

Paura in viaggio – Il disastro ferroviario come *topos* della narrativa moderna

Lorenzo Fattori

Travelling fear: the railway disaster as a *topos* of modern fiction. *If we want to trace the antecedents of the anxieties and fears generated by communication systems, we should first recognize a continuity between transport and communication (Abruzzese, 2003), and we should therefore inspect the history of transportation technologies.*

That said, the image of the shipwreck emerges, it does not matter if the shipwreck is wanted by men or by an evil fate. It is the central topos of many stories and ballads since the dawn of navigation, and it finds its counterpart in industrial modernity in the railway disaster.

*The railway disaster, an unavoidable possibility since the birth of the railway (Schivelbusch, 1988), is a topic little or nothing considered in the social sciences; on the contrary, the railway disaster is a topos. This topos was variously explored by literature and cinematography, since Charles Dickens, subject to post-traumatic stress syndrome for having himself been involved in a derailment in 1865, poured out his anxieties in *The Signal-Man* (1982), and Émile Zola made a train wreck the expected conclusion of his *Human Beast* (2013).*

*And if the railway disaster is uncanny, disturbing for its unexpected arrival, especially for the unsuspecting traveler, its spectacularity has made it a perfect climax for cinematographic works ranging from the famous *Cassandra Crossing* (Cosmatos, 2008) to *Wagon Lits with Murders* (Hiller, 1977) and *Hugo Cabret* (Scorsese, 2012), the latter reinterpreting two really happened incidents.*

In the present work, it is our intention to trace some relevant uses of the topos of the railway disaster in literature and cinematography, highlighting its efficiency as a trigger of that perturbing feeling that remains one of the most relevant characteristics of modern narratives.

Keywords: fear, disaster, railway, literature, cinema.

*“Driving that train, high on cocaine,
Casey Jones you better watch your speed
Trouble ahead, trouble behind
And you know that notion just crossed my mind”
Casey Jones – Grateful Dead*

Ogni tecnologia può generare paura. E tanto più è rilevante l’incidenza di una determinata tecnologia nell’esperienza umana, tanto più è presumibile che la paura si inneschi; ancor di più se tale tecnologia è in grado di produrre, quando qualcosa va storto, eventi di proporzioni macroscopiche.

Con questa espressione intendiamo riferirci a eventi dall’elevata tragicità o spettacolarità, in grado di colpire l’immaginario collettivo e le coscienze degli esseri umani.

Oggetto di questo lavoro sarà una delle principali categorie di eventi drammatici riscontrabili nella storia della comunicazione, la cui eventualità non manca di causare, a tutt’oggi, una paura sottile eppure incancellabile

completamente: il *disastro*. Ciò che ci interessa mettere in luce, nello specifico, è il suo impiego come *topos* variamente adoperato nella letteratura e nella cinematografia; è altresì nostra intenzione mostrare che il suo utilizzo varia a seconda del *medium* in cui viene rappresentato: se in letteratura il disastro (o meglio, uno specifico tipo di disastro, che indicheremo più avanti nel testo) contribuisce a creare un'atmosfera *perturbante*, nella cinematografia viene impiegato come elemento di spettacolarizzazione.

Ci venga permesso di chiarire, prima di addentrarci nella trattazione, un passaggio per noi centrale: l'eventualità di un disastro, e dunque la paura che ne deriva, è un elemento connaturato alla comunicazione; prima ancora di essere, come già anticipato, un *topos* caratterizzante di numerose narrazioni, esso è un'eventualità ineliminabile nei sistemi di trasporto che sono, a loro volta, mezzi di comunicazione. Nel definire questo punto, ci vengono in soccorso diversi autori: uno è Wolfgang Schivelbusch, autore di *Storia dei viaggi in ferrovia* (1988), nel quale si sottolinea che “La ferrovia, come qualsiasi altro *mezzo di comunicazione*, produce trasporto, mutamento spaziale” (ivi p.18, corsivo nostro). Tale impostazione sembra essere condivisa da Alberto Abruzzese, che sottolinea che “Prima del telegrafo *comunicare era sinonimo di trasportare*, dal momento che ogni trasmissione presupponeva lo spostamento fisico di un messaggero, sia esso un corriere o un piccione viaggiatore” (2003 p. 515, corsivo nostro); Paul Virilio è ancor più esplicito: “in effetti, esistono due tipi di «mezzi di comunicazione di massa»: l'audiovisivo (stampa, radio, TV, informatica, telefono...) e l'automobile (i mezzi di trasporto e spostamento terrestri, aerei, marittimi)” (2005, p. 135). Infine, Marshall McLuhan, ne *Gli strumenti del comunicare* (1967), cita proprio la ferrovia tra gli esempi di *media* che hanno modificato gli schemi dei comportamenti umani (ivi, p. 16). Dobbiamo pertanto concludere che tra i trasporti e le comunicazioni *immateriali* vi sia una consustanzialità tale da dover ritenere sia i primi che i secondi membri della più generale famiglia dei mezzi di comunicazione.

Abbiamo sottolineato questo assunto teorico perché riteniamo fondamentale mettere in luce che la paura del disastro è una delle prime grandi paure connesse alla comunicazione, una vera e propria *tecnofobia* (Brosnan, 2008). Con questo

concetto, che negli ultimi anni ha acquisito rilevanza principalmente nella letteratura psicologica, ci si riferisce in genere all'inquietudine sviluppatasi principalmente nel rapporto con le tecnologie informatiche. Stanti i legami, poc'anzi indicati, tra tecnologie di trasporto e di comunicazione, riteniamo che questo concetto sia validamente applicabile alla paura generata dal disastro, pur con l'attenzione, suggerita da Massimo Carboni, di evitare di incastrarsi in una sterile dicotomia tra tecnofobia e tecnofilia (2005, p. 103).

Nel prosieguo del testo affronteremo però del disastro nella sua rilevanza come *topos* narrativo che, come cercheremo di evidenziare, non si è ancora del tutto esaurita.

È altresì opportuna, prima di procedere ulteriormente, una precisazione in merito all'approccio metodologico che utilizzeremo, che sarà di tipo fenomenologico. Con ciò, intendiamo “un metodo per l'analisi dei processi attraverso i quali si costituisce la struttura del senso comune, del mondo dato per scontato nell'atteggiamento comune degli esseri umani” (Pecchinenda 2009, p. 26). La nostra analisi, dunque, si occuperà dei fenomeni, i quali spesso forniscono informazioni altrimenti irreperibili su ciò che sta succedendo all'interno di una società. In questa occasione ci occuperemo, come anticipato poc'anzi, di narrativa (in due delle sue diverse forme); a sostegno dell'utilità per le scienze sociali di interrogarsi su di essa, basti ricordare, come ebbe modo di scrivere Peter Berger, che “i grandi scrittori possono non essere bravi nell'offrire teorie e spiegazioni, ma, se non altro, sanno vedere” (1992, p. 6).

Procediamo ora nel definire meglio a cosa ci riferiamo con la parola disastro: facendo riferimento alla principale tecnologia di trasporto nelle epoche precedenti la modernità, quella navale, il disastro è chiaramente il naufragio. Del resto, Michel Foucault ancora negli anni Sessanta assegnava alla nave il centralissimo ruolo di “maggior riserva della nostra immaginazione” (2006, p. 28).

Non è dunque casuale che il naufragio sia un tema ricorrente nella narrativa occidentale, a partire dalle ballate marinaresche, passando per le opere teatrali (senza voler risalire a Omero, si pensi a *Il mercante di Venezia* (1972), opera di Shakespeare della fine del XVI secolo, ad esempio, in cui è proprio un naufragio a

far precipitare la situazione debitoria di uno dei principali personaggi), per arrivare alla letteratura, con *Robinson Crusoe* (Defoe 2012) e *Moby Dick* (Melville 2004) come esempi di un impiego differente ma ugualmente efficace di questo *topos*. Il naufragio, che sia causato dall'imperizia o dalla follia di uno o più uomini, o più spesso da un fato maligno, è stato uno dei più rilevanti *topoi* letterari da quando è stata inventata la navigazione, e continua tutt'oggi a essere rappresentato: si pensi al successo di *Titanic* (Cameron 1997) per averne un'idea.

Nel presente lavoro, però, è nostra intenzione indagare quello che, a nostro parere, è il corrispettivo del naufragio nell'epoca della modernità industriale: il disastro ferroviario. La ferrovia è invero il sistema di trasporto che caratterizza la seconda rivoluzione industriale, ovvero la massiccia industrializzazione del mondo occidentale avvenuta nella seconda metà del XIX secolo; si può infatti ragionevolmente sostenere che “Senza lo sviluppo di un sistema di trasporti a basso costo come quello ferroviario, la crescita economica stimolata dalla Rivoluzione industriale sarebbe rimasta ben più a lungo in una situazione di stallo” (Wolmar 2011, p. 2). Quello tra ferrovia e industrializzazione, come evidenziava Roland Barthes, è un legame di consustanzialità: “L'epoca era all'insegna del ferro, Eiffel lo aveva usato al posto della pietra in architettura, e il treno, non bisogna dimenticarlo, è la strada ferrata” (2013, p. 10).

Per quanto concerne il presente studio, riconosciamo che la ferrovia nel periodo del suo sviluppo catalizzò numerose paure e preoccupazioni. Assommandosi alle già esistenti tensioni legate al processo di industrializzazione (si pensi ad esempio al famoso movimento luddista), la spettacolarizzazione di scontri e deragliamenti, spesso tragici e mortiferi oltre che scenografici, che attraeva le attenzioni della stampa dell'epoca, non poteva lasciare indifferenti. Del resto, riprendendo nuovamente Schivelbusch, “gli incidenti ferroviari sono tra gli avvenimenti più spettacolari del secolo” (1988, p. 132).

Charles Dickens, lo scrittore inglese, venne coinvolto in prima persona in un disastro ferroviario: a Staplehurst, nel 1865, un ponte in riparazione crollò sotto il treno su egli cui viaggiava. Nonostante lo scrittore fosse uscito dal disastro fisicamente illeso, prodigandosi inoltre per soccorrere i feriti, pochi giorni dopo iniziò ad accusare un forte malessere psichico; è ancora Schivelbusch a riportare

una lettera in cui proprio Dickens racconta questo turbamento:

Normalmente il mio stato d'animo è – come potrei dire – assolutamente robusto (così almeno mi pare), e al momento dell'incidente non ero minimamente agitato. Mi ricordai sull'istante che avevo anche un manoscritto e risalii arrampicandomi sul vagone per prenderlo. *Ma mentre sto scrivendo queste poche righe di ricordo mi sento all'improvviso sopraffatto e devo troncare la lettera.* Suo dev.mo Charles Dickens (1988, p. 148, il corsivo è di Schivelbusch).

Si tratta di uno dei primi casi documentati di *nevrosi traumatica* (così come veniva chiamato questo disturbo a fine Ottocento), ed è anche, probabilmente, la principale ispirazione per un racconto dello stesso Dickens, *Il segnalatore* (1982).

Il segnalatore è una storia di fantasmi e presagi, ambientata nei pressi di un tunnel dove c'è stato un tragico incidente, e dove un ulteriore evento drammatico sembra dover accadere (e così sarà, inevitabilmente): il segnalatore, vale a dire il ferroviere addetto alla segnalazione ai treni all'uscita del tunnel, racconta al narratore di una strana apparizione che non sa spiegarsi, che alla fine si scoprirà essere un presagio della sua imminente morte, investito da una locomotiva; l'atmosfera, carica di ansietà, sembra echeggiare l'inquietudine di Dickens.

Questa inquietudine si inserisce nel contesto delle paure connesse all'industrializzazione; è ancora Schivelbusch, riprendendo un testo del 1845, a riportare che per gli esseri umani dell'epoca “La leggerezza, la comodità, la sicurezza che in apparenza caratterizzano il viaggio in treno, sono dunque accompagnate da un'angoscia subliminale costante che viene spiegata con il sempre incombente pericolo di incidente, senza che si possa in qualche modo agire sulla corsa dei vagoni” (1988, p. 140). La comodità del viaggio funge da elemento neutralizzante per la paura, ma quando la realtà tecnica libera la sua potenza distruttiva, che ciò avvenga realmente o venga solo messo in scena, l'effetto è quello del ritorno del rimosso, uno dei principali meccanismi di innesco del perturbante.

Secondo Italo Calvino *Il segnalatore* è uno dei più rilevanti racconti fantastici dell'Ottocento, un racconto in cui emerge con forza il conflitto tra l'uomo dell'epoca e i montanti effetti della meccanizzazione delle industrie e dei trasporti; “Lo scenario del mondo industriale è entrato nella letteratura: siamo già molto lontani dalle visioni della prima metà del secolo. Il fantastico diventa

incubo professionale” (1983, p. 29). Il racconto è tutto giocato sulla presenza di un elemento di soprannaturale all’interno di un sistema, quello ferroviario, il cui funzionamento rimanda all’esattezza, alla scientificità e alla conoscibilità con cui si rappresentava l’idea di progresso che accompagnò la seconda rivoluzione industriale. Remo Ceserani, che ha approfondito i significati di questo racconto in *Treni di carta* (2002), fa luce su questi punti:

Sono, infatti, paradossalmente, proprio la trasformazione del paesaggio naturale in un sistema artificiale di comunicazione e di scambi, la disumanizzazione del personaggio, la sua alienazione dalla normale vita sociale, la costrizione che l’ha portato ad agire con la precisione di un cronometro e la ipersensibilità di un segnalatore meccanico, gli elementi, non solo tematici, ma anche formali e di invenzione linguistica e narrativa, che hanno reso possibile l’innesto, dentro un ambiente così fortemente realistico, di un elemento sovranaturale (p. 105).

Il disastro precedente, solo evocato nel racconto, e la tragedia finale del segnalatore, sono forse qui l’elemento che permette di dar voce alla profonda inquietudine dell’uomo ottocentesco a confronto con una tecnologia di una potenza mai vista prima e alla paura che questa potenza si rivolti contro gli esseri umani.

Vi è almeno un altro rilevante esempio di opera letteraria ad argomento ferroviario che merita di essere approfondita in questo lavoro: *La bestia umana* (2013) di Émile Zola. Quest’opera, diciassettesima del ciclo dei Rougon-Macquart, fu pubblicata nel 1890 ed è ambientata sulla linea ferroviaria che congiunge Parigi e Le Havre.

Si tratta di un romanzo cupo e oscuro, che racconta di tare ereditarie, violenza e omicidi, in cui Zola mette in scena orrori senza fine commessi da quasi tutti i personaggi, compreso il protagonista; costui è macchinista, e il perno dell’opera è proprio il rapporto tra questi e la locomotiva che governa. È ancora Ceserani a esplicitare che nel romanzo “la ferrovia, il treno, la locomotiva svolgono un ruolo e una funzione centrale, assai più perturbante e inquietante di quanto possa a prima vista sembrare” (2002, p. 108).

la bestia umana del titolo non è, infatti, soltanto l’uomo che, afflitto da un male psichico ereditario, o morso dalla gelosia, o ancora semplicemente per grettezza, nel romanzo soccombe alla brutalità e commette violenza sui propri

simili, fino a spingersi all'omicidio; essa è, contemporaneamente, anche la locomotiva a vapore, denominata Lison, che viene descritta come una cosa viva, acquisendo una propria personalità, un carattere, e un ruolo di assoluto protagonismo.

Nel clima di violenza che pervade tutto il libro è coinvolta, inevitabilmente, anche la strada ferrata: uno dei personaggi, una donna innamorata e rifiutata dal macchinista del treno, per gelosia causa un grave scontro con morti e feriti. Questo disastro è un vero e proprio punto di non ritorno nel romanzo: uno dei pochi personaggi che sembravano avere caratteri positivi procura, tentando di uccidere (senza riuscirci) il macchinista e la sua amante, un tragico scontro in cui perdono la vita quindici innocenti, rendendo evidente che non ci potrà essere esito positivo a questa vicenda e che la bestialità, secondo Zola insita nell'uomo, ha preso il sopravvento.

La conclusione dell'opera è altrettanto inquietante: il macchinista e il suo secondo muoiono schiacciati sotto la locomotiva, da cui cadono durante una colluttazione causata, nuovamente, dalla gelosia per una donna, mentre il treno, carico di soldati destinati al fronte, continua la sua corsa senza guida nella notte, a velocità sempre maggiore, destinato presumibilmente a schiantarsi anch'esso.

Anche ne *La bestia umana*, come ne *Il segnalatore*, emerge un profondo conflitto tra tecnologia e natura (ossia, ciò che Zola concepiva come tale); ma, in questo caso, come abbiamo tentato di mostrare, la natura è quella corrotta dell'essere umano che ha ereditato un male, e che dunque non può sottrarsi ai suoi istinti violenti, e che contrasta con l'affinamento tecnologico e scientifico del trasporto ferroviario, con la macchina a vapore che a tutt'oggi resta "uno degli emblemi della modernità e della razionalità che in essa si iscrive" (Bifulco 2007, p. 38).

Se in queste due opere ottocentesche ciò che emerge con più forza in merito alla presenza del disastro ferroviario è il suo utilizzo in un contesto di disagio e turbamento, che fa affiorare l'inquietudine destata negli uomini dell'epoca dai grandi mutamenti sociali e tecnologici di cui erano spettatori, in tre opere cinematografiche che andremo ora a presentare, invece, il disastro è adoperato principalmente come elemento di forte spettacolarizzazione.

Innanzitutto, però, merita una citazione *L'Arrivée d'un train en gare de La Ciotat*, il famoso cortometraggio del 1895 dei fratelli Lumière. Va citato, nonostante l'assenza di disastri, innanzitutto per la sorpresa e lo spavento causati nei primi spettatori a cui fu mostrato; e poi, anche e soprattutto per l'implicita testimonianza del forte legame tra ferrovia e cinema. La ferrovia è stata infatti il sistema di trasporto principale dell'epoca, e contemporaneamente il cinema si rivelava "l'immagine, la teoria appunto, con cui la società del primo Novecento si autorappresentava" (Abruzzese e Borrelli 2000, pp. 126-127). Il legame emerge con forza proprio dalle "riprese originarie dei Lumière, realizzate per le strade di Lione e di Parigi, tra fabbriche e stazioni ferroviarie, i luoghi più tipici della modernità industriale" (Brancato, 2010, p. 18); treno e cinema hanno "caratterizzato la storia dell'umanità a partire dalla rivoluzione industriale" (Scanarotti 1997, p. 21).

Tornando alla raffigurazione del disastro, la prima opera che presentiamo è *Cassandra Crossing* (Cosmatos, 2008), che si inserisce nel filone dei film catastrofici che ebbe successo di pubblico nei tardi anni Settanta, periodo in cui è ambientato. Per film catastrofico, qui intendiamo, sulla scorta di Quarantelli, un film che abbia una rilevante presenza di scene o riprese dedicate all'avvenimento di un disastro (2009, p. 33).

La trama racconta della diffusione accidentale di un'arma batteriologica, sviluppata in segreto, sul treno da Ginevra a Stoccolma, che viene quindi sigillato e istradato verso un campo di quarantena per i passeggeri lungo una linea abbandonata che passa su un ponte pericolante. Questo ponte, che dà il titolo all'opera, è la chiave del tentativo di copertura, da parte delle autorità, della produzione dell'agente batteriologico che ha dato via all'infezione; il disastro è dunque, in questo caso, annunciato.

Si può notare qui l'utilizzo del disastro come climax narrativo della vicenda: all'interno di un film in cui domina la paura, con un'infezione sconosciuta, la piombatura dei vagoni e la presenza di militari armati pronti a uccidere i contagiati, la caduta del convoglio (o meglio, della sua metà anteriore) nel fiume a causa del crollo del viadotto è ciò che risponde alla necessità di spettacolarizzazione del mezzo cinematografico.

In *Wagon Lits con omicidi* (Hiller, 1976), invece, il clima è drasticamente diverso. Si tratta infatti di una commedia, anch'essa ambientata negli anni Settanta, in cui il protagonista, interpretato da Gene Wilder, in viaggio da Los Angeles a Chicago è testimone di un omicidio; indagando, scopre casualmente un complotto per nascondere la falsificazione di opere d'arte messa in atto da una banda di criminali. Anche in questo caso, nel finale il treno si schianterà, nello specifico nella stazione di Chicago, fortunatamente senza causare vittime.

La messa in scena è interessante perché, a differenza del caso di *Cassandra Crossing*, lo spettacolare disastro finale ne riprende uno avvenuto realmente: nel 1953 l'espresso da Boston a Washington D.C. ebbe un malfunzionamento ai freni e, non riuscendo ad arrestarsi in tempo, si schiantò nella hall della stazione. Grazie al rapido allarme dato dai ferrovieri, anche nella realtà, non ci furono vittime. Com'è evidente, anche in *Wagon Lits con omicidi*, così come in *Cassandra Crossing*, il momento del disastro corrisponde al climax spettacolare del film.

La terza e ultima opera cinematografica che tratteremo in questo lavoro è *Hugo Cabret* (2012) di Martin Scorsese.

Si tratta della storia di uno dei tanti orfani della Parigi degli anni Trenta del Novecento, che vive nella *Gare Montparnasse*, uno di quei grandi *terminals* ferroviari all'apogeo del loro ruolo di grandi edifici pubblici; il ragazzino, il cui districarsi tra i cunicoli e le travature della volta della stazione sembra ricordare le acrobazie del gobbo sulle guglie della cattedrale di Notre Dame (del resto, Parigi è di per sé un *topos* della narrativa) è figlio di un orologiaio, e si occupa della manutenzione e del funzionamento degli orologi che dettano il tempo alla stazione. Il suo più grande desiderio, però, è quello di riuscire a far funzionare un automa in cui spera sia contenuto l'ultimo messaggio lasciatogli dal padre defunto; Hugo ha successo nella riparazione dell'automa che, attivandosi, gli rivela un collegamento con l'anziano proprietario e gestore del negozio di giocattoli della stazione. Costui si scopre essere il cineasta George Méliès, ritiratosi dalla produzione cinematografica.

Méliès è una figura realmente esistita. Si tratta di uno dei padri del cinema, l'assoluto fondatore del cinema di finzione; proveniente da una carriera di illusionista e uomo di spettacolo, si appassionò al cinema nei primi anni della sua

esistenza, utilizzando questa nuova tecnologia per produrre, primo cineasta a farlo, opere che non rappresentassero soltanto scene di vita quotidiana.

Méliès è stato l'inventore del montaggio e del colore, ottenuto dipingendo a mano sulla pellicola, e l'utilizzo di queste tecniche fa sì che i suoi film siano, per la prima volta, veri e propri racconti. Nelle sue opere (di cui ci sono rimasti circa cinquecento frammenti o spezzoni, delle 1500 che produsse) è molto forte la presenza di riferimenti all'immaginario comune europeo dell'epoca, con una predilezione per il lavoro di Jules Verne, come evidente ad esempio nella sua opera più famosa, *Le voyage dans la Lune* (2009).

Il cineasta si ritirò dalla cinematografia durante la I guerra mondiale a causa della bancarotta della sua casa di produzione, ma il suo lavoro venne riscoperto, grazie all'interesse dei surrealisti, negli anni Trenta. In questo periodo di voluto anonimato, aveva realmente gestito un esercizio nella *Gare Montparnasse*, come rappresentato nell'opera di Scorsese; il coronamento della sua carriera fu la consegna della Legion d'Onore dalle mani di Louis Lumière, nel 1931.

In questo reticolo di rimandi del cinema che narra sé stesso, è utile notare la raffigurazione, in un sogno del protagonista, di un incidente di cui resta un'immagine diventata ormai una delle tante icone *pop* le cui riproduzioni si trovano facilmente nella capitale francese: anche in questo caso, come in quello raffigurato in *Wagon Lits con omicidi*, un treno arrivò senza freni oltrepassando il termine dei binari. In questa occasione, sfondata la vetrata della stazione, la locomotiva cadde nella trafficata *Place Montparnasse* (il livello dei binari era infatti superiore al piano stradale), dove fu fotografata in bilico. Questo incidente avvenne nel 1895 ed è rimasto famoso per la sua spettacolarità, che ben si è prestata a farlo riprodurre nel film di Scorsese.

Facendo riferimento agli ultimi due casi qui mostrati, possiamo ritenere che il disastro ferroviario sia rimasto, a quasi due secoli dall'invenzione della ferrovia, una categoria di episodi che colpisce con forza l'immaginario collettivo. Ciò avviene nonostante sia ormai scevro dalle paure connesse all'industrializzazione, che hanno accompagnato il rapporto tra l'essere umano e la ferrovia nel periodo del suo sviluppo, paure che hanno avuto, come abbiamo tentato di mostrare, rilevanti echi nel mondo letterario; secondo Schivelbusch, "La paura della

catastrofe possibile in ogni momento dura però solo fintantoché la ferrovia non è ancora diventata la nuova normalità” (1988, pp. 140-141).

Eppure, in conclusione, forse non ci sentiamo di sposare del tutto quest’ultima affermazione. Se il disastro ferroviario è un *topos* rimasto così lungamente impresso nella narrativa, dubitiamo sia soltanto per la sua spettacolarità; quando sono in gioco forze così grandi come quelle capaci di spingere una massa di metallo alla velocità di centinaia di chilometri l’ora, un residuo di inquietudine, probabilmente, sarà impossibile da cancellare.

Riferimenti bibliografici

- Abruzzese A., 2003, *Lessico della comunicazione*, Meltemi, Roma.
- Abruzzese A., Borrelli D., 2000, *L’industria culturale. Tracce e immagini di un privilegio*, Carocci, Roma.
- Barthes R., *Introduzione*, in Zola, 2013.
- Berger P. L., 1992, *Robert Musil e il salvataggio del sé*, Rubbettino, Messina.
- Bifulco L., 2007, *I tempi della modernità*, Ipermedium, S. Maria Capua Vetere.
- Brancato S., 2010, *La forma fluida del mondo*, Ipermedium, Napoli.
- Brosnan M., 2008, *Technophobia. The psychological impact of Information Technology*, Routledge, Londra-New York.
- Calvino I. (a cura di), 1983, *Racconti fantastici dell’Ottocento*, Mondadori, Milano.
- Cameron J., 1997, *Titanic*, 20th Century Fox.
- Carboni M., Montani P. (a cura di), 2005, *Lo stato dell’arte. L’esperienza estetica nell’era della tecnica*, Laterza, Bari-Roma.
- Ceserani R., (1993) 2002, *Treni di carta*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Cosmatos G. P., (1976) 2008, *Cassandra Crossing*, Cecchi Gori Home Video.
- Defoe D., (1719) 2012, *Robinson Crusoe*, Mondadori, Milano.
- Dickens C., (1866) 1982, *Il segnalatore in Il segnalatore e altri racconti soprannaturali*, Le Masche, Vercelli.
- Foucault M., 2006, *Utopie eterotopie*, Cronopio, Napoli.
- Hiller A., 1977, *Wagon lits con omicidi*, 20th Century Fox.
- McLuhan M., 1967, *Gli strumenti del comunicare*, Il Saggiatore, Milano.
- Méliès G., 2009, *Le voyage dans la Lune in L’illusionista - Le origini del cinema (1896-1903)*, Medusa Home Video.
- Melville H., (1851) 2004, *Moby Dick*, Mondadori, Milano.
- Pecchinenda G., 2009, *La narrazione della società*, Ipermedium, S. Maria C. V. (CE).
- Quarantelli, E.L., (1985) 2009, *Realities and Mythologies in Disaster Films in Communications*, Volume 11, Issue 1, De Gruyter, Berlino.
- Scanarotti R., 1997, *Treno e cinema, percorsi paralleli*, Le Mani, Genova.

- Schivelbusch W., (1977) 1988, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Einaudi, Milano.
Scorsese M., 2012, *Hugo Cabret*, Paramount Pictures.
Shakespeare W., (1598) 1972, *Il mercante di Venezia*, Einaudi, Milano.
Virilio P., (1984) 2005, *L'orizzonte negativo*, Costa & Nolan, Milano.
Wolmar C., (2011), *Sangue ferro e oro*, EDT, Torino.
Zola É., (1890) 2013, *La bestia umana*, Rizzoli, Milano.