



SPECIALE

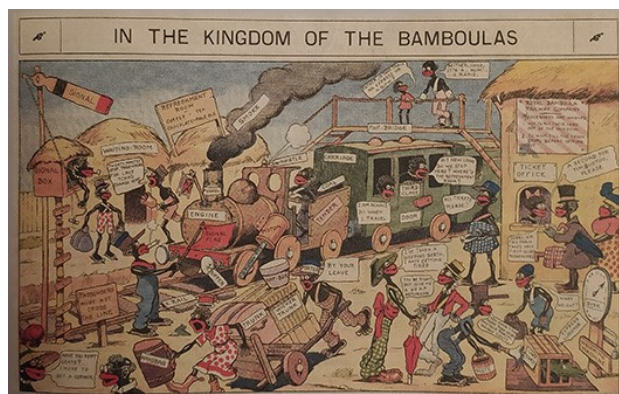
TRENO N. 4

In treno oltre le Alpi, oltre l'Oceano, fino ai confini del Mondo



Con questo quarto appuntamento siamo giunti a metà del viaggio sui nostri amati Treni tra le pagine dei nostri altrettanto amati Fumetti. Negli scorsi episodi i nostri amici intervistati ci avevano dato alcune dritte e consigli di lettura, come il dittico “Le hors la loi” e “Angel Face” della serie francese dedicata al *Tenente Blueberry* di Charlier e Giraud o la trilogia, sempre francese, dello *Snowpiercer* (“Le Transperceneige”, “L’Arpenteur” e “La Traversée”) di Rochette, Lob e Legrand. Innanzitutto, però, c’è da dire che il tema del treno oltre ad essere stato trattato, rivisitato e approfondito in mille modi da fumettisti di tutto il mondo, è stato anche una vera e propria *rampa di lancio* per alcuni di essi! Uno degli esempi più importanti, che non ci possiamo esimere dal raccontare, è proprio quello legato a un immenso autore di casa nostra, famoso e apprezzato oggi a livello mondiale, ma che nel lontano 1969 muoveva i suoi primi passi di disegnatore in erba proprio su una storia che narrava di un treno! L’Artista di cui parliamo è il Maestro Milo Manara e la storia è “Il Treno d’oro”, apparsa nell’ottobre del 1969 sul n° 3 del quattordicinale “Genius”, serie di 28 numeri (dei quali Manara disegnò i primi 22) pub-

blicata da Furio Viano Editrice. Oggi un albo di assoluto pregio per ogni collezionista di fumetti che si rispetti. Ma andiamo per ordine - geografico e cronologico - e iniziamo con i nostri cugini d’oltralpe. Il Fumetto *Franco/Belga*, denominato *BD (Bande Dessinée)*, è tra i più conosciuti e apprezzati in tutto il mondo, famoso per il suo stile di disegno peculiare - chiamato comunemente *Linea Chiara (Ligne Claire)*, proprio perché caratterizzato da una particolare precisione e pulizia del tratto - e per l’estrema eterogeneità dei contenuti. Le trame sono generalmente contraddistinte da una speciale attenzione alla contestualizzazione storico-politica delle avventure narrate nel periodo in cui sono ambientate e da un lavoro di analisi (e spesso di critica) della società civile del periodo in cui invece vengono scritte. Da lì sono usciti ad esempio capolavori come *Asterix*, *Lucky Luke* (di cui parleremo più nel dettaglio in seguito), *i Puffi*, *Valérian et Laurelin*, *Michel Vaillant*, *Largo Winch* e tanti altri. Uno dei primissimi fumetti francofoni a parlare di treni è sicuramente “In the Kingdom of Bamboulas” di Albert Mourlan, apparso sulla rivista in lingua inglese per bambini francesi “Tipperary”, nel 1919.



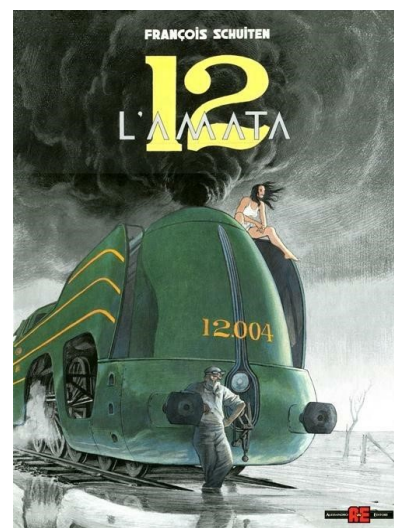
Una storia che raccontava della colonizzazione francese in Africa, con l'ironia tipica di quel periodo storico, che oggi sarebbe impensabile. Esattamente un decennio dopo, nel Dicembre del 1929, veniva pubblicata sulla rivista "Petit XXe" la prima avventura di quello che sarebbe diventato in futuro uno dei personaggi del fumetto francese più famoso in assoluto:

Tintin, creato dal fumettista belga *Hergé* (all'anagrafe Georges Prosper Remi, nato nel 1907



e scomparso nel 1983) e da esso scritto e disegnato dalla prima fino all'ultima storia ("Tintin et l'Alph-Art"), pubblicata purtroppo postuma e ancora incompleta. In quell'esordio di tanti anni fa, unico disegnato in bianco e nero e intitolato "Tintin nella terra dei Soviet" ("Tintin au pays des Soviets"), vediamo il nostro eroe agire tra la Russia Bolscevica e la Repubblica di Weimar, proprio in quegli anni a cavallo tra le due Guerre Mondiali, con Treni e Ferrovie che padroneggiano la scena dall'inizio alla fine, come d'altronde anche in gran parte delle 23 storie successive che hanno visto come protagonista il nostro giovane e intraprendente reporter belga, perennemente accompagnato dal suo cagnolino Milù. Sempre ambientata nel medesimo periodo storico, ma scritta e disegnata nei primi anni '80 da quello che attualmente può essere considerato il maggior esponente italiano della *Ligne Claire*, Vittorio Giardino, vi è la graphic novel "Rapsodia Ungherese", il *Max Friedman*, nonostante sia in congedo dal servizio, riceve l'incarico di scoprire chi ha ucciso degli agenti a Budapest e perché. Fried-

man, quindi, il 4 febbraio del 1938 sale su un treno diretto verso l'Ungheria, nel cuore di quell'Est Europa così pieno di pericoli, intrighi e avventure. Molto più recente (2012) è invece "L'Amata" ("La Douce"), graphic novel del fumettista e scenografo belga François Schuiten. Questo fumetto, ancora una volta ambientato negli anni '30 del secolo scorso, racconta la storia di *Leon Val Bel*, un ferroviere che a cinquant'anni suonati e ormai prossimo alla pensione ama in modo appassionato



il suo lavoro e la sua locomotiva a vapore, con la quale ha trascorso tutta la vita e che chiama affettuosamente *l'Amata*. In quel mondo, però, il tempo e il denaro sono ormai diventati elementi prioritari, la velocità deve far guadagnare sempre di più, la tecnologia deve far aumentare la redditività, pertanto anche i treni, che incarnano proprio la modernità e la rapidità, devono necessariamente cambiare per raggiungere i nuovi obiettivi fissati. Viene da sé che le vecchie locomotive a vapore devono essere sostituite da locomotori più nuovi e performanti e con esse anche la macchina di Leon, che dovrà essere sacrificata sull'altare della produttività. Per proteggerla dalla demolizione il vecchio ferroviere tenta quindi invano di rubarla, con l'aiuto di una enigmatica ragazza che ha incrociato la sua strada. Schuiten, appassionato da sempre dell'universo ferroviario, lavorando sulla inseparabile coppia formata dal vecchio macchinista e la sua locomotiva, ci mette di fronte ad un mondo in piena evoluzione, quello dell'ambiente industriale dell'inizio del XX secolo e invita il lettore a esplorare il suo stesso futuro, che poi è anche il nostro, accompagnandolo verso una riflessione sulle conseguenze causate dai nuovi sviluppi tecnologici alla società e all'ambiente, sviluppi e conseguenze spesso non ben ponderati. Edito originariamente da Casterman, in Italia è stato pubblicato da Alessandro Edizioni.

Lasciamo ora la Francia, valichiamo i Pirenei e proseguiamo il nostro viaggio fino in Spagna, dove più che di fumetti che parlano di treni, ritroviamo spesso l'immaginario del Treno e il medium del Fumetto uniti per promuovere attività a sfondo sociale, mostre d'arte, eventi culturali, iniziative per bambini e ragazzi e quant'altro, attraverso pubblicazioni su quotidiani e riviste, video diffusi sul web e incontri dedicati al tema di volta in volta trattato. C'è però una *novela grafica* che secondo me è indispensabile citare, nonostante essa non parli di treni, ma tratti il difficile argomento dei malati di Alzheimer. Sto parlando di "Rughe", di Paco Roca. L'autore di questa storia, infatti, ha scelto proprio il treno come immagine per riassumere, in maniera delicata e poetica, la condizione delle persone affette da questo morbo.

Rimanendo nell'ambito della letteratura illustrata in lingua spagnola (*historietas*), un'altra grande tradizione fumettistica la troviamo in Sud America ed in



particolare in Argentina, Paese da cui sono giunti a noi alcuni tra i capolavori più alti della *Nona Arte*, quali "L'Eternauta" di Oesterheld e Solano-Lopez, "Perramus" di Sasturain e Breccia, "Ticonderoga", "Sgt. Kirk" ed "Ernie Pike", di Oesterheld e Pratt. E proprio in quest'ultima serie citata, "Ernie Pike", originariamente pubblicata sulla rivista argentina "Hora Cero" (del maggio 1957 il primo episodio) e che racconta le vicende di un reporter di guerra americano, impegnato di volta in volta su vari fronti nell'ambito della Seconda Guerra Mondiale, troviamo uno struggente episodio - il dodicesimo, intitolato "tolato "Battesimo di fuoco" - che narra le vicende di un gruppo di ribelli francesi che devono far deragliare un convoglio tedesco.

Un piccolo capolavoro che in sole 5 pagine ci fa rivivere quei momenti strazianti.

C'è però un fumetto in particolare che fa del Treno, al contempo, scenario e protagonista delle vicende narrate, un'opera che ancora oggi racchiude in sé tutte le



tradizioni fumettistiche di cui abbiamo parlato, frutto della storia personale e professionale del suo autore, un racconto che affonda le sue radici direttamente nella Storia e che ancora oggi ci stupisce per la sua complessità, per la profondità con la quale vengono tratteggiati tutti i personaggi, per l'accuratezza e la vividezza delle descrizioni dei luoghi e soprattutto per la freschezza della narrazione. Siamo parlando di "Corte Sconta detta Arcana", avventura di *Corto Maltese* scritta e disegnata dal suo creatore, Hugo Pratt e pubblicata in Italia per la prima volta a puntate tra il gennaio 1974 e il luglio 1977 sulla rivista "Linus". La storia è ambientata tra il 1919 e il 1920 tra Hong Kong, la Cina, la Siberia, la Manciuria e la Mongolia e vede coinvolto il nostro *Corto* in un complicato intrigo politico/militare, nell'ambito dello scenario degli scontri per il dominio di quei territori dopo la caduta dello Zar Nicola II e l'avvento della Rivoluzione Russa. Egli viene infatti contattato dalle *Lanterne Rosse*,

una società segreta cinese che vuole appoggiarsi a lui per poter portare a termine una missione in Siberia: impadronirsi del tesoro imperiale russo che sta viaggiando attraverso la Russia a bordo del treno blindato dell'*Ammiraglio Kolchak*, il quale se ne era impossessato in nome del governo antirivoluzionario. Una storia di respiro internazionale nella quale il fumettista mette tutto il suo vissuto e la sua profonda conoscenza del mondo e dell'animo umano, acquisite durante i suoi viaggi. Per questa occasione, per approfondire l'argomento, abbiamo avuto l'onore di scambiare due chiacchiere con colui che è stato collaboratore del Maestro Hugo Pratt e che ora è in qualche modo il custode della sua eredità letteraria: lo scrittore Marco Steiner. Con lui parleremo ovviamente di Pratt, di *Corte Sconta* e di... binari a scartamento ridotto!

Michele Gambini: Marco, tu sei uno scrittore e un viaggiatore. Anzi, direi proprio un cultore del viaggio come esperienza di vita. Sei soprattutto un uomo di mare, ma credo tu abbia vissuto, almeno una volta, l'esperienza di un viaggio in treno. La prima domanda che ti vorrei porre è proprio questa: che rapporto hai, tu, con la strada ferrata?

Marco Steiner: *Te lo dico subito: è attualmente uno dei miei mezzi di spostamento preferiti. Direi il secondo, visto che il primo è la barca a vela e il terzo è il camminare. Però il treno ha un grande vantaggio: a bordo si può lavorare, scrivere, leggere, dormire, sognare, guardare e spostarsi ovunque scegliendo liberamente la velocità dello spostamento. Per esempio, amo molto i treni notturni e gli spostamenti locali "periferici".*



M.G.: C'è stato un viaggio che hai compiuto in treno che ti è rimasto particolarmente nel cuore?

M.S.: *Ce ne sono due, in realtà. Il primo è il grande spostamento che ho fatto sulle tracce di Corto Maltese, da Pechino, passando per Ulan Bator in*

Mongolia, fino a Mosca. Se non ricordo male ci sono voluti 18 giorni, contando anche una sosta proprio a Ulan Bator.

M.G.: E di questo parleremo tra un po', perché c'è davvero un mondo da raccontare! Il secondo, invece?

M.S.: *Il secondo viaggio a cui mi riferisco è invece legato proprio al mio grande amore per quel certo tipo di trasferimenti "periferici" ed è un viaggio che ho fatto con Marco D'Anna (N.d.R.: straordinario fotografo e amico di Marco Steiner) da Siracusa fino a Ragusa, su questo treno che è di una meraviglia assoluta. Non saprei dirti tecnicamente di che treno si tratti, ma io sono friulano d'origine e dalle mie parti quel tipo di treno si chiama Littorina. Un treno che da ragazzo usavo molto spesso, quando mi spostavo da sud a nord verso il mio paese d'origine, Travesio, in provincia di Pordenone, passando prima per Venezia, proseguendo poi verso Sacile e da lì prendendo il Sacile-Gemona, questa Littorina, appunto, che andava verso le montagne. Quello di cui ti parlo, invece, è il Siracusa-Ragusa, che fa un percorso assolutamente meraviglioso attraverso le campagne siciliane, su quei treni che vanno a diesel, macchine con dei motori inimmaginabili. Un treno che se non sbaglio arrivava addirittura anche a Ragusa Ibla, la parte più antica di Ragusa - io purtroppo non ci sono arrivato, mi sono fermato a Ragusa città, la parte invece più moderna, perché in quel momento la linea era interrotta - con un tratto di ferrovia che mi dicono che sia un capolavoro di ingegneria ferroviaria, perché si inerpica a spirale proprio sulla montagna di Ragusa Ibla.*



Sono quei treni che - e lo dico in maniera quasi figurata! - "fanno il fumo" e che mi ricordano anche un altro viaggio, che feci in Birmania e di cui ho un ricordo bellissimo: un treno che fa un tragitto di poche centinaia di chilometri ma che ci mette tutta la notte, perché pur essendo distanze che di giorno possono sembrare piccole, in quelle regioni geografiche in realtà sono quasi insormontabili, soprattutto se gli spostamenti vengono fatti a piedi, o in bicicletta, o a cavallo, che lì sono quelli più comuni. Non dimenticherò mai quel vagone coi sedili verdi, con le tende che sbattevano sui finestrini aperti perché era estate ed era caldissimo, quei fiori gialli che costeggiavano i binari e dentro al treno tutti quei profumi di curry, di caffè, di thè e quant'altro. Ecco, queste sono quelle situazioni che mi fanno ribadire e confermare che il mio mezzo di trasporto preferito, dopo la barca a vela, è assolutamente il treno. In tutte le sue forme. Perché ci sono i treni ad alta velocità, per raggiungere le nostre città più comodamente che con l'autostrada o in volo, ma ci sono anche i treni che fanno questi percorsi particolari, nei quali si vede veramente il trascorrere del paesaggio e coi quali ci si addentra, proprio, nel paesaggio, per poi raggiungere posti meravigliosi.

M.G.: Allora ti aspetto assolutamente per un giro sulla nostra linea Civitanova-Albacina, anch'essa "lenta" e servita da treni diesel (non più le Littorine, ma complessi più moderni) che si inerpicano nel cuore dei Monti Sibillini, collegando la costa adriatica marchigiana con la dorsale appenninica umbra. Uno spettacolo sia d'estate che d'inverno!

M.S.: Ma certo, molto volentieri! E questo mi dà lo spunto anche per un'ulteriore riflessione, su un concetto che oggi è molto importante per chi è un vero viaggiatore. Io sono uno che ha sempre molto amato viaggiare in macchina, perché la macchina ti dà la libertà. Da un po' di anni a questa parte però io non viaggio più in macchina, ma prediligo molto il treno. Perché, questo? Perché ormai viaggiare è praticamente diventato un seguire una rete di "imposizioni". Per raggiungere un

luogo passando per una strada che non si conosce, ora, non si fa altro che impostare, ora, non si fa altro che impostare un navigatore che ti dà ogni indicazione. Poi bisogna stare continuamente attenti ai limiti di velocità, alle cinture, a tutta una serie di "strutture" che impediscono un vero viaggio in libertà, quello che era invece ad esempio quello che facevo io da ragazzo quando avevo 18 anni, dove le uniche priorità erano avere la patente e uno straccio di macchina! Oggigiorno, invece, moltissimi ragazzi neanche ce l'hanno, perché comunque sia è molto meno "romantico" viaggiare in macchina. Mentre il treno ti dà l'opportunità, durante il viaggio, di lavorare, di guardare, di dormire, di sognare. In treno puoi crearti una specie di bolla spazio-temporale in cui fai quello che vuoi, quando invece con la macchina sei obbligato a seguire tutta una serie di strutture e imposizioni date dal sistema di navigazione, dal telefonino che ti squilla, dai messaggi che arrivano e da tante altre cose. Ci sono delle auto, oggi, che ti impostano tutto! Ecco, proprio questa è la morte del viaggio in auto, secondo me. Poi, certo, anche il treno ha le sue regole, e va benissimo! Ma in definitiva il treno ti permette di vivere il tempo in una maniera diversa, anche grazie, appunto, alla varietà dei viaggi che puoi farci: dalle linee ad alta velocità dei collegamenti tra le grandi città ai treni sulle linee più particolari di cui dicevamo prima, in Birmania, in Cambogia e tante altre. Dell'aereo, poi, non ne parliamo nemmeno, perché l'aereo ormai è diventato solo un modo alquanto antipatico di avere migliaia di controlli di "sicurezza" e quant'altro prima di "fiondarti", letteralmente, da una città all'altra in pochissimo tempo, isolandoti, per poi ritrovarti infine lì piovuto dal cielo, nel vero senso della parola. Il treno, in definitiva,

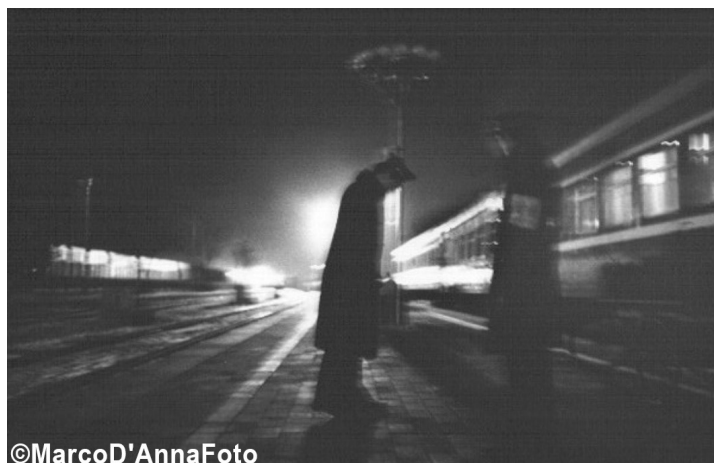


©MarcoD'AnnaFoto

ti permette di crearti invece una tua dimensione di viaggio. **M.G.:** Pratt amava particolarmente i treni e li ha raccontati in tantissime opere, soprattutto nelle avventure immortali di *Corto Maltese*. La più importante, in questo senso, come dicevamo all'inizio, è sicuramente "Corte Sconta detta Arcana", che vede il Treno come vero e proprio fulcro attorno al quale ruota tutta la vicenda. Oltre ad aver lavorato a stretto contatto con Pratt, in quegli anni hai curato e terminato la versione romanzesca di quell'avventura, nella cui introduzione scrivi:

"(...) Prima di leggere "Corte Sconta detta Arcana", bisognerebbe guardare un film: "Shanghai express" di Joseph von Sternberg. C'è un po' di tutto lì dentro: il viaggio in treno in una Cina in grande fermento, l'amore impossibile, una splendida Marlene Dietrich che interpreta Shanghai Lil, le spie, i trafficanti d'oppio, le divise, i cambiamenti di fronte e le mitragliatrici dei soldati. C'è anche una frase emblematica del generale Chang cinematografico: "Siamo in Cina, dove vita e tempo non hanno valore". Poi ci si rende conto che anche il nome del regista è lo stesso di uno dei protagonisti della storia di Pratt, il leggendario barone Roman Ungern von Sternberg e allora il gioco dei rimandi potrebbe continuare a snodarsi lungo i freddi binari che attraversano la Siberia, la Mongolia, la Cina. D'inverno, il lungo paesaggio che separa Pechino da Mosca è bianco e ghiacciato, è fatto di spazi infiniti, di un esercito di betulle allineate come esili spettri di soldati, di treni impregnati dall'odore del carbone e da un caravanserraglio d'umanità. Non ci sono vagoni carichi d'oro, né cannoni, non ci sono diafane Marlene Dietrich, né bionde baronesse russe dal fascino distaccato, ci sono soltanto grasse prostitute cinesi che s'impomatano il viso e variopinti personaggi che lasciano valigie di merci da vendere a ogni fermata. Il treno è uno sferragliante mercato ambulante invaso da borsoni telati a strisce azzurre, bianche e rosse, imbottiti di magliette, jeans, tute Adidas false e giubbotti di stoffa sintetica, calze, calzini, occhiali griffati, lucide borse di pelle. Denaro stropicciato cinese, mongolo, russo, dollari ed euro

passano continuamente di mano in mano in ogni stazione di sosta. Nel treno c'è un sentore misto di vodka, sudore, grasse zuppe con carne stufata, carbone, sigarette e caffè. (...) Fuori dal finestrino, il paesaggio che sfila sembra una tela rigata da un'impercettibile linea centrale: bianco increspato di neve e azzurro pallido di cielo. Il tutto, macchiato dal vento. Il sole non si vede, si nasconde da qualche parte, dietro ad un diafano alone. Quando ci si avvicina alle stazioni, la neve diventa sporca, grigia, triste. Come quelle città. I vetri dei finestrini sono decorati da cristalli ghiacciati e gli spazi fra un vagone e l'altro sembrano celle frigorifere spazzate da un vento polare. Poliziotti silenziosi, ferrovieri svogliati, passeggeri rassegnati, ossigenate e corpulente cameriere s'incontrano nel vagone ristorante e sono una sintesi variopinta dei possibili incontri che avvengono realmente lungo quell'infinito doppio nastro d'acciaio e di paesi tanto diversi. (...) Il sogno del barone Ungern von Sternberg partiva da questo centro del mondo, dalla Mongolia. Il generale dalle nobili origini teutoniche e baltiche, il fondatore dell'Ordine Militare Buddista e della Cavalleria Selvaggia voleva ristabilire il predominio culturale e religioso asiatico spazzando il materialismo dei conquistatori cinesi e dei rivoluzionari russi. Oggi la patria di Genghis Khan si erge solitaria in mezzo a due grandi colossi come la Cina e la Russia che dopo aver abbandonato i loro idealismi rivoluzionari, ora inseguono diversi ma simili materialistici sogni di un moderno benessere."



©MarcoD'AnnaFoto

Una descrizione che fa venire la pelle d'oca, grazie alla quale riesci a portare il lettore lì, insieme a te (e Marco D'Anna, che ancora una volta non possiamo

assolutamente esimerci dal citare e ringraziare), immersi in quei paesaggi. Ti va di parlarcene ancora, per penetrare un po' più a fondo nell'argomento?

M.S.: *Ci sono davvero tante storie, all'interno di "Corte Sconta", ma ci sono anche delle importanti connotazioni geografiche. Oltre ad aver scritto questo romanzo seguendo i dettami, la suddivisione in capitoli e le impostazioni di come scriverlo che mi aveva dato direttamente Hugo Pratt, io ho infatti scritto anche la prefazione ad esso (N.d.R.: dalla quale è tratto proprio lo stralcio appena citato), nata proprio sul territorio, fatta recandomi in quei luoghi dove si svolgono sia "Corte Sconta" che anche l'altra storia di Corto Maltese di ambientazione Russo-Cinese, ovvero "La Giovinezza". E proprio parlando di treni, che sono l'argomento di questa chiacchierata, chiaramente lì ho potuto fare un'esperienza che è unica per il mio lavoro. Per scrivere queste prefazioni io andavo sempre nei luoghi dove si svolgevano le storie di Corto Maltese, ma lo facevo in una maniera molto particolare... Partiamo intanto dal fatto che è un concetto abbastanza strano dire di andare nei luoghi reali dove si sono svolte cento anni prima le avventure di un personaggio letterario, immaginario, che non esiste, per cercare quelle stesse suggestioni presenti nel racconto. Questo mi ha portato a fare quello che i francesi definiscono "flâneur", che è una specie di vagabondaggio, perché ovviamente non si può andare in quei luoghi per cercare dei riscontri reali, ma bisogna andarci con uno spirito diverso. Ecco, in questo lungo viaggio che io ho fatto in treno da Pechino a Mosca, passando per la Mongolia e quindi Ulan Bator - ed è quello a cui accennavo nella risposta alla tua seconda domanda - mi sono reso conto di chi erano questi personaggi, umani, che vivono all'interno di certi momenti della storia. Quando ho fatto questo viaggio (N.d.R.: attorno al 2010) non era come adesso, periodo in cui sarebbe molto complesso attraversare quelle zone, ma diciamo che c'erano comunque delle difficoltà, dovute semplicemente ad esempio allo scartamento dei binari. Io ho assistito fra la Cina e la Mongolia a*

a una situazione che per me era assolutamente impensabile! Venivano cioè alzati tutti i vagoni, con delle particolari gru, e sotto di essi venivano inseriti dei carrelli adatti ad affrontare lo "scartamento ridotto" del tratto ferroviario che dovevamo percorrere. Parliamo di soste di ore ed ore nelle quali, tra parentesi, avvengono tantissime cose.



©MarcoD'AnnaFoto

Si può scendere dal treno o vi si può rimanere sopra... e mentre avvengono questi innalzamenti e abbassamenti ci sono i controlli della Polizia di Frontiera, controlli che sono veramente qualcosa di inconsueto e di difficilmente immaginabile, perché io ho assistito personalmente a una funzionaria mongola che esaminava il mio passaporto e che lo ha squadrate pagina per pagina per almeno dieci minuti! In quei momenti veramente capisci che se c'è qualcosa di sospetto sicuramente uscirà fuori! E lei, piccolina, con quel cappello gigantesco in testa, sembrava anche lei un personaggio dei fumetti! Ma mentre lei faceva questo c'erano anche altri personaggi, magrissimi, vestiti con delle tute da meccanico, che alzavano e si infilavano SOTTO i sedili - e quando dico che si infilavano, intendo che ci si infilavano letteralmente - e sopra, staccando addirittura i pannelli che rivestono le carrozze, per vedere se c'erano degli infiltrati, gente che vuole cambiare frontiera clandestinamente. Sono situazioni che portano a rendersi conto che si tratta di un viaggio molto particolare, popolato da un mondo di personaggi veramente variopinto. Tante tante storie. Ma c'è anche un altro aspetto, infine, che mi ha colpito tantissimo durante i miei viaggi su questi treni della linea Trans-Mongolica e Trans-Siberiana: nei tratti cinesi, arrivando in prossimità delle grandi città

come ad esempio Pechino, ma anche tante altre, città popolosissime, con anche 20 o 30 milioni di abitanti, molto prima di giungere nelle stazioni, già quando si è ancora alla distanza di 20 o 30 km dai centri abitati, si sente l'odore dell'inquinamento, proprio la polluzione, il carbone nell'aria, l'odore del riscaldamento. Questo è qualcosa di davvero impressionante, un altro di quei particolari che mi ha colpito tantissimo durante questi miei lunghi viaggi in treno.

M.G.: Normalmente siamo abituati ad assistere alla riduzione di un romanzo in un'altra forma comunicativa, che essa sia un film o un fumetto o un cartone animato, mentre in questo caso invece è avvenuto il procedimento inverso, ossia la trasposizione dell'opera dal linguaggio del Fumetto a quello della Narrativa. Che difficoltà hai incontrato, se ci sono state, in questo lavoro? E quanto c'è di te stesso in esso?

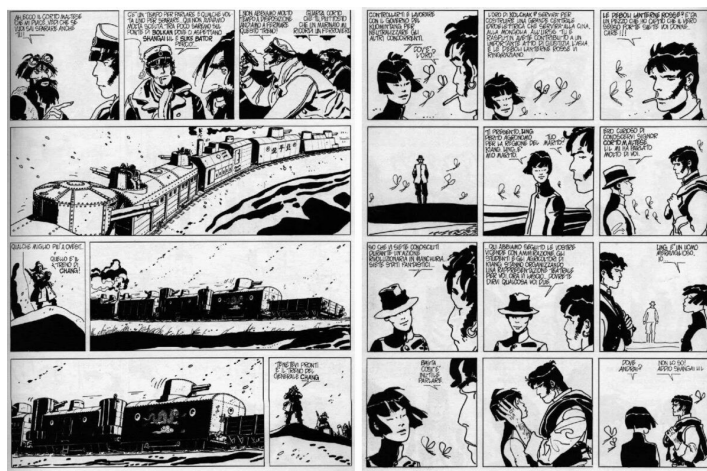


M.S.: Fu proprio quando partì il progetto di Einaudi di trasformare in romanzi le storie a fumetti di Hugo Pratt, che è iniziata la nostra collaborazione, perché Hugo non aveva voglia di fare tutto il lavoro. Voleva fare insieme a me un lavoro redazionale, poiché c'erano dei passaggi che erano di

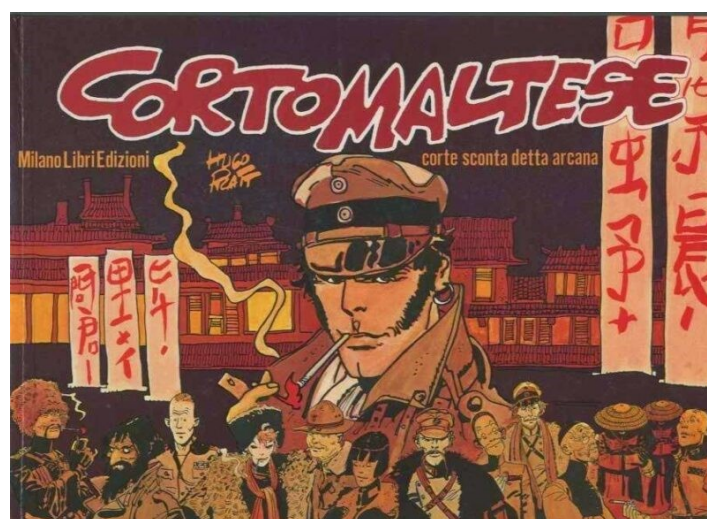
difficile trasposizione in romanzo, cose che la libertà di un fumetto permetteva ma che non erano possibili nella stesura di un romanzo. Ti faccio degli esempi. Diciamo intanto che c'è una distinzione molto netta tra "Una Ballata del Mare Salato" (N.d.R.: la "Ballata" è l'altro fumetto di Pratt trasposto in forma di romanzo sempre da Steiner) e "Corte Sconta", perché la prima è stata pubblicata quando Pratt era ancora in vita, seppure purtroppo fosse in fin di vita - ricordo benissimo che gli andai a comprare il libro ad Aosta, che era appena uscito, quando lui era ancora in clinica in Svizzera ed era nell'ultimo periodo della sua vita, era Luglio, mentre poi lui si è spento il 20 di Agosto - e invece per quanto riguarda "Corte Sconta" noi ci eravamo già parlati e avevamo già fatto questo lavoro redazionale insieme, ma quando è uscito lui non c'era più, quindi la mia partecipazione nel romanzo "Corte Sconta detta Arcana" è più importante che nella "Ballata". I problemi comunque sono stati gli stessi: diciamo che Hugo Pratt ha sempre amato raccontare le "piccole storie umane" - che poi, in realtà, non sono mai "piccole" - all'interno della grande storia; attraverso gli avvenimenti delle persone reali o possibili inserite nel "grande evento" lui poteva raccontare in qualche modo una storia reale dandogli una sua impronta personale, dettata dalla sua fantasia. Nella "Ballata" le prime difficoltà erano sorte su come far iniziare il romanzo, perché era difficile farlo iniziare come nel fumetto, con il catamarano di Rasputin che trova quest'uomo abbandonato in mare; da lì è nata la sua idea, che poi io ho trasposto, di questa situazione iniziale in cui troviamo Corto in mezzo al mare, legato a una sorta di croce di legno - com'era in effetti anche nel fumetto - con gli occhi incrostati dal sale, mentre ha un'allucinazione e si rivede giovane. Quindi il romanzo comincia in una maniera diversa. In tutta questa storia si tocca poi la Grande Storia, in questo caso parlando della Divisione d'Oriente Tedesca nel Pacifico (N.d.R.: l'avventura ha inizio nel Novembre del 1913, nei mari del Sud Pacifico), che però nel fumetto ovviamente rimane di secondaria importanza. In "Corte Sconta" sostanzialmente avviene lo stesso, con questi treni blindati che vanno avanti e indietro carichi di un tesoro che tutti vorrebbero e che guarda caso invece alla fine affonda

proprio in questo lago chiamato il “Lago delle tre frontiere” mettendo fine alla ricerca spasmodica di quell’oro, valore prettamente materiale ed economico, bramato delle varie parti politiche e fazioni in causa: i Cinesi, le truppe dei Russi cosiddetti Bianchi, gli Zaristi e dei Rossi, i Bolscevichi, e lì in mezzo troviamo il personaggio di Corto Maltese che affronta questa situazione nell’ambito della Grande Storia, quella vera. Chiaramente tutte le vicende e i personaggi reali che compaiono nel fumetto rispecchiano la realtà storica di quei personaggi, primo fra tutti quel Barone un po’ folle, un po’ mistico e grande sognatore che risponde al nome Ungern von Sternberg, ma anche Semenov, l’Ammiraglio Kolchak, e così via. E poi ci sono i personaggi inventati, come la Contessa Semanova e le sue follie, o il Maggiore Tippit, che rappresentano mondi assai più lontani e distaccati rispetto alla realtà sudata e insanguinata di quella guerra. Quindi, diciamo che in quel periodo c’è un grande intreccio di situazioni molto contrastanti tra loro, situazioni che chiaramente in un romanzo vanno sviluppate di più. Ed io, necessariamente, non essendoci più Hugo Pratt, per elaborare questa versione ho dovuto studiare molto e leggere molti libri che riguardassero quel tema, ma anche dei resoconti precedenti, di personaggi che ho incontrato proprio leggendo questa storia. Una storia che è meravigliosa ed è uno dei romanzi a cui sono più legato, proprio perché al suo interno vi è una vicenda umana che è assolutamente interessantissima. C’è l’amore, l’amore impossibile anche, non legato alla teoria secondo la quale la maggior parte degli appassionati di Corto Maltese ritiene che il vero amore di Corto sia quella ragazzina che viene salvata nella “Ballata”, Pandora, ma legato invece ad un altro personaggio che compare in “Corte Sconta”, che io amo molto e che è per Corto in realtà un amore solo “tra virgolette”: la ribelle cinese Shangai Lil, che ha con Corto soltanto un lungo saluto molto romantico nel finale della storia, che vede loro due in mezzo alle risaie in fiore circondati dalle farfalle. Un momento meraviglioso che è pura poesia.

Ma c’è anche un momento particolare, verso l’inizio, in cui Corto, affacciato al balcone della sua casa di Hong Kong, pronuncia un sibillino “anche lei è qui...”, riferito forse ad un altro suo grande amore del passato. Ma questa è solo una mia personale teoria.



M.G.: Tutto il racconto è una commistione di realtà e fantasia, in esso coesistono appunto personaggi veri e personaggi inventati... e tutto funziona alla perfezione, come un meccanismo ben oliato! Pratt in questo era un vero maestro e anche tu, nei tuoi romanzi, lavori su trama e personaggi alla stessa maniera, rendendo quasi impossibile distinguere il reale dall’immaginario. Come si arriva a realizzare questa magia? Che tipo di alchimia bisogna creare per riuscirci nel modo giusto? Quant’è difficile e, allo stesso tempo, divertente farlo?



M.S.: Ecco, qui è un po' come il discorso del guidare una macchina oggi o fare un viaggio come si faceva una volta, oppure in treno. Per capire realmente un luogo, o anche una storia, un racconto, un paese - e qui forse dico una cosa che sembrerà banale - bisogna "entrare" in quel luogo, in quella storia, in quel paese. Cosa intendo con questo? Bisogna liberarsi da un certo tipo di infrastruttura mentale e culturale che ci riveste come una corazza, bisogna essere liberi, leggeri. C'è un termine inglese che indica questa condizione: "to be uprooted", cioè "essere sradicato". Questo termine lo usa molto bene Claudio Magris, un grande scrittore che conosce alla perfezione il concetto di viaggio. Per arrivare in un luogo e descriverlo - e viverlo - in maniera "vera" bisogna arrivarci sradicati dalla propria mentalità. È difficile, ovviamente, ma a lungo andare, più si viaggia, più si arriva a viaggiare in questa maniera. Cioè si viaggia "senza la valigia", e con ben poco nello zaino! Ovviamente quando io parlo di zaino intendo qualcosa di metaforico. Mi spiego meglio: io non viaggio, non vado in Cina, su quel treno, in quel luogo, con la mentalità del mio paese, del luogo da dove vengo, perché un giorno voglio bermi, lì, un caffè! No. Io mi stacco completamente da tutto questo. Arrivo lì e sono disponibile all'incontro, perché alla fine, il tesoro del viaggio, è proprio l'incontro. Ed è l'incontro, molto spesso casuale, che ti dà la chiave di lettura di quel viaggio e ti fa entrare - non a caso ho usato il termine "chiave" - in quella particolare atmosfera. L'Atmosfera, appunto, è fondamentale, perché fa sì che questo avvenga anche quando - come ho fatto io per la prefazione alla storia di Corto Maltese - arrivi cento anni dopo! Perché mi sono successe delle situazioni nelle quali ho incontrato delle persone che mi hanno condotto in una specie di - ho usato già prima, questo termine - "bolla spazio-temporale" nella quale è come se io mi sentissi in una situazione simile a quella che poteva aver affrontato Corto Maltese nella sua storia. Quindi, quel discorso di "entrare" nelle storie significa proprio impegnarsi a essere il più "assorbente" e il più libero possibile da preconcetti, perché è questo che dà la vera libertà. Hugo

Pratt, che è stato il mio maestro, in realtà mi ha dato un insegnamento solo: "Quando scrivi qualunque cosa, divertiti seriamente!". Cosa vuol dire questo? Vuol dire: divertiti, intanto e cerca di trovare il lato leggero e autoironico di una storia. Per esempio, quando fai un progetto per un percorso di viaggio, non cercare di seguire quell'itinerario ad ogni costo, perché spesso l'incontro, appunto, può portarti molto più vicino alla tua ipotetica meta rispetto ad un programma già stabilito. Questo viaggio durato 18 giorni che ho fatto con Marco D'Anna, nonostante avessi dovuto per forza prenotare i biglietti del treno, è stato comunque un viaggio con degli stacchi, degli spazi, tant'è vero che ci siamo fermati in Mongolia per diversi giorni. Ecco, perché questa sosta in Mongolia? Per riposarmi? No, assolutamente. Quando ho letto "Corte Sconta" e "La Giovinezza" mi sono imbattuto in vari libri che parlavano di viaggi come questo, fatti in Asia in altre epoche, anche nell'antichità. Uno di questi libri, che io ho amato tantissimo, è "Viaggio nell'Impero dei Mongoli" di Guglielmo di Rubruc, (N.d.R.: del 1252), ma anche altri del '500 e del '600, scritti da veri grandi viaggiatori.



E appunto in uno di questi io avevo letto che in un certo parco, un parco nazionale vicino a Ulan Bator, la capitale della Mongolia, esistono ancora dei cavalli particolari, i Przewalki, cavallini con due cromosomi in più rispetto a tutti gli altri e che quindi sono destinati a rimanere puri e selvaggi, non potendosi incrociare con nessuno, degli altri cavalli. Animali che usava Gengis Khan per le sue armate chiamandoli

“Takhi”, cioè “lo Spirito”, o “l’Inafferrabile”, perché erano piccoli e tozzi, non più grandi delle zebre, ed erano instancabili. Ecco... per andare a vedere questi cavalli - che non sono lontanissimi da Ulan Bator, perché saranno circa un centinaio di chilometri - abbiamo fatto questi 5 o 6 giorni di sosta.



©MarcoD'AnnaFoto

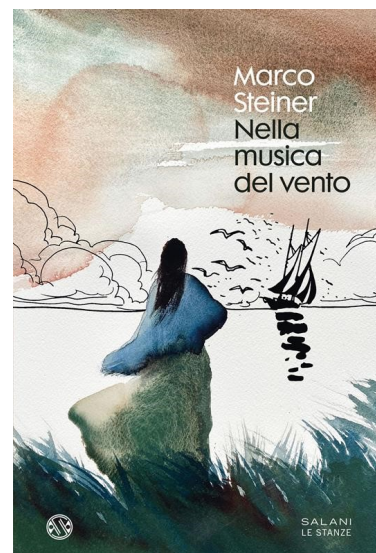
La situazione per fare quel piccolo “viaggio nel viaggio” si è verificata in inverno, con -40°C , e lì abbiamo visto cosa sono davvero le steppe mongole o siberiane, che sono più o meno la stessa cosa, anche se in quelle mongole vi sono delle alture, vi è un minimo di popolazione in più, i pastori, le yurtte... e poi abbiamo trovato questi cavalli. Lungo la strada si vedevano cose che è difficile immaginare: c'erano mucchi di pecore e altri animali morti, stecchiti dal gelo, cose che succedono con -40°C . E c'erano questi pastori, coi loro sparuti greggi di pecore dalle lane particolari, adatte per resistere a quelle temperature, che vanno avanti e indietro in queste lande desolate. Ecco, lì mi sono reso conto di ciò che avevo letto su “Corte Sconta” quando c'è il momento in cui il Barone Ungern attacca la città di Urga per liberare il Bogd Khan dall'Esercito Cinese. Visitando quel luogo ho visto e ho capito cosa vuol dire un attacco a cavallo di questi cavalieri, di notte, a questa città. Dopo esserci stato è chiaro che riesco a raccontarlo in una maniera diversa. Gli odori che ci sono, la temperatura che c'è, l'effetto che fa... e quando lo devo descrivere nella storia dell'attacco di questi - credo - 6000 cavalieri di Ungern contro non so quante migliaia fossero i miliziani cinesi che occupavano la città,

immagino veramente le catoste di cadaveri stecchiti e ghiacciati. E questo concetto vale anche per quando si deve descrivere, ad esempio, un bosco di betulle o tante altre cose. Essere andato realmente sui luoghi fa sì che diventi “diverso” il racconto, che “si sentano” le cose. Per questo io dico che bisogna “entrare” nelle storie.

M.G.: Chiarissimo.

M.S.: Se posso, vorrei aggiungere anche un'altra cosa, una piccola riflessione, un suggerimento: quando avevo 18 o 20 anni, giovanissimo e squattrinato, ero a New York ospite di miei parenti e volevo andare a vedere San Francisco, in pullman. A quel punto lo dico a mio cugino... e lui mi guarda con gli occhi un po' strani. Poi mi tira fuori una mappa e mi chiede: “Ma lo sai quanti chilometri sono da New York a San Francisco?”. Beh, sono 5000 km! È come se dicessi che sei a Roma e vuoi andare a Mosca in pullman! Io non avevo calcolato questo. A quel punto mi sono informato su linee e tariffe e a quell'epoca c'era una compagnia chiamata Greyhound che proponeva tre tipi di itinerari: uno verso il Nord, uno verso il Centro e uno verso il Sud degli Stati Uniti - questo era quello per arrivare a S. Francisco - con tariffe stabilite. Non c'era margine di tempo, tu compravi il biglietto e potevi andare verso Nord, Centro, o Sud e potevi fermarti nelle varie stazioni intermedie e poi riprendere il viaggio quando volevi, fino a destinazione. Perché dico questo? Perché il mio suggerimento, che è soprattutto per i giovani - ma poi, anche per chiunque - sarebbe quello di proporre degli abbonamenti a chilometraggio, sui treni.

Invece di fare un biglietto per Venezia, o per Roma, la possibilità di acquistare, ad esempio, 10.000 km di treno, da utilizzare in tanti piccoli viaggi o in uno solo, lunghissimo. Mi rendo conto che è molto complicato, dal punto di vista organizzativo, ma sarebbe veramente



un'opportunità e un'esperienza straordinaria.

M.G.: Sicuramente. Magari anche legata ad una collaborazione con scuole e università, per viaggi studio o quant'altro, non sarebbe una brutta idea. Siamo quasi alla fine di questa chiacchierata, quindi passo velocemente alla prossima domanda: il mare è il tuo elemento e lo hai raccontato in ogni sua sfumatura, ma credi che scriverai mai qualche avventura che si svolga sulla strada ferrata?

M.S.: *In questo momento c'è una storia che sto rivedendo e che sarà di prossima pubblicazione, ma che è di nuovo una storia di mare ed è la storia di un veliero, una barca abbastanza misteriosa, quasi un veliero fantasma, quindi un viaggio a suo modo nel mare, ma più che altro nell'immaginario, del mare. Siccome però effettivamente ho fatto tanti viaggi - tra cui quelli di cui abbiamo parlato anche prima - molto particolari, in treno e poiché comunque credo molto alla valenza dello spostamento col treno - soprattutto per i giovani, come dicevo poc'anzi - potrei tranquillamente scrivere qualcosa su questo, perché ci sono tanti ricordi che messi insieme potrebbero determinare un racconto di un viaggio, lento, in treno.*

M.G.: Infine, ti vorrei chiedere di fornire ai nostri lettori un consiglio per una lettura da fare proprio durante un viaggio in treno. Anzi, due consigli: un romanzo e un fumetto!

M.S.: *Un romanzo: "Il racconto di Arthur Gordon Pym" di Edgar Allan Poe, oppure "Nella musica del vento"! Un fumetto: "Oceano nero", Corto Maltese, naturalmente. (N.d.R.: "Nella musica del vento" è l'ultimo romanzo scritto da Steiner, mentre "Oceano nero" è un fumetto che vede come protagonista un Corto Maltese "rivisitato" e coinvolto in un'avventura ambientata ai*

giorni nostri, ad opera dei due fumettisti francesi Martin Quenehen e Bastien Vivès).



Grazie infinite per la disponibilità e la consueta cortesia e amicizia. Buon vento e buona vita, Marco!

Noi vi aspettiamo, invece, alla prossima puntata, grazie alla quale nell'Estremo Oriente ci andremo anche noi!

Michele Gambini



Per informarvi seguite le notizie della FAST -Confasal su: www.sindacatofast.it, www.lavocedirittietrasporti.it

Allegato a La voce Diritti e Trasporti stampato in proprio.

Responsabile coordinamento: Vincenzo Multari, Antonio Scalise

Hanno collaborato: Claudia Reale, Marco Buongiovanni, Michele Gambini

SEGRETERIA GENERALE

Via Prenestina 170 - 00176 Roma