

IPERSTORIA

Testi Letterature Linguaggi

Aggiornato il 12 Novembre 2012

Iscrizione nel Registro della
Stampa del Tribunale di Verona col
n. 1399 dal 6 giugno 2000.

NOTE SU TRENI E COWBOY

DI STEFANO ROSSO

Dalla letteratura al cinema alla cultura pop, in questo saggio si rievoca il mito del West attraverso le sue due immagini più prototipiche - la ferrovia e il cowboy.

PIKE: What would you do on his place. He gave his word.

DUTCH: Gave his word to a railroad.

PIKE: (*yelling*) It's his word!

DUTCH: (*yelling back*) That ain't what counts! It's who you give it to!

The Wild Bunch (Sam Peckinpah, 1969)

Il tema scelto per questo intervento è molto ampio per cui la sua trattazione sarà qui un po' rapsodica; rinvio ad altra sede un lavoro più dettagliato¹. D'altra parte *Treni di carta*, lo studio dedicato da Remo Ceserani ai treni in letteratura, offre una campionatura di notevoli proporzioni, sebbene il mondo americano vi trovi uno spazio limitato². Rischiano di tediare gli studiosi della storia e della sociologia del treno, vale la pena iniziare ricordando alcune distinzioni elementari, ma decisive, tra i contesti storici in cui sorge l'immaginario del treno negli Stati Uniti e in Europa e soprattutto in Inghilterra, visto che per buona parte dell'Ottocento la vecchia madrepatria inglese continua a rappresentare il punto di riferimento, anche in chiave oppositiva, della cultura statunitense. Qui ovviamente uso il termine "immaginario" in modo ampio e generico, come repertorio di miti e simboli di un'epoca, comprendendo quindi anche le creazioni letterarie e artistiche.

a) Come ha osservato Wolfgang Schivelbush³, il treno americano, a differenza di quello inglese ed europeo, si ispirava, in genere, nella forma, ma anche nella funzione, ai grandi battelli fluviali a vapore che attraversavano buona parte degli Stati Uniti a partire da inizio Ottocento, per intenderci le grosse imbarcazioni con le pale posteriori o laterali che compaiono nei romanzi di Mark Twain⁴. I treni statunitensi erano luoghi che favorivano la socializzazione (vagone aperto senza scompartimenti) a differenza dei vagoni inglesi, che, grazie appunto alla suddivisione interna, permettevano di difendere una certa privacy. (Ricordo qui che la prima ferrovia americana fu la Baltimore and Ohio Railroad del 1828, che nel 1840 le ferrovie raggiunsero il Midwest, e che nel 1869 fu terminata la prima linea transcontinentale, quando la Union Pacific e la Central Pacific si incontrarono nello Utah.)

b) I percorsi dei treni statunitensi nel West non erano rettilinei come quelli inglesi ed europei, ma tendevano ad aggirare gli ostacoli naturali (montagne, laghi, ecc.) sul principio del maggior risparmio nella costruzione, come scrive Schivelbush riprendendo Max Weber: il viaggio allora si allungava e durava giorni e giorni, procedendo con lentezza, ostacolato da molteplici inconvenienti, non ultimo quello dovuto a binari spesso poco stabili.

c) A differenza di quanto avvenne in Europa⁵, il treno fu raramente contestato dai nemici della rivoluzione industriale, o meglio le



[« HOME](#)

[ARCHIVIO](#)

[EVENTI](#)

[INFORMAZIONI](#)

[NEWSLETTER](#)

[PERCORSI TEMATICI](#)

[REDAZIONE](#)

[RISORSE ONLINE](#)

[RUBRICHE](#)

Nessuna categoria

[FEEDS RSS](#)

[Tutti gli articoli](#)

IPERSTORIA

© 2020 Iperstoria

[Informazioni tecniche](#)

Powered by [WordPress](#)

Compliant: [XHTML](#) & [CSS](#)

[Collegati](#)

SEARCH

critiche ai cambiamenti prodotti dall'avvento della ferrovia furono molto meno diffuse negli Stati Uniti che in Europa; il treno, eletto da molti come il simbolo per eccellenza della modernità, in America è raramente oggetto di demonizzazione. I treni della costa Est furono salutati con grande gioia e ne vennero esaltate le doti di comodità oltre che di funzionalità del servizio. Il treno, semmai, trovò una sua collocazione acconfittuale, a volte quasi irenica, nel pre-esistente mito del "giardino" che pervase la cultura americana fin dalle origini puritane e soprattutto nel corso del Settecento, un mito fondato sugli ideali pastorali del paesaggio e della fuga dalla civiltà risalenti a Virgilio e a Shakespeare⁶. Certo, nell'Ottocento la tecnologia urbana aveva messo in crisi il mito rurale sostenuto con veemenza da Thomas Jefferson dando vita, come scrive Leo Marx, a tre versioni diverse di pastorale: quella trascendentale di Ralph Waldo Emerson e Henry David Thoreau, quella tragica di Nathaniel Hawthorne e di Herman Melville, e quella vernacolare proposta da Mark Twain. La contraddizione, o meglio la convivenza dialettica tra mito rurale e tecnologia continuò a esistere anche in tutto il Novecento con la costante riproposizione del mito della fuga dalla civiltà e del viaggio senza destinazione che ben conosciamo, fino ai noti *On the Road* (1957) di Jack Kerouac o a film di culto come *Easy Rider* (Dennis Hopper, 1969).

Tuttavia, se in ambito socio-politico esistono molto di rado reazioni violente all'introduzione del treno negli Stati Uniti, (in altre parole non esiste un corrispettivo "anti-ferroviario" del luddismo), e se la retorica socio-politica americana non si nutre di argomentazioni reazionarie o semplicemente conservatrici come quelle quasi mistiche ma autorevoli di Thomas Carlyle, questo non significa che nella costruzione di uno dei più diffusi e duraturi miti americani, quello del "Far West", non compaiano posizioni eccentriche o perlomeno ambivalenti, trascurate da Leo Marx che in genere privilegia la letteratura "alta".

Va qui chiarito che faccio riferimento al mito del Far West e della Frontiera, cioè a quei discorsi sull'Ovest degli Stati Uniti che non coincidono con la "realtà materiale" indagata dagli storici; mi trovo cioè d'accordo con quanti ritengono che la letteratura *pulp* (i cosiddetti *dime novels*) operi con una buona dose di autonomia dalla realtà storica e sociale. Il mito del West e della frontiera nascono nel Seicento ma si affermano con prepotenza nell'Ottocento e, curiosamente, perdurano nel Novecento, cioè anche dopo che la Frontiera ha smesso di esistere⁷, quando ormai, negli anni Ottanta dell'Ottocento, le ultime sconfitte dei nativi americani portano inevitabilmente al loro quasi totale sterminio come pure alla distruzione delle mandrie di bisonti cruciali per la loro economia⁸. Il mito della frontiera non sopravvive alla fine della frontiera "materiale" semplicemente nella letteratura western, nel cinema e nella cultura del viaggio "on the road", ma anche nella retorica politica di presidenti americani che hanno lasciato tracce profonde nella cultura e nella sottocultura come Kennedy, Reagan, e Bush figlio⁹.

Qui mi limito a sottolineare solo gli aspetti del contrasto tra "realtà" storica e mito che risultano pertinenti per il tema di questo intervento.

1) Nell'immaginario western viene regolarmente proposto un duello frontale sulla strada centrale del villaggio tra due o più pistoleri che rimanda al carattere individuale del duello medievale precedente l'introduzioni delle armi da fuoco, duello ancora indebitato con l'epica classica (da Omero, a Tasso, Ariosto, ecc)¹⁰. Pare che tale duello fosse raro, come pure sembra che fossero poco frequenti le scazzottate che siamo abituati a vedere nei film, e che generalmente si uccideva colpendo alle spalle. In ogni caso gli storici sostengono che la violenza del West era comunque

molto meno diffusa di quella esistente nelle grandi città, mito duro a morire come si è visto anche recentemente con le contestazioni al film *Gangs of New York* (2002) di Martin Scorsese (e in nessun modo la violenza comune è paragonabile con la violenza di stato che portò allo sterminio delle popolazioni indiane).

2) L'assenza nella rappresentazione letteraria e soprattutto in quella del cinema classico hollywoodiano (dal muto al grande successo del genere western dagli anni Trenta fino alla fine degli anni Sessanta) di intere categorie di protagonisti come i neri (secondo gli storici un pistolero su sette era nero) e i messico-nordamericani (anche nel loro caso uno su sette). I neri compaiono nei film solo nella fase crepuscolare e "revisionista", e comunque raramente, come in *Silverado* (1985) di Lawrence Kasdan, in *Gli spietati (Unforgiven)*, 1992) di Clint Eastwood, e soprattutto in *Posse – La leggenda di Jessie Lee (Posse)*, 1993) di Mario Van Peebles, mentre i messico-nordamericani si librano dallo stereotipo solo in rari film, come ad esempio in *La ballata di Gregorio Cortez (The Ballad of Gregorio Cortez)*, Robert M. Young, 1982); ma si tratta di un'epoca in cui il cinema western classico è già "morto" e il "revisionismo" degli ultimi due decenni arriva fuori tempo massimo¹¹.

Ma ritorniamo al treno. Nella riproposizione letteraria e cinematografica del "Far West", il treno ha un ruolo più antagonista o comunque più ambiguo che nell'Est e sembra collocarsi al di là del semplice inserimento irenico della "macchina nel giardino" di cui ha parlato con tanta acutezza Leo Marx. Nella mitologia western il treno è in genere percepito come un elemento ineluttabile dell'avanzamento della modernità (il cowboy non si sogna neppure lontanamente di organizzare una rivoluzione o una semplice sommossa anti-industriale, né ha coscienza della propria natura reazionaria o perlomeno conservatrice). Tuttavia, raramente il cowboy vede il treno con occhio positivo o indulgente, certo non ne è mai entusiasta. Buona parte del mito western è legato a ideali cavallereschi rivisitati e quindi tendenzialmente nostalgici. Se è vero che dal 1870 i treni permisero di trasportare le grandi mandrie dal Sud (Texas) ai grandi mercati del Midwest e del Nord – un percorso di quasi duemila chilometri – e quindi sembrarono facilitare l'arricchimento del mondo legato al bestiame, in realtà fondarono unicamente la ricchezza del capitale e dei capitalisti delle ferrovie (che imposero prezzi esorbitanti ai proprietari di bestiame) e, negli anni Ottanta dell'Ottocento, determinarono rapidamente l'estinzione della figura dei cowboy itineranti ormai non più necessari. Di qui, senza che vi sia alcuna presa di coscienza "di classe" (come quella che invece sembra emergere tra allevatori e nuovi imprenditori dell'Ovest in *Johnny Guitar* di Nicholas Ray, 1954) la ferrovia viene guardata con sospetto.

Il cowboy e il bandito del West, in altre parole il pistolero solitario o di gruppo, è in genere presentato con un'autoconsapevolezza di tipo (almeno parzialmente) "morale"; crede in alcuni valori cavallereschi ereditati dal Medio Evo come la "lealtà", ma li coniuga accentuando un fenomeno caratteristico degli eserciti moderni, il "legame maschile" (il *male bonding*, quello che i francesi chiamavano *compagnonnage*), cioè quel legame tra i compagni d'armi, tra i commilitoni (i *buddies*), che porta alla ricostruzione di famiglie di soli maschi dove vengono ridistribuiti i ruoli della famiglia eterosessuale "normale", con ovvie conseguenze misogine. E forse è per questo che il legame tra immaginario western e bellico è molto forte: non a caso John Wayne, il simbolo del western, diventa anche il grande eroe dei film di guerra da *The Fighting Seabees* (Edward Ludwig 1944) e *Back to Bataan* (Edward Dmytryk 1945) fino a *The Green Berets* (John Wayne, 1968)¹².

Il cowboy, comunque venga rappresentato, vede con notevole sospetto l'avanzamento della ferrovia nel Mid-West e poi nel West, sia verso Sud (Texas, New Mexico e Arizona) sia verso Nord (Colorado, Utah, Wyoming, Montana, Idaho, parte del Nebraska, dei due Dakota, fino a Nevada, Oregon, ecc.), seguendo le direttive degli antichi itinerari delle carovane che attraversavano in latitudine l'America del Nord (l'Oregon Trail, il California Trail, ecc.). Un bell'esempio di questo sentimento di sospetto nei confronti della ferrovia si trova nella parte iniziale di un film che, forse più di ogni altro, segna la fine del genere western, *Il mucchio selvaggio* (*The Wild Bunch*, 1969) di Sam Peckinpah. Dopo la sparatoria iniziale in cui perdono la vita molti membri innocenti della comunità, gli uomini più autorevoli del villaggio devastato dalla violenza si scagliano contro il rappresentante della ferrovia (più che contro i membri della posse criminale che ha tentato di svaligiare la banca)¹³.

We're holding you and your *railroad* responsible for this carnage!

HARRIGAN: Mr Benson...

CITIZEN 4: Innocent people are dead.

Women dying and mangled because you used our town as a battlefield!

The *railroad* is going to pay for our loss of blood!

HARRIGAN: We were trying to catch a band of outlaws!

CITIZEN 4: You lured them in here.

The *railroad* has been blabbing about a big payload for weeks!

HARRIGAN: We represent the law!

(Thornton leaving the office, the children on the street, running, play the shooting.)

A queste accuse si unisce Thornton (l'attore Robert Ryan) il leader di coloro che sono costretti dalla ferrovia per inseguire il mucchio selvaggio¹⁴. Ma anche tra i componenti del "mucchio" la ferrovia non gode di particolare favore, come emerge in una serie di scene successive dove la parola *railroad* è sufficiente per esprimere disprezzo:

PIKE: *Railroad* men!

L. GORCH: Maybe that damn *railroad*!

DUTCH: That damn *railroad* you're talking about sure isn't getting no easier.

DUTCH: Man, you sure must have hurt that *railroad*.

DUTCH: Gave his word to a *railroad*!

D'altra parte anche in *C'era una volta il West* (Sergio Leone, 1968), sebbene sia presente insieme a un'epica del progresso tecnologico (fortemente legato però al duro lavoro dei manovali di ferrovia), il treno è in mano a un capitalista senza scrupoli (l'attore Gabriele Ferzetti), ancorché gravemente malato, che non esita a servirsi dei mezzi più spregevoli per ottenere quello che desidera per mano di un pistolero dal ghigno malvagio (Henry Fonda).

Ma la ferrovia, oltre che demonizzata in quanto fonte di soprusi, violenze e strozzinaggio economico con la connivenza del governo federale che concede incredibili privilegi a chi vi investe, e condannata come irruzione di una modernità che sconquassa gli equilibri difficili del West¹⁵, viene frequentemente associata a un altro polo negativo per il dominio maschile: il "femminile", in un regime, quello del romanzo e del cinema western, in cui solo il maschile è valore, e in un periodo in cui la "cultura virile" cerca di

recuperare spazio rispetto al culto della domesticità diffusosi nel secondo Ottocento¹⁶.

La ferrovia è il mezzo con cui arriva in Wyoming la maestrina del romanzo *The Virginian* (1902) di Owen Wister. Perché citarlo qui? Perché è il testo (quasi sconosciuto in Italia)¹⁷, che rappresenta la sintesi del mito del West avviato ottant'anni prima da James Fenimore Cooper (*L'ultimo dei Mohicani*, 1826) e costituisce il punto di partenza del grande western hollywoodiano.

Lo schema narrativo è il seguente: la donna si scontra con l'uomo che ama, proponendo modi diversi da quelli violenti per ottenere giustizia e gli dà un ultimatum: l'uomo deve scegliere tra lei e la violenza. L'uomo sceglie lo scontro a fuoco e lo vince, e la donna, contravvenendo alla promessa fatta, non lo abbandona. Questo è quanto avviene in *The Virginian* come pure nel più noto *Mezzogiorno di fuoco* (*High Noon*, Fred Zinneman, 1952), in cui una splendida Grace Kelly si dissocia dalla scelta violenta del marito (Gary Cooper), salvo poi impugnare un'arma per difenderlo. L'alternativa alla sottomissione del femminile al maschile è la rimozione totale del femminile: e allora compare la schiera di eroi solitari di cui Clint Eastwood è l'esemplare più noto, ma che era stato degnamente preceduto dal John Wayne di *Sentieri selvaggi* (*The Searchers*, John Ford, 1956) e di *L'uomo che uccise Liberty Valence* (*The Man Who Shot Liberty Valence*, John Ford, 1962), per limitarci a due esempi celeberrimi.

La ferrovia porta nel West ciò che al West non appartiene: l'Est e soprattutto il femminile, o comunque il non-cowboy, colui che non sa o non può cavalcare per centinaia di chilometri, l'anziano, il malato, il bambino, l'uomo effeminato. In questi casi la ferrovia viene vista con ostilità, sebbene con certa rassegnazione, come inevitabile femminilizzazione del mondo western: con le donne arrivano la legge e l'istruzione; in altre parole i fatti (il cowboy) si trovano a combattere contro le parole (le donne, i politici, ecc.) una battaglia che pare persa in partenza. Non a caso la fanciulla di *The Virginian* è una maestrina che porta in Wyoming la cultura e la "lingua" egemone dell'Est¹⁸.

Il treno, nonostante il fascino che deriva dalla potenza della macchina a vapore (lo stesso fascino prodotto dal battello fluviale) è visto anche in antagonismo al cavallo, l'estensione, il correlato ovvio, quasi un prolungamento sessuale (alcuni lo definiscono il "partner") del cowboy. Il treno è il simbolo, anche nelle distese sterminate e selvagge che attraversa, della modernità e di quegli aspetti della modernità a cui il cowboy del mito si oppone: industrializzazione, urbanizzazione, ma anche la percezione "turistica", superficiale, non "vissuta" dei luoghi selvaggi (questi sono gli anni della creazione dei primi grandi parchi nazionali, con conseguente frustrazione dei cacciatori di pellicce, una delle tante varianti dei cowboy). La traversata a cavallo (e il cavallo è un elemento di fusione fondamentale con la natura selvaggia alla quale il cowboy è indissolubilmente legato)¹⁹ invece, con tutti i suoi stoici disagi e le sue incognite eroiche, impone una sopravvivenza attiva e non ha nulla della visione tranquilla e panoramica che si ha dal finestrino del treno: è un'esperienza limite simile a quella della guerra e come tale esige una retorica essenziale e scarna fin quasi al silenzio, non l'inutile "chiacchiera" femminile o quella falsa dei politici.

Da qui forse ha origine un certo compiacimento che compare nella rapina al treno, uno dei *topoi* del western sia romanzesco sia filmico, in genere venata di ironia se non addirittura di comicità²⁰.

Il cavallo è duttile e flessibile (anche se ben poco lo è il carattere del cowboy) mentre il treno, pur potentissimo, è schiavo del suo percorso immutabile. E a questo proposito va ricordata ancora una volta una scena memorabile in cui, sempre in *Il mucchio*

selvaggio (sequenza 29)²¹, i soldati non riescono a far scendere i cavalli dal treno, mentre la *posse* dei banditi fugge impunemente al galoppo, scena che sintetizza il senso di superiorità dell'uomo in sella rispetto a colui che si serve del treno. Non a caso i soldati che viaggiano nei vagoni sono ridicolizzati, descritti come bambini, quasi femminili.

Finché l'uomo del West rimane in rapporto esterno con il treno, conserva la sua sicurezza e spavalderia. Nel caso della rapina al treno, oppure della gara di velocità tra treno e diligenza o tra treno e cavallo per la consegna della posta, oppure ancora quando il treno trasporta un pericolo (*Mezzogiorno di fuoco, C'era una volta il West*) o deve condurre un criminale verso la prigione federale (*Quel treno per Yuma*, Delmer Daves, 1957), la spavalderia del cowboy cede il posto all'impaccio, esattamente come avviene quando il cowboy è servito a tavola da una donna nella casupola del ranch, e dove, nella domesticità, perde tutto il suo potere²². E un magistrale esempio di questa difficoltà di inserimento è costituito dal racconto di Stephen Crane "The Bride Comes to Yellow Sky" ("La moglie arriva a Yellow Sky", 1898)²³, in cui lo sceriffo protagonista della storia, non appena sale sul treno, si trova in evidente imbarazzo, non riesce a dimostrare la sua superiorità nei confronti della timida donna che ha appena sposato, e si sente perfino deriso dai camerieri neri.

L'interno dei vagoni riproduce un microcosmo della cultura "effeminata" dell'Est dentro l'Ovest. Il treno americano, come ho sottolineato prima, era spazioso e favoriva i rapporti sociali e un certo movimento. Ma sul treno, come su un battello fluviale, bisogna sapersi muovere, sapersi comportare in un certo modo e saper fare conversazione. E ciò che distingue il cowboy dall'uomo dell'Est, e a maggior ragione dalla donna, è proprio il suo silenzio: il cowboy agisce, non chiacchiera, e si ritrova a suo agio solo con i piedi per terra, o meglio, con gli stivali infilati in due staffe.

1. Prevedo di completare, entro il 2008, uno studio sulla narrativa western che comprenderà un capitolo su questo tema.[\[↗\]](#)
2. Cfr. R. CESERANI, *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Marietti, Genova, 1993.[\[↗\]](#)
3. Cfr. W. SCHIVELBUSH, *Geschichte der Eisenbahnreise* (1977); trad. it. di C. VIGLIERO, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Einaudi, Torino, 1988; cfr. inoltre P. PRATO e G. TRIVERO, *Viaggio e modernità: L'immaginario del mezzo di trasporto tra '800 e '900*, Shakespeare & Company, Napoli, 1989. Sui treni nel West si vedano, tra gli altri, R.E. RIEGEL, *The Story of the Western Railroads: From 1852 to the Reign of the Giants* (1926), University of Nebraska Press, Lincoln and London, 1964.[\[↗\]](#)
4. veda ad esempio M. TWAIN, *The Adventures of Huckleberry Finn*, 1884, capitolo 16, in cui un battello a pale travolge la zattera di Huck e Jim in fuga verso la libertà.[\[↗\]](#)
5. Cfr. ancora R. CESERANI, *Treni di carta*, op. cit.[\[↗\]](#)
6. Cfr. su questo soprattutto L. MARX, *The Machine in the Garden: Technology and the Pastoral Ideal in America*, Oxford University Press, New York, 1964; trad. E. KAMPMANN, *La macchina nel giardino. Tecnologia e ideale pastorale in America*, Edizioni Lavoro, Roma, 1987. Per quel che riguarda il treno nell'arte americana si veda S. DAYLEY e L. MARX, a cura di, *The Railroad in American Art: Representations of Technological Change*, The MIT Press, Cambridge (MA), 1988.[\[↗\]](#)
7. Per una rilettura del saggio di Turner sulla Frontiera si veda F. FASCE, *Le frontiere del discorso storico. Rileggendo Fredrick Jackson Turner*, "Ácoma", 1 (1), 1994, pp. 40-48.[\[↗\]](#)
8. Ed è pure curioso che nel Novecento il mito della Frontiera si diffonda in Europa, cioè in una terra che ha perso la frontiera da tempo immemorabile. Ovviamente si tratta, in buona parte dei casi, del un mito nostalgico di una natura non semplicemente addomesticata, ma in via di distruzione. Ma a questo aspetto vanno aggiunti gli aspetti di costruzione dell'identità maschile europea a cui farò un breve accenno più oltre.[\[↗\]](#)

9. Sul mito della frontiera nel Novecento si veda R. SLOTKIN, *Gunfighter Nation: The Myth of the Frontier in Twentieth-Century America*, Atheneum, New York, 1992. [↵]
10. Cfr. su questo A. SCURATI, *Guerra. Narrazioni e culture nella tradizione occidentale*, Donzelli, Roma, 2003. [↵]
11. Il western classico muore verso la fine degli Anni Sessanta. Su questo cfr. G. MARIANI, "Reimmaginare il passato. Il mito della frontiera, la violenza e il cinema western 'revisionista' (1982-1993)", in S. ROSSO (a cura di), *Un fascino osceno. Guerra e violenza nella letteratura e nel cinema*, ombre corte, Verona, 2006, pp. 108-150. [↵]
12. Sul mito di John Wayne si vedano: E. LEVIN, *John Wayne: Prophet of the American Way of Life*, Scarecrow, Metuchen (NJ), 1988; R. ROBERTS e J.S. OLSON, *John Wayne American*, The Free Press, New York, 1995; G. WILLIS, *John Wayne's America: The Politics of Celebrity*, Simon & Schuster, New York, 1997; J.M. RIGGIN, *John Wayne: A Bio-Bibliography*, Greenwood, New York, 1992. [↵]
13. La sceneggiatura completa di *The Wild Bunch* è reperibile all'indirizzo http://sfy.ru/sfy.html?script=wild_bunch; i corsivi sono miei. [↵]
14. Gli inseguitori, compreso l'ex compagno Thornton (Robert Ryan), sono tutti criminali a cui è stata promessa la grazia se uccideranno i membri del "mucchio selvaggio". [↵]
15. In realtà non è propriamente possibile parlare di equilibri per un paese in cui sono stati i bianchi a negare ogni diritto ai nativi. [↵]
16. Cfr. J.P. TOMPKINS, *West of Everything: The Inner Life of Westerns*, Oxford University Press, New York, 1992. Sul culto della domesticità cfr. ancora J.P. TOMPKINS, *Sensational Designs: The Cultural Work of American Fiction: 1790-1860*, Oxford University Press, New York, 1985. Sulle costruzioni delle identità virili nell'Ottocento Americano si veda soprattutto M. KIMMEL, *Manhood in America: A Cultural History*, Free Press, New York, 1996 (poi Oxford University Press, New York, 1996). [↵]
17. Tra le versioni cinematografiche di *The Virginian* si veda soprattutto quella di Victor Fleming con Gary Cooper (1929) e quella di Stuart Gilmore con Joel McCrea (*Il virginiano* 1946). [↵]
18. Cfr. J.P. TOMPKINS, *West of Everything*, op. cit. [↵]
19. Si veda la visione nostalgica del cavallo che diventa mangime prodotto dall'industria in *Gli spostati* (*The Misfits*, 1961) di John Huston. [↵]
20. Si veda per questo la serie di esilaranti rapine al treno, sia all'andata sia al ritorno, in *Butch Cassidy* (*Butch Cassidy and the Sundance Kid*, George Roy Hill, 1969). Il tema della rapina al treno sarebbe stato poi ripreso nel "prequel" *Il ritorno di Butch Cassidy* (*Butch Cassidy and Sundance: The Early Years*, Richard Lester, 1979), ma con ben minore brillantezza. [↵]
21. Per la divisione in sequenze del film di Peckinpah si veda U. MOSCA, *Sam Peckinpah. Il mucchio selvaggio*, Lindau, Torino, 1997, pp. 31-46. [↵]
22. Cfr. il film *Sette spose per sette fratelli* (*Seven Brides for Seven Brothers*, 1954) di Stanley Donen. [↵]
23. Per una traduzione italiana si veda S. CRANE, "La sposa arriva a Yellow Sky", in Id., *Il passo della giovinezza*. trad. M. CARAMELLA, SugarCo, Milano, 1984, pp. 19-33 [↵]

23 Dicembre 2006

« [DEMOCRAZIA IDEALE E DEMOCRAZIA REALE NEGLI STATI UNITI](#)
[VENCIDOS. VIOLENZA E REPRESSIONE POLITICA NELLA SPAGNA DI](#)
[FRANCO \(1936-1948\)](#) »

© 2006 Iperstoria