vedi qualcosa con cui aiutarti? Un martello - Una spranga?
LAURA: Niente. (*si ode il fischio di un treno a vapore in lontananza*). Cielo! È il treno! (*Rimane paralizzata per un istante*). L'ascia!!!
SNORKEY: Taglia il legno! Non perdere tempo con la serratura, abbatti la porta. Come mi pizzica il collo! (*Si ode un colpo contro la porta*). Forza! (*Un altro colpo*) Dai! (*Ancora il fischio del treno a vapore - più vicino, e il rumore assordante sulle rotaie - un altro colpo*). Così fa una vera donna! Coraggio! (*Rumore di locomotiva, si ode un fischio. L'ultimo colpo - la porta, rotta, viene spalancata, la serratura divelta - e compare Laura con l'ascia in mano*).
SNORKEY: Qui - presto! (*[Laura] corre e lo slega. Le luci della locomotiva illuminano la scena*). Vittoria! Salvo! Urrà! (*Esausta, Laura si appoggia allo scambio*). E queste sono le donne che non possono votare!
(*Mentre Laura gli sposta la testa dalla rotaia, il treno attraversa la scena da sinistra a destra con un rombo e un fischio*) (Daly 1964)

Si metta adesso a confronto questa scena da *Under the Gaslight* con un episodio di sensazionalismo meccanico canonico - dalla struttura simile, ma diversissimo nelle implicazioni ideologiche: il salvataggio di Bessie Fallon in *A Flash of Lightning* dello stesso Daly, messo in scena al Broadway Theatre a distanza di soli pochi mesi (10 giugno 1868).

Scena 5. Veduta della murata della nave a vapore in fiamme, alla fonda sul fiume, immobile. Il cielo e le onde sono illuminati da riflessi vividi. Si vedono tutta la poppa e parte della timoniera, i fumaioli e le cabine, lo scafo della nave continua a sinistra. Una fila di finestre delle cabine, chiuse. L'incendio avanza da sinistra a destra. Le fiamme fuoriescono dalle finestre sulla sinistra. Anche il ponte superiore sta bruciando. FRED, in un barchino che galleggia davanti al vapore in fiamme, sulla destra. Appare profondamente disorientato.
FRED: Bessie non è a bordo. Deve essere fuggita su una delle altre barche. Ora posso presentarmi a Rose con la coscienza pulita.
JACK (*da dentro*): Aiuto! Un momento! Aiuto!
FRED: Una voce? Chi è?

(Destra: JACK compare sul ponte con in pugno un'ascia da pompiere, macchiato di fumo e bruciato.)
 JACK: Aiuto! Tutte le barche se ne sono andate cariche fino all'orlo.
 FRED: Jack Ryver, in questa barca non c'è posto per te!
 JACK: Io posso morire! Il fuoco è sempre stato il mio balocco, non ho timori per me– ma solo per lei!
 FRED: Per chi?
 JACK: Bessie! È qui dentro circondata da un muro di fuoco.
 (Si ode un grido. BESSIE spinge le mani ammanettate fuori della finestra sotto i piedi di JACK, mentre una lingua di fuoco esplode dalla finestra accanto)
 FRED: Santi Numi! È rimasta prigioniera in una cabina – è perduta!
 JACK: No fino a quando batte questo cuore!
 (JACK sfonda con l'ascia il ponte sotto i suoi piedi per raggiungere BESSIE.
 FRED spinge la barca sotto la finestra della cabina e si precipita dentro mentre da questa fuoriesce un'onda di fiamme. JACK fa uscire BESSIE dall'apertura che ha fatto.)

SIPARIO (III.v) (Daly 1984: 91-93)

Era stato in precedenza anticipato come la forma melodrammatica rappresenti la complessa risultante di una dialettica tra molteplici codici generici (*genre*), codici sociali, nonché di genere (*gender*). Il rivoluzionario rovesciamento del triangolo attanziale classico eroina passiva e vittimizzata / eroe attivo e risolutore / crudele antagonista inscenata da *Under the Gaslight* mette quindi in scena le contestazioni e le contraddizioni insite nel modello di femminilità epocale, in cui il desiderio di assertività e di dinamismo rivendicato dalle donne – qui segnale precursore dell'affermazione della “New Woman” di fine secolo – tradisce, e così facendo conferma, la persistenza di un paradigma di femminilità normativa, contestabile nell'utopia anti-realistica (o para-realistica) del melodramma. Contemporaneamente la riscrittura al femminile di un genere ormai consolidato nei suoi aspetti più spettacolari (successivamente assimilati dal primo cinema muto, le cui maggiori possibilità di messinscena e la cui diegesi estremamente flessibile bene si adattavano alla forma melodrammatica) preannuncia la messa in discussione della funzione sensazionalistica del treno come proposta dal suo contromodello farsesco.

Molto più che espediente brillante tratto da una “commedia banale per persone serie” (come recita l'ironico sottotitolo), il celeberrimo incidente viatorio alla base de *L'importanza di essere onesto* di Oscar Wilde (1895) dà espressione giocosa, ma al tempo assoluta, ai profondi dubbi epocali sull'identità, allo scontro tra apparenza e sostanza, realtà e segreto e dunque al disorientamento culturale che segna un intero *fin-de siècle*. Ricordiamo tutti come la genealogia familiare e il contesto sociale di Jack, l'innamorato della giovane Gwendolen al centro delle complicazioni de *L'importanza di essere onesto*, siano dei più stravaganti. Parodia delle tribolazioni contestuali di una figura classica della letteratura, le cui origini possono risalire fino

a Tom Jones, il trovatello Jack porta inscritta su di sé la connessione epocale uomo-mezzo di trasporto.

LADY BRACKNELL: [...] Passiamo a questioni minori. I suoi genitori sono vivi?

JACK: Li ho persi entrambi.

LADY BRACKNELL: Perdere uno dei genitori, signor Worthing, può essere considerata una disgrazia; ma perderli entrambi sembra piuttosto una tendenza alla sbadataggini. Chi era suo padre? Evidentemente un uomo non privo di mezzi.[...]

JACK: Ho proprio paura di non saperlo. Vede, Lady Bracknell, ho detto di aver perso i genitori. Sarebbe forse più preciso dire che a quanto pare i miei genitori hanno perso me. Insomma, non so chi sono, come nascita. Mi hanno ...bé, mi hanno rinvenuto.

LADY BRACKNELL: Rinvenuto!

JACK: Il defunto signor Thomas Cardew, un vecchio signore assai gentile e caritatevole, mi rinvenne e mi impose il nome di Worthing, dato che per caso si trovava in tasca un biglietto di prima classe per questa località. Worthing è un paesino del Sussex, sul mare. È un posto di villeggiatura.

LADY BRACKNELL: E dove la rinvenne, questo signore caritatevole che aveva in tasca un biglietto di prima classe per quel posto di villeggiatura?

JACK (*grave*): In una borsa.

LADY BRACKNELL: In una borsa?

JACK (*serissimo*): Sì, Lady Bracknell. Ero in una borsa – in una borsa di cuoio nero, piuttosto capace, con le maniglie – una borsa comune, insomma.

LADY BRACKNELL: E in quale luogo questo signor James, o Thomas, Cardew si sarebbe imbattuto in una borsa comune?

JACK: Nel deposito bagagli della Victoria Station. Gli fu data per errore al posto della sua.

LADY BRACKNELL: Nel deposito bagagli della Victoria Station?

JACK: Sì. Quello della linea di Brighton..

LADY BRACKNELL: La linea è irrilevante, Mr Worthing, Le confesso che sono alquanto esterrefatta da quanto lei mi ha rivelato. Essere nato, o quantomeno essere stato allevato, in una borsa, con o senza maniglie, mi sembra una ostentazione per il consueto decoro della vita familiare non inferiore ai peggiori eccessi della Rivoluzione Francese. [...] Le consiglieri energicamente, signor Worthing, di cercare di procurarsi dei parenti al più presto possibile, e di compiere uno sforzo deciso onde produrre perlomeno un genitore, dell'uno o dell'altro sesso, prima che la *season* si sia chiusa definitivamente. (I) (Wilde 2000: 875-76)

Lasciato in una borsa da viaggio al deposito bagagli della Victoria Station e battezzato con il cognome Worthing dal nome della località di mare dove il suo benefattore si stava recando in treno al momento del suo ritrovamento, Jack rappresenta l'eccezionale progenie di un terminal cittadino e di una linea ferroviaria, la Brighton Linea appunto. Privo di nobili natali in una società, come la vittoriana, ossessionata dall'idea di rispettabilità sociale e dignità familiare - da sfoggiare opportunamente al momento di proporsi alla futura moglie - egli vede un singolare incidente di viaggio determinare tutta la sua esistenza e la sua filosofia di vita. Scambiato dalla balia Prism per il manoscritto del romanzo che questa aveva completato in precedenza, e dunque infilato sbadatamente in una borsa da viaggio invece che nel passeggino, Jack alias Ernesto è la risultante di treno e affabulazione, modernità viaria e *fiction* narrativa. In un capovolgimento del

momento di agnizione conclusiva la stessa Prism ratifica i natali (epistemici) di Jack identificando la fatidica borsa, di cui rammenta ancora perfettamente quelle ammaccature provocate da un incidente di tram avvenuto ai “tempi più giovani e lieti” (III) del suo servizio da balia.

Ne *L'importanza di essere onesto* la spettacolarità della catastrofe meccanica – perfettamente evocata fino al riferimento appena accennato, eppure precisissimo, all'ondata di neurastenia da moderno che investì sul finire del secolo gli abitanti delle principali metropoli occidentali, e in particolar modo le donne, vittime indifese, e spesso incaute, di inedite calamità urbane quali, appunto, terribili deragliamenti di tram e omnibus (Singer 2001:70 e segg.) - è completamente rimossa. Le funzioni classiche del mezzo di trasporto vittoriano, collassate implacabilmente l'una sull'altra, trasformano in parodia - oltre che in satira graffiante - riscatto sociale, melodramma, agnizione explicitaria ed eccitazione sensazionalistica.

In ultima analisi progresso, dinamismo, modernità – i paradigmi alla base del culto e della cultura vittoriani del mezzo di trasporto – si scoprono essere solo maschere, che appena celano disgregazione, frammentazione e destabilizzazione sociale, cosicché “[n]ell'instancabile ricerca di ordine riconosciamo il tratto peculiare di una società assediata e terrorizzata dal fantasma della disarmonia” (Marroni 2002: 13). Se da un lato dunque il sensazionalismo meccanico apre il teatro vittoriano all'universo inesplorato del cinema muto e dell'intrattenimento popolare su vasta scala che inaugurerà il Novecento, dall'altro le revisioni al concetto di identità sociale e personale sorte dalla complessa dialettica epocale (spesso distopica e catastrofista) uomo-mezzo di trasporto segnalano le ansie culturali e le dislocazioni di un intero scorcio di secolo. Per parafrasare Henry Arthur Jones ne *The Renaissance of English Drama* (1895) possiamo quindi concludere ricordando che nei testi teatrali vittoriani - come del resto in tutti i testi della cultura del tempo, in particolar modo quella popolare - i mezzi di trasporto – nave treno canoa, carrozza bicicletta omnibus - sono molto più che “arredi teatrali sensazionali o divertenti”. Essi (rap)presentano, come dice Jones, una vera interpretazione della vita, ovvero forniscono un modello di mondo - una configurazione dell'identità personale e sociale che trasporta sulle scene le cacofonie sensoriali del moderno, con tutte le sue certezze, le sue promesse e, inevitabilmente, le sue insicurezze.

Francesca Saggini

Ove non altrimenti specificato, tutte le traduzioni dell'inglese sono dell'Autrice.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Barrie J.M. (1995), *The Admirable Crichton*, 'Peter Pan', 'When Wendy Grew Up', 'What Every Woman Knows', 'Mary Rose', a cura di Peter Hollindale, Oxford, Oxford University Press.

Benjamin, Walter (1966), "L'opera d'arte nell'epoca della sua riproducibilità tecnica", in *L'opera d'arte nell'epoca della sua riproducibilità tecnica. Arte e società di massa*, Torino, Einaudi.

Bratton Jacky, Richard Allen Cave, Breandan Gregory, Heidi J. Holder e Michael Pickering (1991), *Acts of Supremacy. The British Empire and the Stage, 1790-1930*, Manchester-New York, Manchester University Press.

Daly, Augustin (1964), *Under The Gaslight*, in *Hiss the Villian: Six English and American Melodramas*, a cura di Michael Booth, London, Eyre & Spottiswoode.

----- (1984), *A Flash of Lightning*, in *Plays by Augustin Daly*, a cura di Don B. Wilmeth e Rosemary Cullen, Cambridge, Cambridge University Press

Doyle, Arthur Conan (1981), *The Valley of Fear*, Harmondsworth, Penguin.

Jerrold, Douglas (1969), *Black-Eyed Susan or All in the Downs*, in *English Plays of the Nineteenth Century*, vol. I. *Dramas 1800-1850*, a cura di Michael Booth, Oxford, Clarendon Press.

Klancher, Jon (1987), *The Making of the English Reading Audiences, 1790-1832*, Madison (Wis.)-London, The University of Wisconsin Press.

Marroni, Francesco (2002), *Disarmonie vittoriane. Rivisitazioni del canone della narrativa inglese dell'Ottocento*, Roma, Carocci.

Singer, Ben (2001), *Melodrama and Modernity. Early Sensational Cinema and Its Contexts*, New York: Columbia University Press

London by Night (1976), (attribuito a Charles Selby), *Victorian Melodramas. Seven English, French and American Melodramas*, a cura di James Smith, London, Dent.

Taylor, Tom (1985), *The Overland Route*, in *Plays by Tom Taylor*, a cura di. Martin Banham, Cambridge, Cambridge University Press

Wilde, Oscar (2000), *L'importanza di essere onesto*, trad. di Masolino d'Amico, in Oscar Wilde, *Opere*, a cura di M. d'Amico, Milano, Mondadori.