



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI PADOVA

Università degli Studi di Padova

Dipartimento di Studi Linguistici e Letterari

Corso di Laurea Magistrale in
Filologia Moderna
Classe LM-14

Tesi di Laurea

*Il viaggio e la lentezza.
Le strade blu di William Least Heat-Moon e Paolo Rumiz*

Relatore
Prof. Luigi Marfè

Laureando
Giuseppe Criscione
n° matr.2060403 / LMFIM

Anno Accademico 2023 / 2024

Indice

Introduzione	5
Capitolo I. Scrittura di viaggio e turismo	
La letteratura e il movimento	11
Per una critica alla velocità	21
Il turismo e i nonluoghi	26
Oltre la “fine dei viaggi”	36
Capitolo II. Il viaggio lento	
Politica della divagazione: Whitman e Thoreau	43
Due vie per l’Oxiana: Chatwin e Bouvier	51
I viaggi lenti nella tradizione odeporica italiana	69
Capitolo III. Le <i>Blue Highways</i> di William Least Heat-Moon	
I motivi del viaggio	79
La quarta dimensione	87
Il cronotopo dell’incontro	95
Il caso e la solitudine	103
Capitolo IV. L’Italia minore di Paolo Rumiz	
I motivi del viaggio	107
I “monti naviganti”	117
La resistenza delle strade minori	125
L’Italia in seconda classe	129
Bibliografia	139

Introduzione

Il termine inglese antico *travel* (nel senso di viaggio) era originariamente identico a *travail* (che significa ‘problema’, ‘lavoro’ o ‘tormento’). Quest'ultimo, a sua volta, tramite influenza francese, sembra derivare dal latino *tripalium*, cioè uno strumento di tortura a tre punte. Viaggiare, quindi, evocava l'idea di un'impresa faticosa e piena di pericoli. Oggigiorno non è più così, e viaggiare ha assunto molteplici significati. Il presente lavoro si concentra sulle forme e i motivi ricorrenti delle rappresentazioni letterarie del viaggio lento, con particolare riferimento al sovvertimento degli automatismi della velocità contemporanea. Sulla base della critica alla velocità e la contestazione del turismo di massa, sono presi in esame due casi, lo scrittore statunitense William Least Heat-Moon e il giornalista italiano Paolo Rumiz: due autori accomunati da un'attenzione ai luoghi più marginali e ai sentieri meno battuti.

L'obiettivo principale dell'elaborato è quello di valorizzare la lentezza del viaggio in contrapposizione alle dinamiche accelerate della nostra epoca. Inizialmente, si è reso quindi opportuno analizzare i processi della nostra società più segnati dalla velocità, come il turismo. La tesi si concentra sulle rappresentazioni letterarie che contestano l'ossessione teleologica del viaggio contemporaneo. Attraverso *Blue Highways* (Strade Blu, 1982) e *La leggenda dei monti naviganti* (2007), rispettivamente di William Least Heat-Moon e Paolo Rumiz, la tesi affronta i temi che accomunano i viaggiatori lenti del Novecento: l'incontro e la solitudine, la strada e la divagazione, l'identità e lo smarrimento.

La tesi si articola in quattro capitoli: il primo, prende in esame le teorie della geocritica, il tema della dromoscopia, e le trasformazioni imposte al viaggio dal fenomeno turistico; poi il secondo capitolo si presenta come una breve rassegna dei vagabondaggi lenti nella letteratura contemporanea; quindi, il terzo capitolo si concentra su *Blue Highways* di William

Least Heat-Moon; infine, protagonista nel quarto capitolo è “L’Italia minore di Paolo Rumiz”.

Il primo capitolo prende in esame le teorie che si concentrano sulle categorie narrative implicate nel rapporto fra viaggio e scrittura: in particolare, si riflette su come la percezione e la rappresentazione di spazio e tempo siano profondamente cambiate nei racconti di viaggio del secondo Novecento. Partendo dal concetto di confine e della sua trasgressione, vengono analizzate la distinzione di “spazio liscio” e “spazio striato”, e la dialettica di “deterritorializzazione” e “riterritorializzazione” proposte da Gilles Deleuze e Félix Guattari, processi in cui la scrittura raffigura una delle possibili rappresentazioni del reale nella sua eterogeneità. Le teorie di Henri Lefebvre, secondo cui lo spazio è contemporaneamente globale e frammentato, mostrano la polifonia semantica dei luoghi e la possibilità della loro riterritorializzazione attraverso la letteratura, il ruolo fondamentale dello scrittore-viaggiatore nel rapporto fra spazio reale e spazio immaginario. Sulla base degli studi di Arjun Appadurai, il capitolo prende in esame i fenomeni di standardizzazione e omogeneizzazione dei luoghi, causa delle disgiunzioni territoriali e delle problematiche politiche-economiche della società contemporanea. In seguito, il capitolo prende in considerazione la critica alla velocità sulla base dei neologismi proposti da Paul Virilio: dromologia e dromoscopia. Gli studi del filosofo francese spiegano come la velocità proietti l’individuo in uno spazio che viene istantaneamente rigettato nel passato, e come la percezione spaziotemporale sia cambiata: non si viaggia più pensando al rapporto tra distanza e spazio, bensì a quello di distanza e tempo. Successivamente, viene presentata una breve storia di come il turismo abbia cambiato la pratica del viaggio e la percezione dello spazio: la mercificazione del turista e la consumazione dei luoghi teorizzata da John Urry. Il capitolo si interroga sulle conseguenze nell’immaginario letterario dei processi dell’industria turistica: la standardizzazione, ovvero la trasformazione del viaggio in vacanza-lavoro; il montaggio, la creazione di itinerari predefiniti per i turisti; infine, la produzione in serie, cioè l’invenzione del viaggio di gruppo. Vengono affrontati gli studi di Marc Augé, con particolare riferimento al concetto di nonluogo e al rapporto fra globalizzazione e la crescita dell’industria turistica. Infine, il capitolo prende in esame l’autostrada, rappresentazione di un nonluogo e del viaggio veloce. Attraverso *Los autonautas de la cosmopista* (Gli autonauti della cosmostrada, 1982) di Julio

Cortázar, l'elaborato espone un esempio di sovvertimento degli automatismi del viaggio e dell'imperativo della velocità e alcune delle tematiche presenti tanto nell'opera di Heat-Moon quanto in quella di Rumiz.

Il secondo capitolo prende in esame i cambiamenti che hanno interessato l'idea e le pratiche del viaggio tra Ottocento e Novecento: per prima cosa, il racconto di viaggio smette di essere sinonimo di conoscenza e descrizione di luoghi sconosciuti; in questo senso, la riscoperta della lentezza rappresenta una delle possibili soluzioni degli scrittori del secolo scorso, in contrapposizione alla "fine dei viaggi" teorizzata da Claude Lévi-Strauss. Vengono quindi proposti due teorici del viaggiare lento nella letteratura americana: Henry David Thoreau e Walt Whitman. Per il primo, camminare, viaggiare a piedi non è solo un modo per riconciliare il proprio spirito con la natura, ma anche un messaggio politico-economico a discapito della crescente industrializzazione del XIX secolo. Per Whitman, invece, la strada rappresenta la libertà e la democrazia: è il luogo dove le differenze sociali vengono meno, uno spazio in cui le realtà antitetiche si sovrappongono e ogni uomo può essere davvero libero. Successivamente, viene presentato un testo che ha ispirato molti scrittori nel Novecento nella riflessione metaletteraria sul viaggio: *The Road to Oxiana* (La via per l'Oxiana, 1937) di Robert Byron. Definito da Bruce Chatwin come un «testo sacro», quest'opera anticipa molti dei temi presenti in autori del secondo Novecento, come Patrick Leigh Fermor, Bruce Chatwin e Nicolas Bouvier. In seguito, il capitolo prende in considerazione la poetica della lentezza nei libri di viaggio di Chatwin e Bouvier, ponendo l'attenzione a testi come *In Patagonia* (In Patagonia, 1977) e *The Songlines* (Le vie dei canti, 1987) del primo, e *L'Usage du monde* (La polvere del mondo, 1963) del secondo. L'ultima parte del capitolo prende in esame alcuni testi della letteratura odepórica italiana del Novecento. In comparazione con i viaggiatori precedenti, vengono trattati i resoconti di viaggio di autori come Mario Soldati, Alberto Moravia, Carlo Levi, Gianni Celati, Italo Calvino.

Il terzo e il quarto capitolo sono speculari, essendo dedicati alla critica della velocità e alla poetica della lentezza nelle opere di William Least Heat-Moon e Paolo Rumiz. Dopo aver delineato un profilo dell'autore e le premesse del viaggio lungo le strade secondarie americane, il terzo capitolo prende in esame i temi principali di *Blue Highways*. Il lavoro è

incentrato quindi sul resoconto di viaggio che porta Heat-Moon a percorrere gli Stati Uniti, in un viaggio circolare, da Columbia a Columbia. I temi affrontati sono molteplici: il tempo e il mutamento in viaggio; il cronotopo dell'incontro e l'importanza dell'imprevisto; il vagabondaggio e la solitudine. Il quarto capitolo prende in considerazione i due viaggi di Rumiz sulle due catene montuose italiane: le Alpi e gli Appennini. Il racconto di questi due itinerari è narrato ne *La leggenda dei monti naviganti*, un testo che pone l'attenzione sulle tematiche classiche del viaggio lento: l'identità dei luoghi marginali; il rapporto fra spazio e scrittura; il cronotopo dell'incontro e l'elogio delle strade minori. Anche in questo caso, dopo aver delineato un profilo dell'autore e le premesse del viaggio, vengono presi in considerazione i motivi ricorrenti presenti nelle opere di Rumiz: la resistenza identitaria nell'Italia marginale; i luoghi abbandonati dalla politica; la memoria storica della montagna attraverso il ricordo di chi resiste all'omologazione dei territori; il lusso di perdere tempo e l'elogio del silenzio; tutti elementi chiave per un paese che va attraversato lentamente.

In conclusione, la comparazione tra William Least Heat-Moon e Paolo Rumiz è interessante per diversi motivi. I due autori presentano tematiche affini nella rappresentazione dei loro viaggi nella lentezza, ma anche alcune divergenze. Un esempio può essere il rapporto tra il viaggiatore e la mappa: Rumiz prepara negli anni precedenti al viaggio una carta dettagliata dei luoghi e delle persone che può incontrare lungo il cammino (anche se a volte si lascia trasportare dall'imprevisto), mentre Heat-Moon viaggia per grandi linee seguendo una rotta, ma in realtà, è l'accidente il suo vero timone. Ciononostante, la tesi pone l'attenzione maggiormente sugli aspetti che accomunano i due scrittori. Un primo elemento da rimarcare è la scelta del veicolo: percorrere i confini esterni degli Stati Uniti con un Ford Econoline è una soluzione insolita; lo stesso si può dire per la Fiat Topolino, di certo non il veicolo più veloce per attraversare l'Italia. In secondo luogo, nonostante i due testi siano scritti a distanza di venticinque anni l'uno dall'altro e in due territori completamente diversi, è possibile notare un numero rilevante di contenuti accomunanti: l'attenzione per i dettagli della natura e i relativi cambiamenti in corso; la strada come riflessione sulla vita, metafora di un percorso di mutamento; la centralità dell'incontro e delle storie dei luoghi, collegamento tra passato e presente in un'unica dimensione temporale; la memoria e l'immaginazione, in quanto strumenti di risemantizzazione dei territori; il valore dei luoghi

della marginalità, contrapposti all'omologazione dei nonluoghi, spazi identitari che ancora conservano la traccia del tempo.

Capitolo I

Scrittura di viaggio e turismo

La letteratura e il movimento

Tornare a Parigi una domenica pomeriggio attraversando l'autostrada del sud è una pessima idea. È facile trovarsi imbottigliati nel traffico per ore. Nondimeno, ciò che può sembrare un incubo, può rivelarsi anche il punto di partenza di una nuova storia, in cui c'è chi perde la vita, chi si innamora, chi sogna un viaggio che non è ancora iniziato. Ne *La autopista del Sur* (L'autostrada del sud, 1966) di Julio Cortázar troviamo tutti questi elementi: il suicidio dell'uomo della Caravelle, la storia d'amore tra l'ingegnere e la ragazza della Dauphine, e anche un «bambino biondo il cui immenso divertimento in queste particolari circostanze consiste nel far correre liberamente la sua automobilina sui sedili e sul bordo posteriore della Taunus».¹ Nonostante la situazione di stallo per via del traffico, l'immaginazione del bambino va oltre la fine del viaggio: con la fantasia è possibile esplorare luoghi immaginari, riscoprire il significato del viaggio vero, la valenza formativa del percorso senza l'ossessione per la meta. Per comprendere pienamente l'immagine che Cortázar dipinge con il movimento dell'automobilina, è necessario concentrarsi innanzitutto su alcuni motivi ricorrenti che caratterizzano le rappresentazioni contemporanee del viaggiare lenti. Gli obiettivi di questo capitolo sono molteplici: spiegare attraverso la prospettiva della geocritica come la percezione e la rappresentazione di spazio e tempo siano profondamente cambiate nei racconti di viaggio del secondo Novecento; descrivere lo sviluppo del turismo

¹ J. Cortázar, *La autopista del Sur*, in *Todos los fuegos el fuego*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1966; trad. it. a cura di F. N. Rossini, *L'autostrada del sud*, in *Tutti i fuochi il fuoco*, Torino, Einaudi, 2014, p. 4.

e il proliferare dei nonluoghi; infine, delineare la critica alla velocità e gli stratagemmi odeporici e retorici dei viaggiatori lenti.

Nel mondo romano oltrepassare un *limes* (un confine) o un *limen* (una frontiera) era trasgredire. Il termine si riferiva inizialmente allo spazio più che ad un'infrazione morale, anche se non mancano alcuni esempi di un utilizzo più astratto del verbo: Cicerone impiegava *transgressio* (il sostantivo derivato dal predicato) per indicare la figura dell'iperbato, come se il testo in quel momento avesse passato la frontiera di una regolare struttura sintattica. D'altronde, il termine veniva usato anche quando si saltava da un argomento all'altro, così come nell'iperbato una delle due parole si allontana dall'altra. In questo senso, l'iperbato potrebbe anche essere inteso come una rivelazione intima, dopo un'iniziale oscurità sintattica. La trasgressione era quindi, per il mondo antico, l'esaminazione o la violazione di ciò che si trova al di là del mondo conosciuto. È sottile la soglia che separa termini come trasgressione, azione e intrusione: quest'ultima trova rappresentazione nella guerra, come azione militare e violazione tra la natura divina e quella umana. Uccidere un individuo è un'effrazione della legge divina. Il limite che separa l'azione dalla trasgressione viene definito da Gilles Deleuze e Félix Guattari epistrato, vale a dire il «margine di devianza tollerato»: ² dal punto di vista giuridico, la violazione di una legge è variabile rispetto alla legge stessa e rimandata alla sentenza del giudice.

La trasgressione, tuttavia, è operabile solo in uno spazio striato, cioè in uno spazio controllato, uno spazio che divide, come la frontiera (secondo l'uso attuale del termine). Lo spazio striato è un modello di frammentazione rigida dello spazio: i luoghi urbani pensati attraverso una razionalizzazione degli spazi sono un esempio perfetto per rappresentare questo modello di segmentazione; al contrario, le steppe, i deserti o i mari definiscono la concezione di spazio liscio. È inopportuno però, contrapporre in modo netto queste due nozioni: il Mediterraneo, per esempio, potrebbe essere classificabile come spazio liscio, ma il controllo dei flussi migratori da parte delle politiche europee lo pone in una condizione di spazio ibrido, una mezza via tra le due definizioni. Il capitalismo è uno dei pochi fenomeni contemporanei che sfugge totalmente alle regole di questi spazi, che siano lisci o striati, dato

² B. Westphal, *La Géocritique. Réel Fiction Espace*, Paris, Les Éditions de Minuit, 2007; trad. it. a cura di L. Flabbi, *La Geocritica. Reale Finzione Spazio*, Roma, Armando, 2009, p. 64.

che le merci attraversano le frontiere senza nessun impedimento. Il colonialismo e il capitalismo hanno creato una serie di eventi causa-effetto per cui gli spazi lisci e striati non sono fissi, bensì si spostano lungo il pianeta: le guerre derivate da interessi politico-economici occidentali hanno prodotto la deterritorializzazione e lo spostamento di migliaia di profughi verso l'Occidente, così da creare un unico grande spazio liscio globalizzato, simbolo di un mondo che si restringe. È anche vero però che, al contrario delle merci che sfuggono a qualsiasi tipo di protezionismo, i profughi o chi scappa dal proprio paese nella speranza di un futuro migliore non sempre viene accolto dall'Europa, anzi quest'ultima costruisce nuove frontiere. «La trasgressione impone l'eterogeneo, e da qui la policronia (coniugazione di temporalità differenti) e la politopia (composizione di spazialità differenti, spazio colto nella sua pluralità)».³

Ciò che a noi interessa è lo spazio liscio, in particolare il processo di deterritorializzazione e riterritorializzazione: secondo Deleuze, come il filosofo, lo scrittore di viaggio deterritorializza lo spazio striato, lo rende nuovamente liscio, e infine lo riterritorializza. Lo spazio striato delimitato dalla civiltà permette lo spostamento da un punto all'altro, eliminando l'eterogeneità dello spazio assoluto. Ad esempio, partendo da un punto A, e cercando di arrivare ad un punto B di una grande città, la soluzione migliore sarà utilizzare un mezzo di trasporto. Tuttavia, questa scelta incastra l'individuo all'interno dello spazio striato, cioè in una spazio-temporalità in cui la velocità non viene manovrata dal soggetto, dato che sarà blindato da un tempo di attesa, dagli orari dei mezzi pubblici, dal traffico o dall'itinerario scelto dal conducente. Ciononostante, è possibile trasformare uno spazio liscio in uno striato o viceversa.⁴ Seguendo l'esempio precedente, basterà andare a piedi, così che il soggetto in questione possa avere il controllo spaziotemporale del percorso.

Il controllo dei luoghi passa attraverso la striatura del mondo, tramite i confini che delimitano, le frontiere che discriminano e le barriere che rifiutano. L'obiettivo è di «inscrivere ogni porzione di mondo all'interno di un quadro che si crede debba essere quello del destino unico di tutta l'umanità».⁵ Tuttavia, lo spazio non è omogeneo. Le arti lo

³ Ivi, p. 65.

⁴ Cfr. G. Deleuze et F. Guattari, *Mille plateaux. Capitalisme et schizophrénie*, Paris, Les Editions de Minuit, 1980; trad. it. a cura di G. Passerone, *Millepiani. Capitalismo e schizofrenia*, Roma, Castelvecchi, 1987.

⁵ P. Auriol, *La Fin du voyage*, Paris, Editions Allia, 2004, p. 20.

dimostrano: una rappresentazione letteraria e iconica di uno stesso luogo possono condurre a diversi significati. Lo spazio può «essere percepito solo nella sua eterogeneità».⁶ Ne *L'Italia in seconda classe*, il misterioso 740 (compagno di viaggio di Rumiz), dopo essersi reso conto di aver perso lo zaino con gli appunti del viaggio, chiede aiuto al compagno per ricostruire ciò che è avvenuto durante il percorso. Lo spazio attraversato da Rumiz e il misterioso amico era totalmente differente: «Ho provato a ricostruire una cronologia, solo che anche le ricevute e i biglietti erano nello zainetto. Così ho dovuto chiedere all'inviato speciale di farmi vedere i suoi appunti ed è stato spaventoso: avevamo fatto due viaggi diversi nello stesso treno».⁷ Lo spazio è come un diamante grezzo: esternamente, il diamante sembra uniforme e liscio, ma al suo interno può contenere fratture o altre imperfezioni che lo rendono frammentato ed eterogeneo. Secondo Henri Lefebvre, «non esistono da una parte lo spazio globale (concepito) e dall'altra lo spazio frammentato (vissuto) come ci può essere qui un bicchiere intatto e lì un bicchiere o uno specchio rotto. Lo spazio è allo stesso tempo totale e rotto, globale e fratturato. Ugualmente è allo stesso tempo concepito, percepito e vissuto».⁸ Il rapporto fra letteratura e realtà risulta quindi complesso. Oltre che reinventare e attribuire una polifonia semantica ai luoghi, la letteratura fissa l'immagine di quel determinato posto nel tempo, rendendolo così unico:

Se il testo precede talvolta – o sempre? – lo spazio umano, non meno spesso accade che gli sopravviva. In certi casi la forma di una città persiste soltanto in quel cuore mortale, e d'altronde quanti sono i siti che sono stati cancellati dalle mappe geografiche di cui ancora conserviamo l'immagine?⁹

È ciò che succede a Heat-Moon una volta tornato a Newport: la città in cui da giovane era in servizio militare, dopo pochi anni è diventata un luna park. Quello spazio vive ormai

⁶ B. Westphal, *La Géocritique. Réel Fiction Espace*, Paris, cit.; trad. it. a cura di L. Flabbi, *La Geocritica. Reale Finzione Spazio*, cit., p. 57.

⁷ P. Rumiz, *L'Italia in seconda classe*, Milano, Feltrinelli, 2009, p. 8.

⁸ H. Lefebvre, *La production de l'espace*, Paris, Éditions Anthropos, 1974; trad. it., *La produzione dello spazio*, Milano, Moizzi, 1978, p. 407.

⁹ B. Westphal, *La Géocritique. Réel Fiction Espace*, Paris, cit.; trad. it. a cura di L. Flabbi, *La Geocritica. Reale Finzione Spazio*, cit., p. 216.

solo nel cuore e nella memoria dello scrittore: «vedere i miei anni di servizio ridotti così mi faceva piangere il cuore. Quante volte arrivando su quella banchina mi ero sentito morire, quante volte lasciandola mi ero sentito rinascere, e quante volte avevo sognato di tornare [...] Adesso non c'era più niente: mi sembrava una presa in giro».¹⁰

Lefebvre dimostra che, esaminando degli spazi urbani sulla base di alcuni codici predefiniti, è possibile ridurre i resoconti di viaggio in dei semplici testi descrittivi. Secondo questa tesi, la letteratura di viaggio perderebbe quindi la sua funzione di analisi sociale dello spazio. Su queste basi, qual è quindi il rapporto fra letteratura e spazio? Qual è il rapporto fra letteratura e viaggio? Quali testi possono fornire un'analisi testuale dello spazio? Secondo le teorie di Lefebvre,

letteratura e spazio sono retti da codici ben distinti, poiché la prima non è mai trasparente rispetto al secondo; altrimenti detto, lo spazio è ermetico alla letteratura e restio *a priori* ad ogni tentativo di lettura. La dimensione sociale dello spazio, dunque, non si manifesterebbe nella finzione; anzi, lo spazio si disperderebbe nell'immaginario, macchina proliferante, incontrollabile, descrittiva.¹¹

Il viaggio inizia quando viene già immaginato. Lo spazio è eterogeneo non perché lo sia per natura, bensì per via della scrittura, che lo trasforma e lo reinventa continuamente. Lo spazio è indecifrabile, e la letteratura è uno dei filtri descrittivi con cui si può tentare di rappresentarlo. È attraverso la scrittura che un luogo può contenere diverse vite, alimentate dalle molteplici voci degli scrittori. Nel rapporto tra spazio reale e spazio immaginario, la geocritica ha un'importanza determinante:

In un'epoca in cui la letteratura è alla ricerca di pontiche possano condurla al di fuori del mondo letterario per metterla in relazione con delle "realtà" interconnesse, credo che la geocritica, in quanto studio delle stratificazioni letterarie dello spazio referenziale, possa

¹⁰ W. L. Heat-Moon, *Blue Highways*, Boston, Little, Brown & Company, 1982; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu. Un viaggio dentro l'America dimenticata*, Torino, Einaudi, 1988, p. 435.

¹¹ B. Westphal, *La Géocritique. Réel Fiction Espace*, Paris, cit.; trad. it. a cura di L. Flabbi, *La Geocritica. Reale Finzione Spazio*, cit., p. 229.

avere un ruolo significativo. Un ruolo a metà strada tra la geografia del “reale” e la geografia dell’“immaginario”, due geografie che si assomigliano molto e che, al contempo, conducono ad altre ancora che bisognerà fare lo sforzo di concepire e di esplorare.¹²

Soft City (1974)¹³ di Jonathan Raban è un testo che in parte ha anticipato alcune tesi presenti nelle opere di Deleuze e Guattari. Il titolo richiama due prospettive contrastanti sull’idea delle metropoli. Da un lato, la metropoli topografica con il suo intricato labirinto di incroci e strutture di pietra, una realtà statica e inalterabile definita come “hard”. Dall’altro, la città dell’immaginazione, plasmata dalle esperienze individuali e in continua evoluzione attraverso l’accumulo di nuovi miti, simboli e narrazioni: un’entità fluida, mutevole e temporanea, definita come “soft”. Partendo da questo concetto, Raban analizza le discrepanze e le contraddizioni del panorama urbano moderno. La città appare come un labirinto infinito e indefinito, abitato da nomadi urbani che cercano di sopravvivere vagando tra le sue vie. Tuttavia, è anche un organismo vivente permeato da una sorta di magia, legata agli eventi che vi accadono o a quelli immaginati, che la rendono la materia plasmabile dei narratori di storie.

Sulla base di quanto scritto finora, è necessario individuare i concetti fondamentali che alimentano i temi di geocritica. Bisogna quindi differenziare il concetto di “terra” da quello di “territorio”, e analizzare i fenomeni di deterritorializzazione e riterritorializzazione dei luoghi. Questa distinzione è alla base dell’idea di geofilosofia, ovvero lo studio del rapporto tra il pensiero e lo spazio nell’era della globalizzazione secondo quanto hanno osservato in particolare Gilles Deleuze e Félix Guattari.

La terra è il suolo naturale dell’uomo, il luogo di origine, nel quale non c’è mediazione tra l’uno e l’altro. Il territorio, invece, è il suolo delimitato da un ente superiore, come lo Stato o la città. Partendo da questi concetti, è possibile sostenere che la terra è immanente, mentre il territorio cambia nel tempo. L’aumento della mobilità umana, sia forzata sia spontanea, contribuisce ai fenomeni di “deterritorializzazione”, ovvero la condizione in cui

¹² Ivi, p. 234.

¹³ J. Raban, *Soft City*, London, Hamish Hamilton, 1974.

le persone si ritrovano a causa del loro allontanamento dal luogo di origine, e di “riterritorializzazione”, il quale implica l’insediamento in nuovi territori. A seguito di questo, è possibile intendere che:

La terra è deterritorializzante e deterritorializzata; si confonde con il movimento di coloro che abbandonano in massa il proprio territorio, aragoste che si mettono a camminare in fila in fondo all’acqua, pellegrini o cavalieri che cavalcano una linea di fuga celeste. La terra non è un elemento tra gli altri: riunisce tutti gli elementi in un’unica presa, ma si serve dell’uno o dell’altro per deterritorializzare il territorio. I motivi di deterritorializzazione non vanno disgiunti dai territori che si aprono altrove, né i processi di riterritorializzazione vanno disgiunti dalla terra che restituisce i territori. Il territorio e la terra sono due componenti di altrettante zone di indiscernibilità: la deterritorializzazione (dal territorio alla terra) e la riterritorializzazione (dalla terra al territorio); e non si può dire quale venga prima.¹⁴

Nel quarto capitolo di *Qu’est-ce que la philosophie?* (Che cos’è la filosofia?, 1991), Deleuze propone due esempi di deterritorializzazione: il primo riguarda la filosofia platonica nella Grecia antica, mentre il secondo propone il capitalismo come causa di deterritorializzazione in Europa. L’analisi di quest’ultimo esempio può essere utile al fine di comprendere la posizione culturale del viaggio lento all’interno della società contemporanea. Il flusso mondiale di beni, persone e concetti converte le località in entità composite, caratterizzate da identità poliedriche e confini sfumati: queste sono meglio delineate dalle reti di relazioni che le coinvolgono più che da una concezione rigida di spazi separati interni ed esterni. Attraverso viaggi fisici e virtuali, le persone entrano in contatto con individui che portano con sé storie di migrazione diverse. Questi incontri transnazionali promuovono la familiarizzazione con l’ignoto, plasmando nuove identità e significati comuni. Ciononostante, questo fenomeno rende sempre più complesso il mantenimento di identità culturali locali distintive per le città, influenzando di conseguenza anche l’identità nazionale. Questo si traduce frequentemente in politiche di restrizione da parte dello Stato, miranti ad

¹⁴ G. Deleuze et F. Guattari, *Qu’est-ce que la philosophie?*, Paris, Les Édition de Minuit, 1991; trad. it. a cura di A. De Lorenzis, *Che cos’è la filosofia?*, Torino, Einaudi, 1996, p. 77.

allineare i confini nazionali con quelli statali, sostenendo istanze identitarie, talvolta sovraniste, che possono sfociare anche in xenofobia. La deterritorializzazione culturale non implica che la cultura sia priva di punti di riferimento stabili, ma bisogna anche considerare che tutti gli aspetti che caratterizzano una cultura sono dinamici e in continuo cambiamento. Ad esempio, l'accesso a Internet da parte di una nuova area del mondo le consente di entrare in contatto con tutte le altre comunità che utilizzano la rete. La deterritorializzazione e la riterritorializzazione si intrecciano in modo sinergico quando le comunità locali vengono abbracciate dalla cultura globale, un processo che spinge le culture a dislocarsi e ricollocarsi simultaneamente in diverse parti del mondo. Mentre vengono estirpate dai loro luoghi d'origine, acquisiscono un valore distintivo nei nuovi territori in cui si insediano. Per quanto riguarda la riterritorializzazione, Deleuze scrive che

L'immensa deterritorializzazione relativa del capitalismo mondiale ha bisogno di riterritorializzarsi sullo Stato nazionale moderno, che trova un compimento nella democrazia, nuova società di "fratelli", versione capitalistica della società degli amici. Come mostra Braudel, il capitalismo è partito dalle città-stato, le quali però spingevano la deterritorializzazione tanto lontano da rendere necessario che gli stati moderni immanenti temperassero la loro follia, la recuperassero e la investissero per operare le riterritorializzazioni necessarie, come nuovi limiti interni.¹⁵

Secondo Deleuze e Guattari, è necessario inizialmente «deterritorializzare il sistema di categorie in cui è cristallizzata la riflessione metafisica contemporanea e poi riterritorializzare lo spazio come sovrapposizione di nuovi piani di discorso».¹⁶ La riterritorializzazione è il ritrovamento del legame originale con la terra: Deleuze dimostra come in politica, il sistema democratico ne sia un esempio. La terra è per sua natura il supporto principale delle culture locali. La deterritorializzazione e la riterritorializzazione mutano continuamente i territori, trasformando ciclicamente il significato dei luoghi. La ricerca del viaggio lento racchiude la valorizzazione delle culture locali attraverso i processi di deterritorializzazione e

¹⁵ Ivi, p. 91.

¹⁶ L. Marfè, *Oltre la "fine dei viaggi". I resoconti dell'altrove nella letteratura contemporanea*, Firenze, Leo S. Olschki, 2009, p. 75.

riterritorializzazione dello spazio geografico. Tramite questi due momenti complementari della fase elaborativa del resoconto, gli scrittori creano un nuovo modo di raccontare il viaggio. La novità consiste nel collegare la formazione del viaggiatore non a una semplice raccolta di conoscenze acquisite durante il percorso, bensì alla graduale emancipazione dalle certezze etnocentriche della cultura occidentale. Il racconto di viaggio cattura l'esperienza del movimento come un'avventura letteraria e arricchisce la percezione della realtà dei luoghi su diversi livelli, aggiungendo costantemente nuovi significati.

Il mondo ipercontemporaneo sembra esibire una natura rizomatica e persino schizofrenica, dando vita a due estremi: da una parte, teorie che esplorano lo sradicamento, l'alienazione e la separazione psicologica tra individui e gruppi; dall'altra, visioni di vicinanza elettronica che possono risultare tanto in sogni quanto in incubi. Partendo da questo, secondo l'antropologo indiano Arjun Appadurai, si può affermare:

Oggi il passato non è una terra cui tornare in una semplice politica della memoria, ma è diventato un deposito sincronico di scenari culturali, una specie di archivio centrale del tempo, cui fare ricorso come meglio si crede, secondo il film che dev'essere girato, la scena da ripetere, o gli ostaggi da liberare. [...] (tutto il mondo è Disneyland).¹⁷

Il capitalismo e la standardizzazione dei luoghi comportano fenomeni di disgiunzione, omogeneizzazione ed eterogeneizzazione in qualsiasi ambito della civiltà: politica, economia e società. Le «entità di piccola scala temono sempre di essere assorbite culturalmente da entità più grandi, specialmente da quelle che sono più vicine: la comunità immaginata dall'uno è la prigionia politica dell'altro».¹⁸ Dal punto di vista economico, un esempio è rappresentato dalle multinazionali che sostituiscono gli artigiani locali; oppure, un altro aspetto coinvolto è il rapporto tra metropoli e villaggio, in cui la prima immagina nuove vie di comunicazione e una città in espansione, mentre la seconda teme di diventare solo un luogo di passaggio tra un centro e l'altro, perdendo la propria identità. Rumiz propone in questo senso un esempio esplicativo: mentre i grandi centri italiani vengono valorizzati

¹⁷ A. Appadurai, *Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1996; trad. it. *Modernità in polvere*, a cura di P. Vereni, Roma, Meltemi, 2001, p. 49.

¹⁸ Ivi, p. 51.

dall'Alta Velocità ferroviaria e autostradale (creando percorsi turistici predefiniti), l'Italia minore scompare nel silenzio. La possibilità di muoversi più velocemente e da una parte all'altra del mondo è strettamente legata alla trasformazione dei luoghi. Questo processo viene definito da Appadurai come *etnorama*, un neologismo con cui l'antropologo intende il

panorama di persone che costituisce il mondo mutevole in cui viviamo: turisti, immigrati, rifugiati, esiliati, lavoratori ospiti, ed altri gruppi e individui in movimento costituiscono un tratto essenziale del mondo e sembrano in grado di influenzare la politica delle (e tra le) nazioni ad un livello mai raggiunto prima. Ciò non significa che non ci siano comunità relativamente stabili e reti di parentela, amicizia, lavoro e tempo libero, così come di nascita, residenza e altre forme di affiliazione. Ma significa che la trama di queste stabilità è percorsa ovunque dall'ordito del movimento umano, quanto più persone e gruppi affrontano la realtà di doversi muovere, o la voglia di volerlo fare. Per di più questa realtà e questa voglia funzionano ora entrambe su scala più ampia [...] e dato che il capitale muta esigenze, la produzione e la tecnologia producono bisogni inediti e gli stati nazionali mutano le loro politiche verso i rifugiati, questi gruppi in movimento non possono mai permettersi di lasciar riposare troppo a lungo la loro immaginazione, anche quando lo volessero.¹⁹

Questi gruppi in movimento sono obbligati a lasciare il luogo di origine. L'analisi di Appadurai evidenzia come la scrittura di questi antituristi forzati esplori il legame tra lo sradicamento dal paese natale e il conseguente sconvolgimento delle categorie di tempo, linguaggio e identità. Lo spostamento di questi gruppi è una delle cause del processo di deterritorializzazione dei territori. Questo dimostra che la deterritorializzazione è «una delle forze centrali del mondo moderno perché sposta masse di lavoratori nei settori e negli spazi delle classi inferiori di società relativamente ricche, mentre a volte crea sentimenti esagerati o intensificati di critica o attaccamento emotivo verso la politica dello stato di provenienza».²⁰ L'insediamento di nuovi individui in altri territori comporta anche difficoltà

¹⁹ Ivi, p. 53.

²⁰ Ivi, p. 58.

nell'associazione tra stato e nazione. La riterritorializzazione di questi luoghi deve tener conto delle nuove culture presenti nel territorio:

Questa relazione disgiuntiva tra nazione e stato si esplica a due livelli: a livello di ogni stato nazionale significa che è in corso una guerra dell'immaginazione, con lo stato e la nazione che cercano di cannibalizzarsi a vicenda. Qui si trova la culla dei separatismi brutali, maggioranze apparentemente sorte dal nulla e microidentità divenuti progetti politici entro lo stato nazionale. Su di un altro livello, questa relazione disgiuntiva è profondamente intrecciata con le disgiunture globali [...].²¹

Questo dimostra come lo spazio e il movimento umano modifichino non solo i luoghi nel tempo, ma anche i rapporti socioculturali all'interno dello stato nazionale. Gli spostamenti di gruppi costretti a spostarsi in un nuovo stato fanno parte delle modalità di opposizione alla logica del turismo: in questo senso, il viaggio lento è uno degli stratagemmi di sovvertimento degli automatismi del viaggio contemporaneo.

Per una critica alla velocità

Nel mondo di oggi, cercare di viaggiare lentamente sembra una scelta controcorrente. Il filosofo Paul Virilio è il primo intellettuale che muove delle contestazioni alla logica della velocità: in particolare, in testi come *Vitesse et politique* (Velocità e politica, 1977),²² *Esthétique de la disparition* (Estetica della sparizione, 1980),²³ e *L'Horizon Négatif* (L'orizzonte negativo, 1984),²⁴ la velocità non è solamente il tema maggiormente ricorrente a livello di contenuto, ma anche una variabile in grado d'influenzare la struttura formale del

²¹ Ivi, pp. 60-61.

²² P. Virilio, *Vitesse et politique: essai de dromologie*, Paris, Éditions Galilée, 1977; trad. it. a cura di L. Sardi, *Velocità e politica: saggio di dromologia*, Milano, Multipla, 1981.

²³ P. Virilio, *Esthétique de la disparition*, Paris, Balland, 1980; trad. it. a cura di G. Principe, *Estetica della sparizione*, Napoli, Liguori, 2009.

²⁴ P. Virilio, *L'Horizon négatif. Essai de dromoscopie*, Paris, Éditions Galilée, 1984; trad. it. a cura di M. T. Carbone & F. Corsi, *L'orizzonte negativo. Saggio di dromoscopia*, Milano, Costa & Nolan, 2005.

testo. Infatti, l'ossessione di Virilio per la velocità sembra averlo spinto a eliminare introduzioni, spiegazioni e collegamenti destinati al lettore. I suoi volumi, accelerati da questo processo, si presentano quindi come una successione di citazioni e concetti.

Ognuno può attribuire al viaggio il significato che preferisce: si può viaggiare per divertimento, per curiosità, per riposo, per arricchire la propria cultura visitando monumenti e musei, o ancora per intraprendere avventure che mettano alla prova i propri limiti. Quel che è certo è che si parte per trovarsi in una condizione diversa da quella di partenza, per interrompere la routine e cercare una vita diversa. Nonostante il movimento però, c'è anche chi viaggia immobilizzato, restando metaforicamente sempre al punto di partenza. È una conseguenza della velocità del nostro mondo:

Velocità di vendita, di comunicazione, di trasporti. Velocità di rapporti, usa e getta degli incontri e degli scambi umani, foga del tutto subito nel tentativo di riempire ogni varco temporale. E non bisogna meravigliarsi se questo virus diffusosi nella nostra società soprattutto a partire dalla seconda rivoluzione industriale è riuscito a infettare anche il “tempo libero”, e in particolare l'efficientissima macchina del turismo. Nella corsa da un luogo a un altro non c'è più occasione di fermarsi a pensare, di gettare uno sguardo critico sulle cose.²⁵

Tuttavia, come per ogni virus, anche per quello della velocità esistono anticorpi che la società produce in risposta e difesa. Scegliere il viaggio lento significa ribellarsi ai percorsi predefiniti e ai luoghi comuni, mentre i meccanismi freddamente economicistici della nostra epoca favoriscono l'omologazione e la rassicurazione della norma. Così, l'elogio della lentezza guadagna sempre più terreno, e gli inviti a rallentare provengono da ogni direzione: dall'arte, dalla letteratura, dalle manifestazioni culturali e dai continui appelli per una mobilità più sostenibile. Con la diffusione e l'aumento del dibattito su queste tematiche, l'unico rischio in cui incombe la critica alla velocità è che il viaggio lento possa trasformarsi in una moda, in qualcosa che, come tutte le mode, seduce e svanisce velocemente. La non-omologazione dell'antiturista al viaggio moderno di chi contesta la logica del turismo lo

²⁵ G. De Pascale, *Slow Travel. Alla ricerca del lusso di perdere tempo*, Milano, Ponte Alle Grazie, 2008, p. 7.

trasforma in un individuo che si illude di andare lentamente, quando in realtà inconsciamente è parte già di una tipologia di turisti che non hanno nulla di anticonformista:

La stessa categoria dell'antit turista, così di moda con il suo polemico opporsi alle vacanze di massa, nel tentativo continuo di differenziarsi da qualcuno o qualcosa per mantenere bene issata la bandiera del suo essere "anti" non fa altro che rispondere a un tipo di fretta al contempo uguale e contraria.²⁶

L'inganno in cui cade l'antit turista è il frutto di un'incomprensione di significato: la lentezza non è un sinonimo di alternatività. Non basta, quindi, puntare il dito su un atlante e scegliere il nome più insolito dove andare. Il viaggio lento parte da una disposizione dell'anima:

Scegliersi il locale, inseguirne l'atmosfera e i richiami, i tempi e i mondi che rievoca, le culture, le tradizioni. Respirarne l'odore, impregnarsi del suo passato, lasciarsi andare all'incanto suscitato dal luogo, dalla sua architettura e dal suo arredo. O semplicemente sedersi su una panchina in faccia al mare, o nel centro di una piazza, di un parco, di una stazione che miscela partenze e arrivi nelle voci meccaniche degli annunci del solito ritardo, e per una volta "stare" mentre tutto il resto passa, davanti ai nostri occhi, risucchiato da logiche da osservare col sereno distacco di chi si riprende il diritto di non aver niente da "fare", solo sedersi in mezzo al viavai confuso del XXI secolo.²⁷

Ne *L'Horizon négatif*, Paul Virilio elabora un concetto fondamentale alla base della critica alla velocità: la dromoscopia, cioè "visione in corsa". Virilio sostiene che la metropoli, come ambiente antropizzato, non è più uno spazio a misura d'uomo: è impensabile attraversarla a piedi. Perciò, è conveniente utilizzare mezzi di trasporto per mantenere l'illusione di uno spazio a misura d'uomo. Tuttavia, questo influenza profondamente le modalità visive e percettive. L'abitante contemporaneo, osservando la città dal finestrino di un mezzo di trasporto, ha una visione simile a quella televisiva: la sua percezione è filtrata

²⁶ Ivi, p. 15.

²⁷ Ivi, pp. 57-58.

dal finestrino e si compone in una sorta di collage rapido, distratto e superficiale. La tesi di Virilio è applicabile in particolare al viaggio in macchina. I due autori che verranno confrontati nei capitoli successivi, William Least Heat-Moon e Paolo Rumiz, compiono i loro viaggi rispettivamente con un furgoncino e un'automobile. Virilio compara il parabrezza dell'auto allo schermo cinematografico: le teorie proposte dal filosofo andrebbero oggi riadattate al mezzo più veloce per percorrere grandi distanze, cioè l'aereo. Tenendo conto che la distanza da un punto all'altro ha sempre una spaziotemporalità relativa, è interessante notare come, al contrario del secolo scorso, oggi optare per l'auto o il treno sia una scelta per viaggiare lentamente. Il conducente in realtà non sta viaggiando: è spettatore di immagini che impattano con il parabrezza. Immobile assiste al paesaggio che cambia, come se fosse seduto in una poltrona del cinema, il movimento è solo fittizio:

Questo asse generatore di un movimento apparente si concretizza improvvisamente nella velocità del motore, ma la concretezza è quella tutta relativa dell'attimo, perché l'oggetto che si precipita sulla pellicola del parabrezza sarà dimenticato nel momento stesso in cui viene percepito; riaccantonato nel magazzino degli accessori, sparirà presto nel lunotto posteriore.²⁸

Ciononostante, c'è una differenza sostanziale tra un viaggiatore e un frequentatore delle sale cinematografiche: mentre il secondo è spettatore di immagini che si susseguono, il primo è parte dell'immagine che viene proiettata, è allo stesso tempo attore e spettatore. Poco più avanti, in realtà, Virilio specifica che il conducente non è un attore attivo nel momento in cui guida: per andare in scena e passare dal ruolo di spettatore a quello di attore, bisognerebbe fare un incidente senza la cintura di sicurezza, così da attraversare lo schermo e diventare parte attiva della scena. In questo caso, la cintura di sicurezza è il rimedio all'«insurrezione passeggera».²⁹ Se pensiamo al paesaggio che si apre davanti all'automobile come un pannello, il procedere della macchina non è un attraversamento, bensì un perforamento. «In questa corsa-inseguimento il paese non è mai esattamente attraversato ma, per meglio dire,

²⁸ P. Virilio, *L'Horizon négatif. Essai de dromoscopie*, cit.; trad. it. a cura di M. T. Carbone & F. Corsi, *L'orizzonte negativo. Saggio di dromoscopia*, cit., p. 87.

²⁹ Ivi, p. 89.

perforato, passato da parte a parte e il conducente è solo il verificatore di questa perforazione in cui il reale pare rivoltarsi su sé stesso come un guanto». ³⁰ L'ossessione della meta del viaggiatore annulla l'importanza dell'attraversamento, dimostrando il problema teleologico del viaggio veloce:

Con la velocità dell'inseguimento è l'obiettivo del viaggio che distrugge il percorso, è il bersaglio del proiettile-proiettore (automobile) che sembra provocare la rovina dell'intervallo, è il desiderio passeggero di andare fino in fondo il più velocemente possibile a produrre, nello scarto del viaggio, lo squartamento brutale dei paesaggi. L'irresistibile attrazione della corsa dissolve con la fissità degli oggetti il tempo di spostamento, la distanza-tempo. ³¹

Il viaggio in auto è definibile quindi come una «*prospezione della proiezione*», ³² processo in cui la velocità proietta l'individuo in uno spazio che viene istantaneamente rigettato nel passato. Diverso è, invece, il discorso per quanto riguarda il viaggio in aereo. In questo caso, il rapporto con il territorio circostante è assente a causa della distanza, e il paesaggio viene percepito solo come un tunnel spaziotemporale da percorrere più velocemente possibile:

Nella proiezione del viaggio accelerato, lo spazio territoriale è rigettato, tramutato in quinte dell'exploit della traiettoria, il territorio è sfruttato dall'accelerazione dello spostamento, come se il consumo dello spazio e del tempo continuasse e rinnovasse quello delle materie prime, come se le dimensioni del mondo risultassero dal suo sfruttamento come campo d'azione. ³³

Con la diffusione delle rotte commerciali, l'aereo ha modificato la distanza-spazio in distanza-tempo: ad esempio, partendo da Padova, è più veloce raggiungere la Sicilia in volo, che raggiungere Ravenna in auto. In questo senso, l'aereo svolge la funzione di acceleratore

³⁰ Ivi, p. 90.

³¹ Ivi, p. 91.

³² *Ibidem*.

³³ Ivi, p. 95.

temporale, comprimendo gli spazi e le varie fasi del viaggio: partenza, attraversamento, arrivo. Percorrere più di un migliaio di chilometri in volo risulta più rapido che guidare per trecento chilometri in autostrada. L'eccessiva accelerazione e la curvatura dell'orizzonte planetario fanno coincidere la partenza con l'arrivo, innescando una regressione anziché un avanzamento nello spazio. Con l'evoluzione costante della velocità dei trasporti, i tre termini (partenza, viaggio, arrivo) sono diventati progressivamente due (partenza e arrivo). Il rischio è che nel futuro partenza e arrivo possano coincidere solo con quest'ultima, «perché anche la partenza sarà scomparsa nell'istantaneità del progetto».³⁴ Da alcuni decenni, gli aeroplani trasportano i turisti in poche ore da un continente all'altro, talvolta dal cuore di una metropoli a un mondo non civilizzato. Nel mezzo, il nulla: poche ore trascorse tra letture, film e musica. «Viene a mancare quella fondamentale dimensione del viaggio che è il transitare; è come se tra un punto e l'altro non ci fosse nulla da vedere. Eppure, spesso, tra un punto e l'altro c'è la vita quotidiana della gente del posto».³⁵ L'obiettivo di questa tesi è di rivalorizzare la dimensione transitoria del viaggio. Heat-Moon e Rumiz sbagliano direzione, si affidano ai consigli delle persone incontrate, amano l'imprevisto e la lentezza che ne consegue. Il viaggio lento ricorda che ciò «che importa è solo quello che resta, quello che un occhio troppo veloce non può registrare», ciò che conta sono «le pallide impronte dei passaggi precedenti, gli interstizi in cui si deposita la memoria, piano, fino a farsi resoconto, narrazione. È qui che ha origine il vagabondaggio, nella sconsideratezza del primo passo che se fatto con lentezza può ancora strapparci dal troppo che ci stringe e restituirci alla nudità del mondo».³⁶

Il turismo e i nonluoghi

Il viaggio è una pratica e un'idea che accompagna tutta la storia dell'umanità. È possibile seguirne le tracce sin dall'alba dei tempi, basti pensare al grande viaggio di Ulisse. Viaggio, una parola sempre più presente nel linguaggio quotidiano, ma che al contempo

³⁴ Ivi, p. 96.

³⁵ M. Aime e D. Papotti, *L'altro e l'altrove: Antropologia, geografia e turismo*, Torino, Einaudi, 2012, p. 89.

³⁶ G. De Pascale, *Slow Travel. Alla ricerca del lusso di perdere tempo*, cit., pp. 10-11.

subisce un crescente svuotamento di significato, sia etimologico che antropologico, perdendo progressivamente la sua dimensione umana. Ad oggi, il vocabolo viene utilizzato erroneamente anche come sinonimo di vacanza. Prendendo in esame l'etimologia di "viaggio" (dal latino *viaticum*), cioè "provvista per il viaggio", e la radice etimologica di "vacanza" (participio presente di *vacare*), cioè "essere vuoto", sarà importante evidenziare le differenze semantiche dei due termini e capire come il turismo sia un fenomeno moderno all'interno della storia del viaggio. È assurdo pensare che le vacanze tanto attese, si rivelino spesso uno specchio delle dinamiche dalle quali si tenta incessantemente di fuggire. La fretta di fare, visitare e vedere trasforma la vacanza in un paradosso, rendendo il viaggio un mero spostamento da un luogo a un altro, senza mai partire veramente e, quindi, senza mai sperimentare il vero significato del viaggiare. «The traveler, then, was working at something; the tourist was a pleasure-seeker. The traveler was active; he went strenuously in search of people, of adventure, of experience. The tourist is passive; he expects interesting things to happen to him».³⁷ Il viaggio, invece, va vissuto lentamente, necessita della «meravigliosa variabilità del mondo città e oceani, pianure e deserti»,³⁸ strade che, come ha scritto Antonio Machado, si creano andando:

Caminante, son tus huellas
el camino, y nada más;
caminante, no hay camino,
se hace camino al andar.³⁹

Prima di prendere in esame le caratteristiche e le conseguenze del turismo sulla concezione e le pratiche del viaggio, è opportuno ricordare la nascita di questo fenomeno. Il termine "turista" si afferma intorno al 1800, mentre "turismo" nel 1811. Fin dagli albori della storia umana, la necessità economica e biologica ha spinto gli uomini a migrare da una terra all'altra. Le migrazioni dei popoli nomadi iniziarono per motivi climatici e geografici, e le

³⁷ D. J. Boorstin, *The Image: A Guide to Pseudo-events in America*, New York, Atheneum, 1971, p. 85.

³⁸ G. De Pascale, *Slow Travel. Alla ricerca del lusso di perdere tempo*, cit., p. 16.

³⁹ A. Machado, *Campos de Castilla*, Madrid, Renacimiento, 1912; trad. it. a cura di C. Rendina, *Poesie*, Roma, Newton Compton, 1971, p. 97.

spedizioni di guerra degli antichi non furono mai mosse dal puro piacere di viaggiare. I primi a intraprendere la via verso terre lontane furono i commercianti. Nell'antico ebraico, "commerciante" e "viaggiatore" erano sinonimi. Fino al XVIII secolo, solo esigue minoranze viaggiavano, e sempre per motivi specifici e concreti: per strada si incontravano soldati, corrieri, uomini di Stato, studiosi, studenti, mendicanti, pellegrini, delinquenti, ma soprattutto commercianti di spezie, mirra, oro e seta: «Il viaggio come avventura, come fine in sé, rimase ignoto fino al secolo XVIII inoltrato».⁴⁰ La lontananza è essere rifiutati, il viaggio è spesso sinonimo di esilio. Questo dimostra quanto il viaggio inizialmente non fosse associato a qualcosa di piacevole: si viaggiava per sopravvivere. Nel corso del Settecento, il legame tra il viaggio e uno scopo preciso iniziò ad allentarsi: il Grand Tour divenne di moda tra gli aristocratici, e visitare le corti italiane e straniere era considerato una parte essenziale dell'educazione dei giovani nobili. "Turismo" deriva proprio dal termine francese, un semplice "giro" per l'appunto. Una delle prime guide di viaggio fu la *Guide des Voyageurs* di Reichard, una guida che, al contrario di quelle di oggi, invece di richiamare l'attenzione sulle bellezze naturali o sulle attrazioni, si limitava a indicare i percorsi più brevi, i prezzi, i nodi postali, le possibilità di alloggio e le prescrizioni ufficiali: il viaggio veniva ancora percepito negativamente. Non è una sorpresa, dato che tre secoli fa i viaggi erano davvero faticosi fisicamente. La svolta storica arrivò insieme alla nascita di una nuova classe dominante, la borghesia. Questa nuova classe sociale organizzò fin da subito il lavoro industriale. La situazione emergente non richiese tanto un'immediata omogeneizzazione della società, quanto dell'ambiente. Soprattutto con l'introduzione della ferrovia e della nave a vapore, il progresso industriale consentì al capitalismo di stabilire una rete di comunicazioni in linea con questo obiettivo. La letteratura e la crescente organizzazione capitalistica del lavoro ebbero un ruolo fondamentale nel trasformare gli ideali elitari del viaggio degli scrittori romantici nel turismo delle masse:

Autori come Gray e Wordsworth, Coleridge e Byron, Rousseau e Chateaubriand, Seume ed Eichendorff, Tieck e Wackenroder, Chamisso e Pückler hanno colto e fissato

⁴⁰ H. M. Enzensberger, *Einzelheiten*, Frankfurt am Main, Suhrkamp Verlag, 1962; trad. it. a cura di G. Piana, *Questioni di dettaglio*, Milano, Feltrinelli, 1965, p. 72.

l'immagine di una libertà che minacciava di soffocare tra la realtà nascente del lavoro capitalistamente organizzato e la restaurazione politica. La loro forza immaginativa ha tradito la rivoluzione e, ad un tempo, la ha serbata per il futuro. Ha trasfigurato la libertà, proiettandola nelle lontananze incantate dell'immaginazione, sino a farla coagulare in una figurazione spaziale o temporale: la natura vergine, la storia passata, il monumento, il folklore. L'incontaminatezza del paesaggio e della storia sono rimasti sino ad oggi gli ideali del turismo. Esso stesso non è altro che un tentativo di realizzare il sogno che il romanticismo aveva proiettato lontano. Quanto più la società borghese si chiudeva in sé stessa, tanto più il borghese rinnovava i suoi sforzi per sfuggirle in quantità di turista.⁴¹

A causa del progresso tecnologico e della crescente organizzazione meccanizzata del lavoro, la borghesia ricerca sempre più l'evasione dalla quotidianità: il risultato è una crescente richiesta di viaggi, con un aumento progressivo delle possibilità di partire per la popolazione, che trasforma il turismo da un fenomeno per minoranze ad un fenomeno di cultura di massa. Sulla base di questo, è necessario porsi delle domande: nel XIX secolo, qual è la nazione più avanzata dal punto di vista industriale? L'Inghilterra. Di quale nazionalità sono i turisti in giro per l'Europa durante quel secolo? Inglesi. «Il vantaggio mantenuto dai turisti inglesi per tutto il XIX secolo sui turisti delle altre nazioni dimostra lo stretto parallelismo intercorrente tra lo sviluppo del turismo e quello della civiltà industriale».⁴² Ampliandosi sempre più, il turismo è diventato a sua volta un'industria, trasformando qualsiasi luogo nello specchio della società da cui si fugge: «la liberazione dal mondo dell'industria si è stabilita essa stessa come industria; il viaggio dal mondo delle merci è diventato una merce».⁴³

Secondo la teoria della “consumazione dei luoghi” di John Urry, lo sguardo del turista può assumere diverse inclinazioni in riferimento al luogo visitato. I primi turisti, che godevano dei luoghi senza la calca di visitatori che occupano ormai i siti di tutto il mondo, hanno sicuramente sperimentato lo sguardo più intenso, quello romantico:

⁴¹ Ivi, p. 76.

⁴² Ivi, p. 77.

⁴³ Ivi, p. 81.

Enfatizza la solitudine, l'intimità e una relazione personale, semi-spirituale, con l'oggetto dello sguardo. I visitatori vogliono guardare da soli, o almeno soltanto in compagnia di altre "persone significative". [...] Lo sguardo romantico comporta continue ricerche di sempre nuovi oggetti per lo sguardo esclusivo, un processo, simile a quello del ricercatore, che consuma e in seguito divora proprio quei luoghi scovati per la contemplazione romantica.⁴⁴

Contrariamente al significato etimologico di vacanza, le guide dimostrano come, anche in un periodo di riposo, i turisti devono svolgere comunque delle attività. Nelle città visitate c'è sempre qualcosa degno di essere visto o, meglio, qualcosa che deve essere visto. Perché succede questo? Perché per chi viaggia «l'assolvimento di questo dovere compensa la colpa che il turista sente di aver commesso fuggendo di fronte alla società».⁴⁵ Per liberarsi dai rimorsi, quindi, il turista trasforma la vacanza in un lavoro, favorendo ancora una volta il turismo come macchina industriale della società:

Il turismo, ideato per liberare i suoi seguaci dalla società, prese la società in viaggio con sé. Da allora, sui volti dei propri compagni di viaggio, si poté leggere ciò che si voleva dimenticare. Si lasciava dietro le spalle la società, portando con sé la sua immagine speculare.⁴⁶

Questo primo processo, che viene definito con il termine di standardizzazione, rientra tra le conquiste fondamentali del turismo e rappresenta una prima fase, seguita dal montaggio e dalla produzione in serie. Nel corso degli ultimi decenni la domanda di bellezze turistiche naturali ha superato l'offerta. L'industria turistica ha deciso di creare quindi le cosiddette bellezze "sintetiche": festival, eventi, escursioni. Un esempio sono le discoteche costruite nel deserto, luoghi creati per soddisfare la richiesta sempre più elevata dei turisti. In questi luoghi prevale lo sguardo opposto a quello romantico, cioè lo sguardo turistico collettivo. Quest'ultimo «richiede la convivialità»:

⁴⁴ R. Bonadei e U. Volli, *Lo sguardo del turista e il racconto dei luoghi*, Milano, FrancoAngeli, 2003, p. 149.

⁴⁵ H. M. Enzensberger, *Einzelheiten*, cit.; trad. it. a cura di G. Piana, *Questioni di dettaglio*, cit., p. 81.

⁴⁶ Ivi, p. 83.

È essenziale che vi siano altre persone che guardano lo stesso posto per animarlo, per conferirgli un senso di festa popolare o di movimento. Grandi folle possono indicare che quello è il posto giusto in cui stare. Tutto questo muoversi e guardare gli altri sono elementi indispensabili al consumo collettivo del luogo, sia esso il centro di Londra, Ibiza, Las Vegas, le Olimpiadi di Sydney, Hong Kong e così via.⁴⁷

La seconda fase di progresso dell'industria turistica è il montaggio. L'oggetto che rappresenta al meglio questa fase è il libretto di viaggio: una guida in cui i luoghi da visitare sono recensiti e disposti secondo un itinerario prestabilito. Il viaggio viene «montato e consegnato, fatto e finito, in confezione opportuna. L'avventura si» trasforma «così in “preparato” garantito da tutti i rischi».⁴⁸ Una delle tante merci vendute come usato sicuro. Le guide dei centri storici rendono i turisti indifferenti al passaggio da un posto all'altro, alternando così momenti di attenzione a momenti di alienazione. In questi percorsi predefiniti,

i turisti, guida alla mano, tendono a saltare da un monumento all'altro, da un sito all'altro, prestando poca attenzione a ciò che incontrano sulla loro strada. Ciò che non è segnalato diventa secondario e viene guardato con occhi meno attenti, di sfuggita; al meglio lo si registra senza troppo soffermarsi. Il cammino del turista, in questo modo, si frantuma in una serie di partenze, di arrivi e di ripartenze in direzione di un altro arrivo. Le passeggiate tra un paragrafo e l'altro della guida rappresentano quasi una metafora del moderno modo di viaggiare.⁴⁹

La terza fase è la produzione in serie: l'invenzione del viaggio collettivo rappresenta la fine per l'aspetto umano del viaggio. Oltre alla bellezza turistica, il viaggio diventa anche un simbolo di prestigio sociale. Nel determinare il prezzo di questo bene, pensato per distogliere dalla logica commerciale, la marca assume un ruolo fondamentale. Il nome della

⁴⁷ R. Bonadei e U. Volli, *Lo sguardo del turista e il racconto dei luoghi*, cit., p. 149.

⁴⁸ H. M. Enzensberger, *Einzelheiten*, cit.; trad. it. a cura di G. Piana, *Questioni di dettaglio*, cit., pp. 82-83.

⁴⁹ M. Aime e D. Papotti, *L'altro e l'altrove: Antropologia, geografia e turismo*, cit., p. 87.

destinazione è paragonabile ad una marca di profumo: la meta riconosce o innalza il prestigio sociale del turista. I like ricevuti nei social per le foto del viaggio ricompensano il turista riconoscendo l'importanza sociale del soggetto. La marca garantisce al viaggio turistico il suo carattere di feticcio, concretizzato nel souvenir:

Oggi partire ha assunto l'aspetto inquietante di un obbligo che determinate classi sono chiamate ad assolvere, pena l'esclusione dal rito comunitario del racconto, quell'esposizione di esotismo che quanto è più ricca di stravaganze, tanto più garantisce considerazione sociale. [...] è per esempio sufficiente prendere un volo diretto a Shanghai, buttare un occhio alla Torre della Televisione perché si è letto che è la più alta dell'Asia, fare due foto al Tempio del Buddha di Giada, comprare l'ultima diavoleria elettronica nell'affollatissima via Nanjing e tornare subito indietro per dire di essere stati in Cina. Tanto basta quando il fine è stupire amici e parenti con il racconto strabiliante di una meta lontana.⁵⁰

Prima che partire diventasse accessibile a chiunque, i viaggiatori erano fonti di conoscenza per le terre lontane. «Oggi, invece, il turista racconta ciò che tutti sanno da tempo. Il suo racconto serve solo a rafforzare il prestigio [...]».⁵¹ Una testimonianza di questo fenomeno può essere la visita di Augé a Disneyland. L'antropologo si accorge ben presto che, dentro il parco divertimenti la prima regola non scritta è avere una macchina fotografica o un cellulare per filmare ciò che accade. La visita in luoghi come Disneyland non è motivata dalle emozioni o dalla finzione narrativa in cui il turista viene immerso, bensì dalla riproduzione digitale di quel luogo, testimone del viaggio stesso e documento prestigioso di egocentrismo:

Si va a Disneyland per poter dire di esserci andati e fornire la prova. È una visita al futuro anteriore che trova tutto il suo senso più tardi, quando si mostrano ai parenti e agli amici,

⁵⁰ G. De Pascale, *Slow Travel. Alla ricerca del lusso di perdere tempo*, cit., p. 13.

⁵¹ H. M. Enzensberger, *Einzelheiten*, cit.; trad. it. a cura di G. Piana, *Questioni di dettaglio*, cit., p. 87.

commentandole, le foto che il piccolo ha fatto del padre che lo stava filmando, poi il film del padre, a riprova.⁵²

Il sociologo Urbain paragona il turista ad una bestia, dimostrando come, con la crescita del turismo nel corso dei secoli, «progressivamente la quiete elitaria dello spazio del viaggio viene turbata».⁵³ Nel 1836, Thomas Cook organizza la prima spedizione di una vacanza di gruppo in Svizzera: nasce e si diffonde così il turismo di gruppo. Nella seconda metà dell'Ottocento aumentano sempre più le visite guidate di turisti in Italia. In linea con l'idea che i turisti si muovano come dei greggi o delle mandrie, Boorstin descrive questi gruppi così: «non si separano mai, e ne potete vedere quaranta lungo una strada seguire il capofila – che un po' davanti un po' dietro di loro, girando intorno come un cane pastore, sembra veramente guidarle».⁵⁴ In realtà, la disumanizzazione del turista è figlia della percezione che la società ha del turista. Oggigiorno la mercificazione del turista è evidente: basti pensare ad alcune località balneari che esistono solo grazie al turismo, e durante la stagione morta si trasformano quasi in città fantasma. Nel mondo di oggi l'economia relega «l'uomo in vacanza al rango di prodotto. [...] dopo la “mercificazione” turistica del viaggio», assistiamo alla «*mercificazione del turista stesso!* Perché il turista è presente ormai nelle grandi transazioni internazionali non solo come cliente, ma come *moneta* di scambio».⁵⁵ Prendendo in esame il primo caso, è possibile attribuire una psicologia, per quanto rudimentale, a un animale; mentre nel secondo, non è possibile affermare lo stesso principio per un oggetto: una cosa, una materia o un prodotto non hanno un'anima. Questo è il concetto di turista-merce: l'oggettivizzazione di un uomo che non circola più, non decide più quale direzione prendere. «Il turista è diventato un oggetto che viene trasportato e sopportato».⁵⁶ Il turista è denaro in movimento. Pur di attrarre turismo, e di conseguenza guadagni economici, nel

⁵² M. Augé, *L'Impossible voyage. Le tourisme et ses images*, Paris, Éditions Payot & Rivages, 1997; trad. it. a cura di A. Salsano, *Disneyland e altri nonluoghi*, Torino, Bollati Boringhieri, 1999, p. 20.

⁵³ J. D. Urbain, *L'idiot du voyage. Histoires de touristes*, Paris, Plon, 1991; trad. it. a cura di C. Barbarossa, *L'idiota in viaggio. Storie di turisti*, Roma, Aporie, 1997, p. 41.

⁵⁴ D. J. Boorstin, *The Image: a guide to pseudo-events in America*, cit., pp. 77-117.

⁵⁵ J. D. Urbain, *L'idiot du voyage. Histoires de touristes*, cit.; trad. it. a cura di C. Barbarossa, *L'idiota in viaggio. Storie di turisti*, cit., p. 43.

⁵⁶ G. Freund, *Fotografia e società. Riflessione ed esperienza pratica di una allieva di Adorno*, Torino, Einaudi, 1976.

corso del Novecento la falsificazione di oggetti senza valore era una prassi abbastanza comune nel mondo dei musei. Un esempio è il caso di Djerba, dove descrivendo ai turisti ciò che vedono, una guida trasforma un abbeveratoio per cammelli in una tomba punica:

Una specie di tomba, contenente strane vasche di pietra a forma semicircolare. Era un enigma per gli studiosi, [...] si trattava forse della tomba sotterranea di un guerriero punico con a fianco sua moglie in posizione ginecologica. Un monumento simile è stato rinvenuto presso i Maya. E faceva lunghi commenti, con sorprendenti riferimenti ai lavori di un certo professor Schmotts. Tanto che un patito dell'archeologia fece tre volte l'escursione e prese note e fotografie. In realtà si trattava semplicemente di un abbeveratoio per cammelli!⁵⁷

Gli hotel delle città che rischiano di diventare vuoti durante la stagione morta hanno creato un modo per accorciare quel periodo dell'anno in cui i guadagni sono pari a zero: il turismo di "terza età". Storicamente la pensione è un periodo di riposo per gli anziani, che vivono una vita alquanto sedentaria. Attraverso mirate campagne pubblicitarie, l'industria turistica è riuscita a creare un mercato anche con una fascia popolare apparentemente non mercificabile: mesi come aprile, maggio, settembre e ottobre diventano così perfetti per viaggiare: «La vecchiaia non è più uno scarto della forza lavoro: è diventata una nuova "materia prima"». ⁵⁸

Un altro aspetto che attira sempre più i turisti in un luogo è l'appetibilità di un posto in relazione al tempo necessario fra partenza e arrivo. La connessione spaziotemporale risulta fondamentale anche nella velocizzazione dell'esperienza turistica:

L'immaginario geografico legato all'altro e all'altrove è stato fortemente influenzato dal progressivo e pervasivo accorciarsi delle distanze temporali, L'estensione della celebre massima «il tempo è denaro» all'esperienza turistica, che viene sempre di più inglobata all'interno delle filosofie legate alla produttività lavorativa, ha reso conseguentemente

⁵⁷ C. Peyre et Y. Raynouard, *Histoire et legends du Club Méditerranée*, Paris, Le Seuil, 1971, p. 90.

⁵⁸ J. D. Urbain, *L'idiot du voyage. Histoires de touristes*, cit.; trad. it. a cura di C. Barbarossa, *L'idiota in viaggio. Storie di turisti*, cit., p. 48.

la dimensione temporale sempre più preziosa. L'itinerario di spostamento più veloce tende pertanto ad apparire come maggiormente appetibile.⁵⁹

Il turismo ha modificato anche l'immagine della montagna. Dopo i progressi infrastrutturali dei primi decenni del secolo scorso, oggi l'identità della montagna è sdoppiata nelle due immagini attribuitegli nel corso dell'Ottocento e del Novecento: da una parte, la montagna "salubre", un ambiente giovevole alla salute, dove è possibile trovare benessere e serenità; dall'altra, la montagna "salutista", un luogo ideale per l'alpinista, il cultore di parapendio o l'arrampicatore. Per quanto riguarda le montagne italiane, questa diversificazione è evidente nelle Alpi, mentre negli Appennini viene a mancare. La comparazione tra Alpi e Appennini è una delle tematiche presenti ne *La leggenda dei monti naviganti* (2007),⁶⁰ viaggio in cui Rumiz ritrova in parte la montagna "salubre", ma soprattutto mette in risalto la tradizione e la bellezza dei luoghi del silenzio, la montagna dimenticata.

A causa della crescita dell'industria turistica, la globalizzazione ha costruito negli ultimi decenni sempre più luoghi di passaggio: aeroporti, stazioni di servizio, autostrade. Insieme ad altri posti come il centro commerciale, questi luoghi sono stati definiti da Marc Augé come nonluoghi: «Se un luogo può definirsi come identitario, relazionale, storico, uno spazio che non può definirsi né identitario né storico, definirà un *nonluogo*».⁶¹ Cosa differenzia, quindi, un luogo da un nonluogo? Quali spazi sono definibili nonluoghi? Il luogo non scompare mai del tutto, mentre il nonluogo non si realizza mai completamente. I nonluoghi sono emblematici della nostra epoca; con qualche conversione tra superficie, volume e distanza, li si può quantificare sommando le rotte aeree, ferroviarie e autostradali, i mezzi di trasporto (aerei, treni, automobili), gli aeroporti, le stazioni ferroviarie, le grandi catene alberghiere, le strutture per il tempo libero, i vasti centri commerciali e la complessa rete di comunicazioni che sfruttano lo spazio extraterrestre, creando una forma di

⁵⁹ M. Aime e D. Papotti, *L'altro e l'altrove: Antropologia, geografia e turismo*, cit., p. 91.

⁶⁰ P. Rumiz, *La leggenda dei monti naviganti*, Milano, Feltrinelli, 2007.

⁶¹ M. Augé, *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Le Seuil, 1992; trad. it. a cura di D. Rolland, *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano, Elèuthera, 1993, p. 73.

comunicazione così precisa da mettere spesso l'individuo in contatto solo con un'altra immagine di sé. Con il termine “nonluogo”, l'antropologo francese sottolinea due realtà che, pur essendo complementari, rimangono distinte:

quegli spazi costituiti in rapporto a certi fini (trasporto, transito, commercio, tempo libero) e il rapporto che gli individui intrattengono con questi spazi. Se in larga parte e quantomeno ufficialmente i due rapporti si sovrappongono (gli individui viaggiano, comprano, si riposano), essi però non si confondono poiché i nonluoghi mediatizzano tutto un insieme di rapporti con sé e con gli altri che derivano dai loro fini solo indirettamente: se i luoghi antropologici creano un sociale organico, i non luoghi creano una contrattualità solitaria.⁶²

L'aeroporto è solitamente un luogo affollato, eppure quante volte succede di avere incontri interessanti con degli sconosciuti al suo interno? Quasi mai. Al contrario, i «luoghi antropologici» vivono di incontri, di un rapporto costante con l'altro e l'altrove. All'interno dei non luoghi si crea una relazione contrattuale tra l'individuo e l'oggetto acquistato o utilizzato (la carta d'imbarco, il carrello del supermercato), ma nessuna relazione con un altro essere umano. I viaggi di Heat-Moon e Rumiz valorizzano i luoghi in cui l'incontro è ancora centrale nella vita degli uomini, evitando categoricamente i nonluoghi: i due viaggiatori eludono sempre le autostrade, guidando rispettivamente il Ghost Dancing e Nerina per le strade secondarie dei loro paesi, gli Stati Uniti e l'Italia.

Oltre la “fine dei viaggi”

«L'autostrada è il primo dei *nonluoghi*, vale a dire delle nuove territorialità (come l'aeroporto, il centro commerciale, il parco a tema e il sito virtuale) dove esperienza, memoria

⁶² Ivi, p. 87.

e identità sono ridefinite o azzerate».⁶³ Lo sviluppo delle autostrade è strettamente legato alla diffusione dell'automobile, che, nei sogni di ingegneri e imprenditori, rappresentava un'opportunità di profitto irraggiungibile per i mezzi pubblici, soprattutto le ferrovie. Ciononostante, ferrovia e autostrada non differiscono soltanto in termini di profitto; sebbene entrambe dipendano dal concetto di spazialità moderna, rimangono radicalmente diverse. Sulla base di quanto è stato scritto da Ceserani in *Treni di carta* (1993),⁶⁴ dove lo shock iniziale della prima visione della locomotiva ha lasciato spazio ad un'euforia collettiva; e *La vita che corre* (1999)⁶⁵ di Brilli, testo in cui si afferma la mitologizzazione dell'auto come mezzo di rinascita del viaggio inteso come avventura, è interessante riportare il punto di vista diverso di Emanuele Zinato in relazione ai due autori sopracitati:

La percezione letteraria dello spazio automobilistico sia interno che esterno, inteso cioè sia come corporeità della macchina che come modificazione percettiva spazio-temporale imposta dalla macchina, sembra segnare una direzione di marcia diversa da quella indicata da Brilli a proposito della mitologia dell'auto e da Ceserani a proposito dell'irruzione del treno nell'immaginario letterario tra Otto e Novecento: lì la simbolizzazione agisce come "addomesticamento" del trauma tecnologico o come riproposizione, magari in forme nostalgiche o disincantate, del primigenio stupore per l'avventura meccanizzata. Qui, viceversa, le elaborazioni tematiche e metaforiche sembrano attestare un diagramma che va da un'iniziale euforia alla rappresentazione di un paradosso insolubile.⁶⁶

Uno dei paradossi insolubili è il traffico. Simboli della velocità moderna, l'automobile e l'autostrada si possono rivelare anche una trappola spaziotemporale. Quasi per un effetto di osmosi, l'autostrada trasforma il viaggiatore in un individuo inanimato, costretto ad un'attenzione costante sulla strada e non sul paesaggio circostante. Heat-Moon e Rumiz

⁶³ E. Zinato, *Automobili di carta. Spazi e oggetti automobilistici nelle immagini letterarie*, Padova, Padova University Press, 2012, p. 5.

⁶⁴ R. Ceserani, *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Genova, Marietti, 1993.

⁶⁵ A. Brilli, *La vita che corre. Mitologia dell'automobile*, Bologna, Il Mulino, 1999.

⁶⁶ E. Zinato, *Automobili di carta. Spazi e oggetti automobilistici nelle immagini letterarie*, Padova, Padova University Press, 2012, p. 19.

ricercano la direzione opposta: le strade secondarie per ritrovare il viaggio vero. L'autostrada, invece,

acaba por englobar al cabo de treinta, cuarenta o sesenta minutos de velocidad constante, no sólo las ruedas del vehículo que el humano en el volante tiene todavía la ilusión de controlar, sino incluso el volante de dicho vehículo y las manos y los reflejos de dicho ser humano que integra así, conscientemente o no, esa gran totalidad impersonal tan buscada por todas las religiones.⁶⁷

Oltre alla monotonia del percorso e del paesaggio, ciò che rende l'autostrada un nonluogo è anche la presenza delle aree di sosta. Così come indica il nome, l'area di servizio permette al viaggiatore di fermarsi per una piccola pausa, rifornire il carburante o usufruire dei servizi igienici e del bar. Ciononostante, *Los astronautas de la cosmopista* (Gli astronauti della cosmostrada, 1982)⁶⁸ dimostra che anche un nonluogo come l'aera di sosta può trasformarsi in una tappa formativa del viaggio.

Julio Cortázar e Carol Dunlop sanno di essere malati, quando nel 1978, iniziano a progettare un viaggio unico. Parigi-Marsiglia con due regole ben precise: compiere il tragitto senza mai uscire dall'autostrada; esplorare tutte le aree di sosta, al ritmo di due al giorno, e trascorrere la notte sempre nella seconda, senza eccezioni. Quattro anni dopo, il 23 maggio del 1982 decidono quindi di partire, da un'area di sosta all'altra per trentatré giorni.

Più del Ghost Dancing e Nerina, in questo viaggio, il mezzo di trasporto non è solo un veicolo, ma un vero e proprio protagonista. Il Volkswagen rosso soprannominato Fafner viene spesso elogiato nelle didascalie delle fotografie alternate al testo. Non è solo il veicolo che permette ai due scrittori di arrivare a Marsiglia, ma anche una casa ambulante, una

⁶⁷ J. Cortázar & C. Dunlop, *Los astronautas de la cosmopista: o un viaje atemporal París-Marsella*, Buenos Aires, Muchnik Editores, 1983, pp. 43-44; trad. it. a cura di P. Tomasinelli, *Gli astronauti della cosmostrada: ovvero un viaggio atemporale Parigi-Marsiglia*, Torino, Einaudi, 2012, p. 23: «finisce per inglobare, dopo trenta, quaranta, o sessanta minuti a velocità costante, non solo le ruote del veicolo che l'umano al volante ha ancora l'illusione di controllare, ma addirittura il volante del veicolo stesso e le mani e i riflessi del suddetto umano che si integra così, con maggiore o minore consapevolezza, in questa grande totalità impersonale, tanto anelata dalle religioni».

⁶⁸ J. Cortázar & C. Dunlop, *Los astronautas de la cosmopista: o un viaje atemporal París-Marsella*, Buenos Aires, Muchnik Editores, 1983; trad. it. a cura di P. Tomasinelli, *Gli astronauti della cosmostrada: ovvero un viaggio atemporale Parigi-Marsiglia*, Torino, Einaudi, 2012.

«chiocciola» dove Cortázar crea un mondo tutto suo: all'interno c'è qualsiasi cosa, «la macchina per scrivere, libri, vino rosso, zuppe in scatola e bicchieri di carta, un costume da bagno per ogni evenienza, una lampada a gas e un fornello [...]».⁶⁹ Dopo pochi giorni dalla partenza, i due viaggiatori si rendono conto di quanto il gioco stia modificando la loro percezione dell'autostrada. Le certezze autostradali vengono sgretolate dal viaggio lento, infatti

el vehículo pierde su importancia pues apenas ha salido de un paradero tiene que echar el ancla en el siguiente; las urgencias urinarias o intestinales dejan de ser una razón para interrumpir la marcha o alterar el horario previsto; las zonas de reposo se vuelven infinitamente más importantes que la cinta blanca tendida en un espacio que devora al automovilista que lo está devorando.⁷⁰

Il libro è un iconotesto, in quanto alterna il testo ad alcune foto scattate da Cortázar e Dunlop e ai disegni realizzati dal figlio della scrittrice, Stéphane Hébert. È interessante analizzare brevemente la struttura degli iconotesti, focalizzando l'attenzione sul tipo di relazione strutturale che le immagini stabiliscono con il testo verbale. Si delineano due possibilità principali: il montaggio e l'ecfrasi. Questi due concetti rappresentano estremi di un continuum, in base a quanto dettagliata sia l'ecfrasi, che può variare dall'essere molto precisa ad appena accennata (come nella forma della didascalia) o del tutto assente (cioè, montaggio). Cortázar e Dunlop utilizzano il montaggio descrittivo, cioè quando l'immagine non aggiunge una significazione particolare, ma si limita a completare descrizioni o visualizzare elementi non approfonditi dalla narrazione. La scelta di questa categoria iconotestuale serve a evidenziare una relazione tra testo e immagine che non è esplicitata

⁶⁹ Ivi, p. 20.

⁷⁰ Ivi, pp. 211-212; trad. it. a cura di P. Tomasinelli, *Gli autonavi della cosmostrada: ovvero un viaggio atemporale Parigi-Marsiglia*, cit., pp. 89-90: «il veicolo perde la sua importanza perché appena esce da un parcheggio deve gettare l'ancora in quello successivo; le urgenze urinarie o intestinali non sono più una ragione per interrompere la marcia o modificare l'orario previsto; le zone di riposo diventano infinitamente più importanti del nastro bianco teso su uno spazio che divora l'automobilista che lo sta divorando».

dalle parole. In questo caso, non si tratta di una descrizione o di un'indicazione; l'immagine non è introdotta né descritta, ma semplicemente “montata”.⁷¹



Figura 1. J. Cortázar & C. Dunlop, *Los autonautas de la cosmopista: o un viaje atemporal París-Marsella*, Buenos Aires, Muchnik Editores, 1983, pp. 43-44; trad. it. a cura di P. Tomasinelli, *Gli autonauti della cosmostrada: ovvero un viaggio atemporale Parigi-Marsiglia*, Torino, Einaudi, 2012.

Il testo appare come una tesi antropologica delle aree di sosta: i due viaggiatori-spettatori esplorano un mondo in cui è possibile riscoprire la lentezza del viaggio; infatti, l'autostrada per loro è «solo un brusio lontano».⁷² Come conseguenza delle regole, la funzionalità astratta dell'autostrada perde la sua valenza: Fafner compie solo pochi chilometri da un'area di servizio all'altra. Come nel caso di Heat-Moon e Rumiz, i due scrittori non subiscono il viaggio passivamente; al contrario, lo creano osservando i comportamenti degli altri viaggiatori. Gli incontri, i boschi accanto alle aree di sosta, i bambini che giocano sono cose che «non si notano in un viaggio veloce, in cui i parcheggi

⁷¹ G. Carrara, “Per una fenomenologia dell'iconotesto narrativo ipercontemporaneo”, *Comparatismi*, (2), 26-55.

⁷² J. Cortázar & C. Dunlop, *Los autonautas de la cosmopista: o un viaje atemporal París-Marsella*, cit., p. 310: «no es más que un rumor»; trad. it. a cura di P. Tomasinelli, *Gli autonauti della cosmostrada: ovvero un viaggio atemporale Parigi-Marsiglia*, cit., p. 125.

sono solo una sosta igienica o gastronomica». ⁷³ Il viaggio lento comprime la percezione spaziotemporale dei due autori, fino a eliminare il concetto di meta:

Cuanto más avanzamos, mayor parece la libertad de que gozamos. Y no, de ninguna manera, porque nos estemos acercando a Marsella. Al contrario, probablemente el hecho de habernos alejado del punto de partida y de haber perdido de vista a la vez y completamente el *fin* del viaje, es lo que da esa calidad. Poco a poco aprendemos no sólo a mirar el espacio del que hablaba el hipotético filósofo indio, sino a *serlo* con todo lo que somos. Y este espacio entre los objetos, desde el momento en que la mirada los deja fuera, a un lado y otro de su campo de visión, ¿no es por definición sin límites?⁷⁴

Los astronautas de la cosmopista racconta la storia di due innamorati che, nonostante la malattia, riescono a concedersi il lusso di perdere tempo. Il vagabondaggio lento del Lupo e dell'Orsetta è una metafora di vita: non importa né la partenza né l'arrivo, l'unica cosa che conta è il viaggio stesso.

⁷³ Ivi, p. 259: «no alcanza a fijarse demasiado en un viaje rápido, en el que los parkings son apenas el alto higiénico o gastronómico»; trad. it. a cura di P. Tomasinelli, *Gli astronauti della cosmostrada: ovvero un viaggio atemporale Parigi-Marsiglia*, cit., p. 105.

⁷⁴ Ivi, p. 375; trad. it. a cura di P. Tomasinelli, *Gli astronauti della cosmostrada: ovvero un viaggio atemporale Parigi-Marsiglia*, cit., p. 151: «Più andiamo avanti, maggiore sembra la libertà della quale godiamo. E non di certo perché ci stiamo avvicinando a Marsiglia. Al contrario, è probabile che sia il fatto di esserci allontanati dal punto di partenza e di avere perso di vista allo stesso tempo e completamente la *fine* del viaggio, a dare questa qualità. A poco a poco non solo impariamo a guardare lo spazio di cui parlava l'ipotetico filosofo indiano, ma a *esserlo* con tutto ciò che siamo. E questo spazio fra gli oggetti dal momento in cui lo sguardo li lascia fuori, da una parte e dall'altra del suo campo visivo, non è per definizione senza limiti?».

Capitolo II

Il viaggio lento

Politica della divagazione: Whitman e Thoreau

Intorno alla metà dell'Ottocento, l'invenzione di un nuovo linguaggio artistico segna inevitabilmente una profonda trasformazione nella rappresentazione dei luoghi: nel 1839, nasce la fotografia. L'innovazione comporta da subito un cambiamento nella storia dell'arte: la pittura paesaggistica perde valore. Nonostante questa sia solo una categoria dell'immensa produzione pittorica, è interessante notare che con l'avvento della fotografia, l'importanza delle rappresentazioni paesaggistiche venga sempre meno.¹

In uno dei componimenti de *Les Fleurs du Mal* (I fiori del male, 1857), *Le Voyage* (Il viaggio), Baudelaire teorizza forse inconsciamente la fine del racconto dei viaggi come testimonianza dell'alterità. Questa poesia ripercorre le tematiche principali della poetica baudelairiana, in particolare l'impossibilità di evasione, invano ricercata attraverso l'amore, il vino, il viaggio:

Un matin nous partons, le cerveau plein de flamme,
Le cœur gros de rancune et de désirs amers,
Et nous allons, suivant le rythme de la lame,
Berçant notre infini sur le fini des mers.²

¹ Cfr. S. Sontag, *On photography*, New York, Farrar, Straus and Giroux, 1977; trad. it. a cura di E. Capriolo, *Sulla fotografia. Realtà e immagine nella nostra società*, Torino, Einaudi, 2004.

² C. Baudelaire, *Les Fleurs du mal*, Paris, Auguste Poulet-Malassis, 1857; trad. it. a cura di G. Caproni, *I fiori del male*, Venezia, Marsilio, 2021, p. 334: «Un mattino si parte, il cervello avvampato, / Il cuore gonfio d'astio e d'appetiti amari, / E si va mentre al ritmo dell'onda è cullato / L'infinito ch'è in noi sul finito dei mari».

Non c'è più sorpresa nel mondo immaginato dal poeta, e ciò che è lontano è simile al vicino; ieri, oggi e domani non sono poi così diversi: la profonda riconfigurazione di spazio e tempo è presente nella coscienza dell'autore e nella percezione di chi vive nella seconda metà del XIX secolo. È in questi anni che possiamo notare l'inutilità della funzione informativa della letteratura di viaggio: la terra è stata in gran parte esplorata, ed è più semplice raggiungere dei luoghi "inarrivabili" attraverso i nuovi mezzi di trasporto diffusi con la prima rivoluzione industriale. Nel momento in cui il turismo raggiunge un livello di saturazione, la letteratura di viaggio perde la sua funzione divulgativa. Fino ad allora, questo genere letterario aveva raccontato l'altro con uno sguardo prevalentemente etnocentrico, riproducendo in forme diverse un repertorio di temi e motivi, come nella figura dell'indigeno: «tutti i selvaggi si somigliano; poco importa che abitino in America o in Asia, che vengano dall'Oceano Indiano o dal Pacifico».³

È anche per questo che, un secolo dopo, *Tristes tropiques* (Tristi tropici, 1955) di Claude Lévi-Strauss racconta la ricerca etnografica dell'autore fra alcune tribù del Brasile, cercando di distaccarsi, per quanto possibile, dall'eurocentrismo degli esploratori che nei secoli hanno riportato le loro esperienze attraverso i resoconti di viaggio.⁴ «Odio i viaggi e gli esploratori, ed ecco che mi accingo a raccontare le mie spedizioni»,⁵ l'incipit emblematico di questo libro è la conseguenza di una serie di domande e riflessioni dell'autore sulla letteratura di viaggio e sul nuovo ruolo dell'esploratore in ambito scientifico-letterario. Una delle questioni più interessanti su cui indaga l'antropologo è quella legata alla quantità e alla qualità di informazioni da riportare sulla pagina:

Le verità che andiamo a cercare così lontano valgono soltanto se spogliate da quelle scorie. Certo, si possono consacrare sei mesi di viaggio, di privazioni e di avvilente stanchezza al reperimento [...] di un mito inedito, di un nuovo istituto matrimoniale, di

³ T. Todorov, *Nous et les autres. La réflexion française sur la diversité humaine*, Paris, Éditions du Seuil, 1989; trad. it. a cura di A. Chitarin, *Noi e gli altri. La riflessione francese sulla diversità umana*, Torino, Einaudi, 1991, p. 311.

⁴ F. Surdich, *Dal nostro agli altri mondi: immagini e stereotipi dell'alterità*, Archivio Storico Italiano, vol. 151, no. 4 (558), 1993, pp. 911-986.

⁵ C. Lévi-Strauss, *Tristes tropiques*, Paris, Plon, 1955; trad.it. a cura di B. Garufi, *Tristi tropici*, Milano, Il Saggiatore, 1960, p. 13.

un elenco completo di nomi di *clan*, ma questo residuo della memoria (...alle 5,30 del mattino entrammo nella rada di Recife mentre i gabbiani stridevano e le barche dei mercanti di frutta esotica facevano ressa attorno allo scafo...), un ricordo così esiguo merita che io prenda la penna per fissarlo?⁶

Che senso ha scrivere e raccontare luoghi o esperienze che sono alla portata di chiunque? Le strade percorribili per questo genere sono due: smettere di essere praticato o rinnovarsi. Agli inizi del Novecento la prima ipotesi sembrava quella più ovvia, ma nel primo post-guerra qualcosa cambia, soprattutto in Gran Bretagna. I malesseri e gli anni delle frontiere chiuse spingono gli scrittori a viaggiare costantemente, in modo particolare verso sud, secondo l'ipotesi del «diventare mediterranei per una stagione».⁷ Autori come Patrick Leigh Fermor, D.H. Lawrence, Lawrence Durrell riscoprono nell'Europa meridionale un mondo che sembrava ormai perso. Questi viaggi alimentano la nascita di una grande fase della scrittura di viaggio: è in quegli anni che viene pubblicato un testo decisivo per la scrittura di viaggio del Novecento, *The Road to Oxiana* (La via per l'Oxiana, 1937) di Robert Byron.⁸ La nuova stagione dei racconti di viaggio non esclude tracce del passato, ma le rielabora e le reinventa lasciando spazio all'immaginazione e alle reminiscenze errate della memoria. Già dalla prima metà del Novecento, chi si sposta ha già ridotto i termini di viaggio da tre a due: restano solo partenza e arrivo.⁹ Una buona parte degli scrittori del secolo precedente cerca di valorizzare l'intervallo tra i due termini (cioè, il viaggio), attraverso alcuni aspetti. È necessario, quindi, chiedersi: quali sono le strategie attraverso le quali gli scrittori hanno risolto il problema della fine dei viaggi? L'artificio più utilizzato è quello di ritracciare l'itinerario di un viaggiatore precedente. Altri escamotage riguardano l'equipaggiamento, la scelta del mezzo di trasporto e l'itinerario (che molte volte subisce deviazioni volontarie e involontarie). L'aspetto comune dei viaggi intrapresi dagli scrittori analizzati in questo capitolo è la lentezza, come risposta al viaggio accelerato. L'importanza

⁶ *Ibidem*.

⁷ N. Douglas, *Siren Land*, London, Macmillan, 1957, p. 158: «to mediterraneanize ourselves for a season».

⁸ R. Byron, *The road to Oxiana*, London, Macmillan, 1937; trad. it. a cura di M. G. Bellone, *La via per l'Oxiana*, Milano, Adelphi, 1993.

⁹ P. Virilio, *L'Horizon négatif. Essai de dromoscopie*, cit.; trad. it. a cura di M. T. Carbone & F. Corsi, *L'orizzonte negativo. Saggio di dromoscopia*, cit., pp. 87-114.

del percorso e la svalutazione della destinazione di questi libri pone una lente di ingrandimento su temi che nei diari di viaggio anteriori all'Ottocento mancava: la solitudine e l'incontro con l'altro, l'uomo e l'essenzialità delle cose, il mito e la storia. In queste opere troviamo ampio spazio per la divagazione. La routine del viaggio lascia spazio ai pensieri dell'autore, pensieri che percorrono le vie più disparate: letteratura, storia, medicina, etologia, filosofia, natura, politica e infinite altre.

I viaggi lenti prevedono solo alcune modalità di trasporto: in automobile, in treno, a cavallo, a piedi, oppure alternando i vari modi di questo elenco. Il viaggio lento per eccellenza è a piedi, una dimensione che permette al viaggiatore di interiorizzare lo spazio e il tempo percorsi. È il movimento naturale dell'essere umano, una necessità primordiale da cui è nato un fenomeno millenario come il nomadismo. A tale riguardo si possono menzionare i taccuini presenti in *The Songlines* (Le vie dei canti, 1987) di Bruce Chatwin, di cui cito solo un piccolo estratto:

That man is a migratory species is, in my opinion, born out by an experiment made at the Tavistock Clinic in London and described by Dr John Bowlby in his *Attachment and Loss*. Every normal baby will scream if left alone; and the best way of silencing these screams is for the mother to take it in her arms and rock or 'walk' it back to contentment. Bowlby rigged up a machine which imitated, exactly, the pace and action of a mother's walk; and found that, providing the baby was healthy, warm and well-fed, it stopped crying at once. 'The ideal movement', he wrote, 'is a vertical one with a traverse of three inches.' Rocking at slow speeds, such as thirty cycles a minute, had no effect: but once you raised the pace to fifty and above, every baby ceased to cry. [...] If every newborn baby has an appetite for forward motion, the next step is to find out why it hates lying still.¹⁰

¹⁰ B. Chatwin, *The Songlines*, London, Picador-Cape, 1987, pp. 233-237; trad. it. a cura di S. Gariglio, *Le vie dei canti*, Milano, Adelphi, pp. 303-308: «La conferma che l'uomo è una specie migratoria è data, a mio parere, da un esperimento fatto alla Tavistock Clinic di Londra e descritto dal dottor John Bowlby nel suo *Attachment and Loss*. Ogni bambino piccolo normale, se viene lasciato solo, si mette a strillare; il modo migliore per consolarlo è prenderlo e cullarlo, oppure camminare tenendolo in braccio. Bowlby predispose una macchina che imitava esattamente il ritmo e il moto della camminata materna, e scoprì che il bambino, purché stesse bene e fosse sazio e al caldo, smetteva subito di piangere. [...] Se ogni neonato ha il desiderio di muoversi *in avanti*, il passo successivo è scoprire come mai non gli piace stare fermo».

Camminare è il «movimento ideale»¹¹ per l'essere umano. Attraverso gli studi antropologici e gli esempi intertestuali, Chatwin dimostra quanto sia fondamentale per la scrittura di viaggio il movimento lento. Passo dopo passo sono stati raccontati i grandi viaggi della letteratura europea e non solo, anche la letteratura americana fonda le sue basi su un instancabile camminatore: Thoreau.

Henry David Thoreau nasce il 12 luglio 1817 a Concord, nel Massachusetts, da una famiglia modesta. Dotato di ingegno precoce, completa gli studi in filosofia ad Harvard a soli vent'anni. Ritorna quindi a Concord, stabilendo un'amicizia significativa con il filosofo Ralph Waldo Emerson. Pioniere delle moderne teorie ambientaliste e animaliste, Thoreau si distingue per un'anarchica utopia che permea il suo modo di pensare e di essere. Intorno ai venticinque anni, inizia a plasmare le sue idee attraverso scritti, conferenze e, soprattutto, azioni tangibili nella sua vita quotidiana. Dopo esser stato scarcerato, H.D. Thoreau passava intere giornate camminando verso ovest, fuori da Concord, dirigendosi verso i boschi. I pensieri e le annotazioni di quegli anni sono stati raccolti in *Walking* (Camminare, 1857), un'opera che venne alla luce poco prima che l'autore morisse. Camminare o, meglio, vagabondare, conteneva molteplici significati per lo scrittore: era un processo di ricerca spirituale e spazio-temporale del ritorno verso la fonte originaria del proprio essere; un'opposizione alla civiltà, alla civilizzazione e al progresso industriale; infine, il compimento pragmatico di un anarchismo utopistico e del trascendentalismo ereditato dalle teorie sviluppate dall'amico Ralph Waldo Emerson (per lo più presenti in *Nature*, 1836).¹² L'incipit di questo saggio presenta da subito due dei temi anticipati poco sopra:

I have met with but one or two persons in the course of my life who understood the art of Walking, that is, of taking walks, - who had a genius, so to speak, for *sauntering*, which word is beautifully derived "from idle people who roved about the country, in the Middle Ages, and asked charity, under pretense of going *à la Sainte Terre*", [...] every

¹¹ Ivi, p. 304.

¹² R. W. Emerson, *Nature*, Boston, James Munroe and Company, 1836.

walk is a sort of crusade, preached by some Peter the Hermit in us, to go forth and reconquer this Holy Land from the hands of the Infidels.¹³

Vagabondare è un viaggio verso la riconquista di sé stessi, dell'essenzialità del proprio essere, la ricerca di un'identità sommersa dai pensieri e dalle azioni futili della quotidianità. La prima parte della citazione evidenzia l'obiettivo principale del pellegrinaggio: il progresso spirituale verso una nuova vita, una vita alla ricerca di nuove verità che porta lo scrittore lontano dalle frontiere dal materialismo offerto dalla civiltà.¹⁴ La seconda parte invece accenna al tema della natura contrapposta alla civilizzazione, dove gli infedeli rappresentano i sostenitori del progresso industriale attivo in tutto l'Occidente con una serie di fenomeni: aumento dell'urbanizzazione, crescita demografica costante, costruzione di strade e ferrovie, sfruttamento del carbone, l'abbattimento di intere foreste. Camminare nei boschi diventa quindi un'azione di protesta e un atto di libertà, un gesto che risuona profetico ai giorni nostri.

Se il cammino è una metafora della vita, camminare è vivere; quindi, viene naturale chiedersi, qual è la meta di questo viaggio? L'unica destinazione certa è la morte; infatti, lo scrittore specifica «not one of my readers who has yet lived a whole human life».¹⁵ Non a caso l'autore parla della Terra Santa all'inizio e alla fine del saggio, come se la morte e la riconquista del paradiso perduto fossero due realtà che vanno a coincidere alla fine del viaggio:

So we saunter toward the Holy Land, till one day the sun shall shine more brightly than ever he has done, shall perchance shine into our minds and hearts, and light up our whole

¹³ H. D. Thoreau, *Walking*, Cambridge MA, The Riverside Press, 1914, pp. 4-5; trad. it. a cura di M. A. Prina, *Camminare*, Milano, Mondadori, 2009, pp. 17-18: «Nel corso della mia vita ho incontrato non più di una o due persone che comprendessero l'arte del Camminare, ossia di fare passeggiate, che avessero il genio, per così dire, del *vagabondare*, termine splendidamente tratto da “genti oziose che nel Medioevo percorrevano il paese chiedendo l'elemosina con il pretesto di recarsi *à la Sainte Terre*”, [...] ogni vagabondaggio è una sorta di crociata, predicata dal san Pietro l'Eremita che è in noi, per indurci a uscire e riconquistare la Terra Santa dalle mani degli infedeli».

¹⁴ J. Myerson, *The Cambridge Companion to Henry David Thoreau*, Cambridge, Cambridge Press University, 1995.

¹⁵ H. D. Thoreau, *Walden*, New York, Houghton Mifflin, 1964, p. 242.

lives with a great awakening light, as warm and serene and golden as on a bankside in autumn.¹⁶

Il disprezzo della società è un tema legato a quello della ricerca spirituale; infatti, qualsiasi tipo di occupazione o pensiero legato alla quotidianità del villaggio è solo una distrazione per Thoreau. Per quest'ultimo, la ricerca spirituale che riconduce l'anima e il corpo in un'unica entità è ciò che conta, tutto il resto è un luogo inadatto per l'uomo. Per lo scrittore l'uomo è parte integrante della natura: camminare nei boschi per ore è la via per ritrovare sé stessi.

Thoreau polemizza contro l'ottimismo di quel secolo camminando: un gesto, insieme alla scrittura, che mette in mostra lo scrittore impegnato anche dal punto di vista politico. Le azioni di Thoreau non sono solo un'evidente disapprovazione nei confronti della sua società, ma anche dei chiari messaggi politici: *Walden* (Walden, 1854) è il resoconto di due anni passati nel bosco accanto al lago omonimo (poco fuori Concord), dove lo scrittore costruisce una capanna e vive coltivando le terre. Negli stessi anni, decide di non pagare più l'imposta per il finanziamento della guerra in Messico come segno di protesta, e in poco tempo si trova in carcere: esperienza da cui nascerà un saggio politico, *Civil Disobedience* (Disobbedienza civile, 1849).¹⁷ Emerson lo andò a trovare in carcere e gli chiese: «Dio mio, David, che cosa ci fai tu lì dentro?». E lui rispose: «Dimmi tu, piuttosto, caro Waldo: che cosa ci fai là fuori?». ¹⁸ Sono gli anni in cui la letteratura del Nuovo Mondo esprime pienamente il concetto di democrazia americana: nasce il mito dell'«intellettuale dissenziente»,¹⁹ che cristallizza attraverso la scrittura l'ideale di nazione democratica, un ideale non conforme con la società di Thoreau. Gli ideali politici e naturalistici dell'autore americano sono racchiusi in questo passaggio tratto da *Walking*:

¹⁶ H. D. Thoreau, *Walking*, cit., pp. 99-100; *Camminare*, cit., p. 60: «Così vagabondiamo verso la Terra Santa, finché un giorno il sole splenderà più luminoso di quanto non abbia mai fatto, e illuminerà le nostre menti e i nostri cuori, e rischiarerà l'intera nostra vita con una grande luce che ci ridesterà, calda, serena e dorata come un raggio autunnale sulla riva di un fiume».

¹⁷ H. D. Thoreau, *Civil Disobedience*, Concord, Aesthetic Papers, 1849; trad. it. a cura di A. Mattacheo, *Disobbedienza civile*, Torino, Einaudi, 2018.

¹⁸ H. D. Thoreau, *Camminare*, cit., p. 9.

¹⁹ H. D. Thoreau, *Walden*, cit.; trad.it. a cura di S. Proietti, *Walden. Vita nel bosco*, Milano, Feltrinelli, 2014, pp. 17-31.

A people who would begin by burning the fences and let the forest stand! I saw the fences half consumed, their ends lost in the middle of the prairie, and some worldly miser with a surveyor looking after his bounds, while heaven had taken place around him, and he did not see the angels going to and fro, but was looking for an old post-hole in the midst of paradise.²⁰

Nel novembre del 1856 Bronson Alcott compie una delle sue periodiche visite all'amico Walt Whitman, portando con sé due amici, uno di questi è Thoreau. Nonostante lo scambio di opinioni tra Whitman e Thoreau sia breve, quest'ultimo esprime in una lettera un grande senso di approvazione per l'ultima opera pubblicata dall'altro, *Leaves of Grass* (Foglie d'erba, 1855), definendolo «brave and American».²¹ I due poeti, oltre che essere entrambi trascendentalisti e sostenitori del pensiero filosofico di Emerson, presentano dei punti di contatto nella loro produzione letteraria: l'immagine della foresta aperta e libera dalle staccionate è paragonabile alla strada aperta decantata da Whitman in *Song of the Open Road*. Camminare è l'unico movimento che può condurre alla libertà, per Thoreau alla libertà spirituale, per Whitman alla libertà politica:

AFOOT and light-hearted I take to the open road,
Healthy, free, the world before me,
The long brown path before me leading wherever I choose.

Henceforth I ask not good-fortune, I myself am good-fortune,
Henceforth I whimper no more, postpone no more, need
nothing,
Done with indoor complaints, libraries, querulous criticisms,

²⁰ H. D. Thoreau, *Walking*, cit., pp. 19-20; *Camminare*, cit., p. 24: «Ah, se la gente cominciasse a bruciare le staccionate e lasciasse vivere le foreste! Ho visto staccionate a metà distrutte, con le estremità disperse nella prateria, e un qualche miserabile avaro verificare con un agrimensore i propri confini, mentre il cielo viveva ovunque intorno a lui, ed egli non vedeva gli angeli volteggiare, ma cercava un vecchio buco per piantare un palo in mezzo al paradiso».

²¹ W. Whitman, *Leaves of Grass*, Brooklyn, Rome Brothers, 1855; trad. it. a cura di M. Corona, *Foglie d'Erba*, Milano, Meridiani Mondadori, 2017, p. L.

Strong and content I travel the open road.²²

Dal punto di vista sociologico, la strada è il simbolo della democrazia, in cui qualunque uomo è libero di essere sé stesso: non esistono più maschere o convenzioni sociali, è uno spazio in cui realtà antitetiche si sovrappongono, dove l'io diventa un noi. Questa raccolta poetica, e in particolare questa poesia, racchiudono l'americanismo puro, lo spirito democratico con cui nacquero gli Stati Uniti: Whitman scrive in nome della libertà, in nome di una vita nomade e anticonformista, in nome di una democrazia compromessa dalle politiche della guerra di secessione.

Poco meno di un secolo dopo, la vita da vagabondo poetizzata da Whitman fu vissuta e raccontata da Jack Kerouac in *On the Road* (Sulla strada, 1957)²³ e da tutti gli scrittori della Beat Generation, che consideravano *Leaves of Grass* un punto di riferimento nel rifiuto delle regole e nella contrapposizione al materialismo, una bibbia su cui fondare un nuovo movimento artistico e poetico. L'opera di Whitman è anche uno dei due libri che Heat-Moon porta con sé nella spedizione lungo le *Blue Highways* (Strade blu, 1982),²⁴ un punto d'appoggio e una costante ispirazione in alcuni momenti decisivi del viaggio in cui attraversa da una costa all'altra gli Stati Uniti.

Due vie per l'Oxiana: Chatwin e Bouvier

Ripartendo dal concetto della “fine dei viaggi” di Lévi-Strauss, possiamo notare che le vie percorse dagli autori nella ricerca di una nuova letteratura di viaggio sono principalmente due: una è tracciata da *Walking* di Thoreau, dove il riadattamento dell'uomo nella *wilderness* rappresenta un rifiuto verso il progresso e allo stesso modo un'emulazione dei nomadi

²² W. Whitman, *Leaves of Grass*, cit.; *Foglie d'Erba*, cit., pp. 340-341: A PIEDI e col cuore leggero mi avvio sulla strada aperta, / In buona salute, libero, il mondo davanti a me, / Davanti a me il lungo sentiero bruno che porta ovunque / mi piaccia. / Di qui in avanti non invoco la buona sorte, sono io stesso / la buona sorte, / Di qui in avanti non piagnucolo più, non rimando più, / non ho bisogno di niente, / Basta con le lagne fra le quattro mura di casa, basta con le / biblioteche, con le critiche querule, / Forte e soddisfatto percorro la strada aperta.

²³ J. Kerouac, *On the Road*, New York, Viking Press, 1957.

²⁴ W. L. Heat-Moon, *Blue Highways*, Boston, Little, Brown & Company, 1982.

pellegrini, i cosiddetti «sainte-terrors»;²⁵ mentre la seconda, «è la svolta metatestuale seguita dalla narrativa modernista».²⁶ Da questa seconda possibilità vengono alla luce opere come *Heart of Darkness* (Cuore di tenebra, 1899) di Conrad, *Der Mann ohne Eigenschaften* (L'uomo senza qualità, 1930) di Musil o *The road to Oxiana* di Robert Byron;²⁷ ma solo nel secondo dopoguerra si evidenziano nuove tecniche retoriche nella ricostruzione metaletteraria dei viaggi: è possibile riscontrarlo in libri come *L'Usage du monde* (La polvere del mondo, 1963) di Bouvier, *A Time of Gifts* (Tempo di regali, 1977) di Fermor o in *The Songlines* di Chatwin.²⁸ Questi resoconti di viaggio invitano a riflettere sulla letteratura di viaggio «come a un'avventura metaletteraria, che indaga sui rapporti tra il movimento e dimensioni primarie dell'esistenza come il linguaggio, il tempo, l'identità».²⁹ Questi autori hanno la capacità di valorizzare il viaggio attraverso gli incontri lungo il cammino, così da non ridurre il percorso ad un mero intervallo tra partenza e destinazione: ciò che li accomuna è la ricerca di una «profondità narrativa dell'itinerario»³⁰ dando voce ai personaggi, così da renderli vicini al lettore, anche se distanti.

L'inutilità culturale del viaggio (profeticamente poetizzata da Baudelaire in *Le Voyage*)³¹ e la chiusura delle frontiere durante la Prima Guerra Mondiale, furono la causa scatenante di molti scrittori inglesi che, nel primo dopoguerra, decisero di migrare verso sud: il viaggio fu la conseguenza naturale alla preclusione del conflitto, e la scrittura il mezzo per pagare l'evasione. Tra gli anni Venti e gli anni Quaranta la letteratura di viaggio risorge attraverso gli scrittori inglesi (Lawrence, Douglas, Fermor) e i rispettivi resoconti. Sono gli

²⁵ H. D. Thoreau, *Walking*, Cambridge MA, The Riverside Press, 1914, p. 4.

²⁶ L. Marfè, *Oltre la "fine dei viaggi". I resoconti dell'altrove nella letteratura contemporanea*, Firenze, Leo S. Olschki, 2009, p. 70.

²⁷ Cfr. J. Conrad, *Heart of Darkness* (1899), in ID., *Youth. A Narrative, and Other Two Stories*, London, Blackwood, 1902; trad. it. a cura di G. Sertoli, *Cuore di tenebra*, Torino, Einaudi, 1999; R. Musil, *Der Mann ohne Eigenschaften*, Lausanne, Imprimerie Central, 1943; trad. it. a cura di A. Rho, *L'uomo senza qualità*, Torino, Einaudi, 1996; R. Byron, *The road to Oxiana*, London, Macmillan, 1937; trad. it. a cura di M. G. Bellone, *La via per l'Oxiana*, Milano, Adelphi, 1993.

²⁸ Cfr. N. Bouvier, *L'Usage du monde*, Genève, Droz, 1963; trad. it. a cura di M. T. Giaveri, *La polvere del mondo*, Milano, Feltrinelli, 2020; P. L. Fermor, *A time of Gifts. On foot to Constantinople from the Hook of Holland to the Middle Danube*, London, Murray, 1977; trad. it. a cura di G. Luciani, *Tempo di regali*, Milano, Adelphi, 2009; B. Chatwin, *The Songlines*, cit.; trad. it. a cura di S. Gariglio, *Le vie dei canti*, cit.

²⁹ L. Marfè, *Oltre la "fine dei viaggi". I resoconti dell'altrove nella letteratura contemporanea*, cit., p. 26.

³⁰ L. Marfè, *Sulle strade del viaggio. Nuovi orizzonti tra letteratura e antropologia*, Milano, Mimesis, 2012, p. 63.

³¹ C. Baudelaire, *Le fleurs du mal*, Paris, Auguste Poulet-Malassis, 1857.

anni in cui il turismo non è ancora definitivamente esploso, mentre l'esplorazione è ormai esaurita, la maggioranza dei racconti di questo ventennio sono collocabili, quindi, in una terra di nessuno, a metà strada tra i due fenomeni; tuttavia, molti di questi scrittori devono il loro successo alla loro voglia di "partire per partire" e alla capacità di avventurarsi «in luoghi in cui c'era ancora spazio per l'ignoto».³²

È in questi anni che Byron scrive *The Road to Oxiana*, un diario che racconta le avventure dell'autore, sulle tracce di Alessandro Magno, in un viaggio che lo porta da Venezia fino all'India, passando dalla regione dell'Oxiana (cioè, il confine settentrionale dell'Afghanistan), una regione semideserta che, tuttavia, porta con sé il ricordo di un verde paradiso. È un viaggio lungo dieci mesi, in cui l'autore visita e descrive luoghi e opere d'arte con una raffinatezza unica, tanto da trasformare il racconto, a tratti, in un manuale di storia dell'arte. I suoi contributi di storico dell'arte occupano in parte il testo, che in realtà, lascia ampio spazio ad alcune strategie retoriche che ritroveremo nel Novecento in altri importanti resoconti di viaggio: il valore dell'incontro, le problematiche causate dagli imprevisti, il conflitto tra restare e partire.

L'organizzazione di Byron e Sykes (il suo compagno di viaggio) è quasi inesistente. L'unico obiettivo che spinge l'autore da una città all'altra è visitare i luoghi simbolo della civiltà bizantina e dell'architettura islamica, mentre tutto il resto viene lasciato nelle mani del caso e dell'imprevisto. Uno dei primi aspetti che salta all'occhio di un lettore attento, e che rende grande questo libro, è la ricostruzione dei luoghi e della storia che l'autore proietta nello spazio che lo circonda, come quando giunto a Maragheh, in una «regione sconosciuta» e dove la «carta geografica appare decisamente vuota»,³³ trova modo di scrivere delle osservazioni che rendono quello spazio vuoto, pieno di storia. Il viaggio rende viva la carta geografica attraverso la ricostruzione dello spazio e del tempo: lo spostamento al suo interno la modifica costantemente, sia dal punto di vista dimensionale, sia da quello visivo-sensoriale:

³² F. Marengo e L. Marfè, *La letteratura di viaggio in Letteratura Europea* (vol. II), Torino, Utet, 2009.

³³ R. Byron, *The road to Oxiana*, cit., p. 57; trad. it. a cura di M. G. Bellone, *La via per l'Oxiana*, cit., p. 84.

The officials in Maragha had heard of the Rasatkhana, which means “star-house” or observatory; but none had ever seen it. It was built by Hulagu in the XIIIth century, and its observations were Islam’s last contribution to astronomy till Ulugh Beg revised the calendar at the beginning of the XVth. We set out early, breasted a mountain at full gallop, and found ourselves on a level table, where various mounds were approached from four points of the compass by straight cobbled paths intersecting at right angles. These paths, we supposed, were constructed to assist astronomical calculations; the mounds were the remains of buildings.³⁴

Nonostante le osservazioni sulle architetture e sul patrimonio culturale dell’Afghanistan siano ampiamente presenti nel testo, è importante notare come i temi centrali siano due: l’incontro con l’altro e il caso. Sono due temi correlati, dato che molte delle conversazioni rilevanti del testo sono una conseguenza di imprevisti o di deviazioni durante il viaggio. In buona parte di queste conversazioni possiamo notare un atteggiamento etnocentrico nei confronti degli abitanti di queste regioni, anche se questa tendenza comportamentale è moderata rispetto alle testimonianze dei resoconti di viaggio ottocenteschi. Un esempio è l’incontro di Byron con un viaggiatore ungherese a Herat. Quest’ultimo si trovava in viaggio da cinque anni, e dopo aver passato un mese di convalescenza in ospedale, riporta la sua esperienza in una conversazione emblematica:

“Who could like travelling in Asia, Monsieur? I had a good education. What would my parents say if they saw me in such a place as this? It is not like Europe. Beyrut is like Europe, [...] but this country, these people... the things I have seen!”

“Come, Monsieur, [...] confide in me these terrible experiences. You will feel better for it.”

³⁴ *Ibidem*: «I funzionari di Maragheh avevano sentito parlare del Rasatkhaneh, che significa “casa delle stelle”, cioè osservatorio, ma non l’avevano mai visto. Fu eretto da Hulagu nel XIII secolo, e le osservazioni che vi furono fatte sono state l’ultimo contributo islamico all’astronomia, fino a Ulugh Beg, che all’inizio del XV secolo riformò il calendario. Ci siamo avviati di buon’ora e, superata una montagna al galoppo, abbiamo trovato un altopiano con diversi tumuli verso i quali convergono, dai quattro punti cardinali, dei sentieri acciottolati che s’intersecano ad angolo retto. Tali sentieri, secondo noi, sono stati tracciati per facilitare i calcoli astronomici, mentre i tumuli sono i resti degli edifici».

“I am not the type, Monsieur, who thinks himself superior to the rest of humanity. Indeed I am no better than others. Perhaps I am worse. But these people, these Afghans, they are not human. They are dogs, brutes. They are lower than the animals.”

“But why do you say that?”

“You don’t see why, Monsieur? Have you eyes? Look at those men over there. Are they not eating with their hands? With their *hands!* It is frightful”.³⁵

Nella letteratura di viaggio, l’etnocentrismo è un fenomeno che nel corso del Novecento è andato sempre di più a sparire, tanto che l’incontro con l’altro non appare più come una brutta esperienza da riportare, bensì un’opportunità fondamentale durante il percorso, così come possiamo notare nei diari di viaggio di Bouvier e Chatwin.

Il testo è ricco di incontri significativi per il cammino di Byron: a Gerusalemme incontra il monaco Gabriele, che gli mostra il sacro Sepolcro dove passò anche Alessandro; o l’ironico epilogo con Farquharson e la necessità di fare un viaggio «rapidissimo»;³⁶ o ancora, l’incontro con Shir Ahmad. Le due ultime conversazioni citate sono il simbolo autentico della scrittura di Byron: gli incontri vengono riportati sempre con un sarcasmo che a tratti sfocia nella caricatura, così da rendere i personaggi non solo delle semplici comparse, bensì dei veri protagonisti del racconto. L’autore riesce a restare ironico anche quando vive dei momenti spiacevoli durante il viaggio, come quando rimane per quasi un mese fermo a Teheran per via di alcuni imprevisti (neve, attese inutili, ricovero in ospedale).

Nella prefazione dell’edizione Picador del 1980 di *The Road to Oxiana*, Chatwin non si pone come un critico nei confronti dell’opera, bensì la innalza da subito a «testo sacro», definendolo il capolavoro dei libri di viaggio degli anni Trenta. Al contrario di «viaggiatori

³⁵ R. Byron, *The road to Oxiana*, cit., p. 107; trad. it. a cura di M. G. Bellone, *La via per l’Oxiana*, cit., p. 141: «“A chi può piacere di viaggiare in Asia, monsieur? Ho fatto dei buoni studi. Che cosa direbbero i miei genitori se mi vedessero in un posto simile? Qui non è come l’Europa. Beirut sì, [...] ma questo paese, questa gente... le cose che mi p toccato vedere!”

“Coraggio, [...] mi confidi pure quelle terribili esperienze, monsieur. Dopo si sentirà meglio.”

“Non sono uno di quelli che si credono superiori al resto del genere umano, monsieur. Non sono migliore degli altri e forse sono peggiore. Ma questi afghani non sono uomini. Sono delle bestie, dei cani. Sono inferiori agli animali.”

“Che cosa le fa dire questo?”

“Non lo vede anche lei, monsieur? Non ha occhi? Guardi quegli uomini laggiù: non vede che mangiano *con le mani?* È spaventoso.”».

³⁶ Ivi, pp. 98-103.

più intellettuali» che seguivano le tracce di Alessandro o di Marco Polo, per Chatwin era più affascinante andare sulle orme di Byron: viaggiò quattro volte in Asia, sempre in compagnia di una copia di *The Road to Oxiana*, scrivendo «taccuini che dimostrano con quale ossequio servile» cercasse di ricalcare lo stile e l'itinerario del suo maestro.³⁷ Parte di questi taccuini sono stati pubblicati dopo la sua morte in *Anatomy of Restlessness* (Anatomia dell'irrequietezza, 1997), una raccolta di scritti secondari (recensioni, racconti, saggi, articoli) in cui troviamo tutte le tematiche principali dello scrittore, dagli inizi fino al 1989, l'anno della sua morte.³⁸ Chatwin esalta Byron per la capacità di spaziare tra diversi registri stilistici, ma soprattutto, per il modo in cui narra le vicende, gli incontri e gli imprevisti, tanto da affermare che «l'unica cosa prevedibile nella sua scrittura è l'incontro con l'improbabile».³⁹

Uno dei *Leit-motive* delle opere di Chatwin è una citazione tratta dai *Journaux intimes* di Baudelaire, «la grande maladie de l'horreur du domicile». Una malattia che sembra una conseguenza naturale della sua infanzia: data l'assenza del padre a causa della guerra, «casa», per Chatwin, «era uno spaccio militare o una banchina ferroviaria con tanti zaini ammucchiati».⁴⁰ La citazione è funzionale all'autore per argomentare una tesi che suddivide gli scrittori in due categorie: gli stanziali e gli itineranti. I primi riescono a scrivere in casa, «senza staccarsi dalla poltrona»; mentre i secondi, di cui fa parte lo stesso Chatwin, sentono l'esigenza di un «contributo concreto che è lo spostamento nello spazio».⁴¹ Questa necessità implica quindi anche il processo di scrittura (seppur non ad uno stato definitivo) nei luoghi più disparati: Chatwin scrisse in un monastero del Monte Athos, in una tenda o in una capanna di fango in Africa, per citarne solo alcuni. Nel primo capitolo di *Anatomy of Restlessness*, Chatwin elenca i suoi parenti «legendari», i ricordi della prima infanzia e dell'adolescenza, i fallimenti negli studi e la carriera da collezionista; ma ciò che appare interessante per

³⁷ Ivi, pp. 11-20.

³⁸ Cfr. B. Chatwin, *Anatomy of Restlessness*, New York, Viking Press, 1996; trad. it. a cura di F. Salvatorelli, *Anatomia dell'irrequietezza*, Milano, Adelphi, 2005.

³⁹ L. Marfè, *Oltre la "fine dei viaggi". I resoconti dell'altrove nella letteratura contemporanea*, cit., p. 93.

⁴⁰ B. Chatwin, *Anatomy of Restlessness*, cit.; trad. it. a cura di F. Salvatorelli, *Anatomia dell'irrequietezza*, cit., p. 20.

⁴¹ N. Bouvier, *L'Usage du monde*, cit., p. 116: «sans lever le cul de leur chaise [...] appoint concret qu'est le déplacement dans espace»; trad. it. a cura di M. T. Giaveri, *La polvere del mondo*, cit., pp. 37-39.

comprendere meglio i suoi scritti, sono i nomi degli autori che fin da piccolo legge: Arthur Rimbaud, Hart Crane e Walt Whitman. La svolta letteraria arriva a Parigi, nei primi anni Settanta, quando Chatwin decide di andar a far visita a Eileen Gray e, dopo aver visto una carta della Patagonia in salotto, decide di partire per quella regione. Il vero motivo della spedizione fu però andare alla ricerca delle tracce di Charley Milward il Marinaio e del milodonte scoperto da quest'ultimo. L'idea di attraversare la Patagonia e di ricostruire la storia di Milward deriva da un pezzo di pelle di un milodonte, che Chatwin trovò nell'armadietto della sala da pranzo della nonna. Nel 1977 viene pubblicato quindi *In Patagonia* (In Patagonia, 1977), il resoconto di un incredibile viaggio tra Argentina e Cile.

Se in Byron possiamo notare delle scelte moderniste che tendono ad una narrazione innovativa, puntando ad una letteratura di viaggio diversa dai modelli "enciclopedici" precedenti, in cui «l'incontro con l'improbabile» è la normalità; in Chatwin questo incontro è totalmente amplificato:

He had plausible fictions, tales which were taken as gospel by some listeners, as jokes by others, and which left many with the sense that they had when reading his books, of being dangled between fact and fiction.⁴²

Il «chatwinesque» è una tecnica di scrittura che ricostruisce situazioni e personaggi verosimili attraverso la particolarità dei dettagli, la credibilità delle conversazioni e la cura delle inezie. L'abilità di Chatwin è quella di raccontare delle storie che affascinano il lettore, ma che lo collocano sempre in un confine sottile tra l'invenzione e la realtà; anche se lo scrittore afferma di essere «convinto che il reale è sempre più fantastico del fantasioso».⁴³ Da sempre, gli scrittori di viaggio si sono difesi dalle critiche sui racconti falsi o inventati basandosi sul significato originale di *autopsia*, così come lo intendeva Erodoto, di "vedere

⁴² S. Clapp, *With Chatwin*, New York, Vintage Books, 1998, p. 8; trad. it. a cura di M. Codignola, *Con Chatwin*, Milano, Adelphi, 1998, p. 21: «I suoi racconti avevano sempre un certo tasso di verosimiglianza. Naturalmente c'è chi li prendeva per oro colato e chi non credeva a una sola parola, ma nella maggior parte dei casi l'impressione era la stessa provocata dalla lettura dei suoi libri, e cioè che fosse quasi impossibile stabilire dove finissero i fatti e cominciasse l'invenzione».

⁴³ B. Chatwin, *Anatomy of Restlessness*, cit.; trad. it. a cura di F. Salvatorelli, *Anatomia dell'irrequietezza*, cit., p. 24.

con i propri occhi” e di riportare, quindi, solo la verità. In realtà è solo un modo per nascondere la miscela narrativa tra fatto e finzione, tra realtà e infingimento. Con *In Patagonia* assistiamo però alla nascita di un nuovo grande periodo per la letteratura di viaggio, dove «il movimento nello spazio diventa metafora dell’invenzione poetica» e «il racconto di viaggio non deve più giustificare il proprio statuto di verità».⁴⁴ Questo è il motivo per cui il racconto di viaggio dialoga e contiene al suo interno anche degli aspetti che sono comuni in altri generi letterari, aprendosi ad esempio alla *non-fiction narrative*, un nuovo modo di raccontare fatti realmente accaduti, senza inserire necessariamente testimonianze autobiografiche. In *In Patagonia* l’esperienza del viaggiatore è tramutata in una raccolta di immagini letterarie, che danno una nuova forma al territorio che viene attraversato. Il reale cambia parallelamente allo spostamento del viaggiatore, e il movimento dà un nuovo significato allo spazio occupato. La ricerca di altre tracce del milodonte suggerisce allo stesso Chatwin la nascita del libro. Seguendo uno dei *topos* più antichi del racconto di viaggio, cioè quello del viaggiatore che va alla ricerca di un oggetto misterioso, Chatwin rinnova questo motivo ricorrente della letteratura di viaggio con un epilogo avvilente, che racchiude tutta la poetica dello scrittore:

The floor was covered with turds, sloth turds, outside black leathery turds, full of ill-digested grass, that looked as if they had been shat last week. I groped in the holes left by Albert Konrad’s dynamiting, looking for another piece of skin. I found nothing. “Well”, I thought, “if there’s no skin, at least there is a load of shit”. And then, poking out of a section, I saw some strands of the coarse reddish hair I knew so well. [...] I had accomplished the object of this ridiculous journey.⁴⁵

La ricerca di altre tracce del milodonte suggerisce allo stesso Chatwin la nascita del libro: «il mio pezzo di sterco non era esattamente il Vello d’oro, ma mi suggerì la forma di

⁴⁴ L. Marfè, *Sulle strade del viaggio. Nuovi orizzonti tra letteratura e antropologia*, cit., p. 60.

⁴⁵ B. Chatwin, *In Patagonia*, London, Picador-Cape, 1977, pp. 194-195; trad. it. a cura di M. Marchesi, *In Patagonia*, Milano, Adelphi, 1982, pp. 252-253: «Il terreno era coperto di stronzi, stronzi di bradipo, stronzi enormi, neri coriacei, pieni di erba mal digerita, che sembravano defecati una settimana prima. Brancolai nelle buche lasciate dalla dinamite di Albert Konrad, alla ricerca di un altro pezzo di pelle. Non trovai niente. “Bene”, pensai, “se non c’è pelle, c’è almeno un bel po’ di merda”. Ma poi, sporgenti da una fessura, vidi alcuni ciuffi degli ispidi peli rossicci che conoscevo così bene. [...] Avevo raggiunto lo scopo di questo assurdo viaggio».

viaggio, poiché il genere più antico di racconto di viaggio è quello in cui il narratore lascia la sua casa per andare in un paese lontano alla ricerca di un animale leggendario».⁴⁶



Figura 1. B. Chatwin, *In Patagonia*, London, Picador-Cape, 1977; trad. it. a cura di M. Marchesi, *In Patagonia*, Milano, Adelphi, 1982.

Così come ha fatto con tutte le storie e i racconti che compongono *In Patagonia*, questo epilogo ci dimostra come Chatwin riesca ad affabulare il lettore, a renderlo partecipe del viaggio fino a fargli credere che lo sterco possa essere davvero quello del milodonte tanto sognato. Probabilmente il milodonte (all'inizio del libro presentato come brontosauo) non è mai esistito, ma lo scrittore riesce fino alle ultime pagine a trasmettere speranza e credibilità in una ricerca che appare assurda fin dal principio. Allo stesso tempo è una parodia del racconto di viaggio, che capovolge il tema della ricerca fino all'estremo. La rinuncia al senso

⁴⁶ B. Chatwin & P. Theroux, *Patagonia Revisited*, London, Picador-Cape, 1985, p. 17: «my piece of dung wasn't exactly the Golden Fleece, but it did give me the idea for the form of a travel book, for the oldest kind of traveller's tale is one in which the narrator leaves home and goes to a far country in search of a legendary beast»; trad. it. a cura di C. Morena, *Ritorno in Patagonia*, Milano, Adelphi, 1991, pp. 9-10.

del viaggio è la caratteristica principale della scrittura chatwiniana che, così come aveva suggerito Baudelaire, reputa il “partire per partire” l’unica strada percorribile.

Così come fece Chatwin seguendo le orme di Byron in Oriente, nel 1997, Adrián Giménez Hutton decise di partire sulle tracce di Chatwin dopo aver letto *In Patagonia*. Il libro nasce da una critica di un amico scrittore che, come gli altri detrattori di *In Patagonia*, sosteneva che gli incontri e i racconti narrati da Chatwin fossero pura invenzione. Il viaggio nasce quindi «con l’obiettivo di realizzare la cronaca del libro vent’anni dopo che l’autore aveva scritto il suo, cercando i personaggi e i luoghi dov’era passato, avvalorando quanto c’era di certo nei suoi racconti».⁴⁷ È interessante notare come molti dei personaggi, presenti in *In Patagonia*, e che furono intervistati da Hutton nutrissero opinioni non lusinghiere su Chatwin e sull’opera che lo portò al successo come scrittore: Adrian Goodall disse di essere «disgustato dal modo in cui si riferiva alle persone»;⁴⁸ Daphne affermò che Chatwin «non sapeva nulla della Patagonia, tranne qualche spunto qua e là, alcuni dei quali completamente falsi, scritti per produrre effetto».⁴⁹ Oltre a queste testimonianze, il testo di Hutton riporta anche interviste dove alcuni dei protagonisti di *In Patagonia* sono entusiasti del libro, alcuni sono indifferenti o ignari della pubblicazione dell’opera. L’aspetto più sorprendente è tuttavia la trasformazione della grotta di Last Hope Sound in pochi anni, da luogo in cui confluivano spedizioni scientifiche di tutto il mondo a uno dei principali luoghi di attrazione turistica della regione:

L’uomo che si occupava del punto informazioni per i visitatori mi disse che smuovendo il suolo si potevano trovare ancora resti, poi estrasse da una cassa una borsetta di plastica in cui c’erano dei fili duri e giallognoli che altro non erano che i famosi peli del milodonte: ne prese uno e me lo regalò. [...] Pilkington non volle essere da meno: anch’egli ficcò le dita nel suolo arenoso della grotta, e frugò e frugò, finché [...] scoprì quel che andava cercando con tanto affanno. [...] Pilkington trovò un piccolo e millenario pezzetto di merda.⁵⁰

⁴⁷ A. G. Hutton, *La Patagonia de Chatwin*, Buenos Aires, Sudamericana, 1998; trad. it. a cura di M. Magliani e L. Marfè, *Chatwin in Patagonia*, Roma, Nutrimenti, 2015, pp. 7-8.

⁴⁸ Ivi, p. 228.

⁴⁹ Ivi, p. 248.

⁵⁰ Ivi, pp. 265-267.

È paradossale pensare che un'opera come quella di Chatwin, che pone al centro dell'attenzione il viaggio lento, l'esaltazione della lontananza e dell'ignoto attraverso le storie della gente locale, possa aver trasformato una grotta in un sito turistico. La macchina mitologica⁵¹ di Chatwin, sempre in bilico tra realtà e finzione, ha riscritto il territorio del Last Hope Sound: la leggenda del milodonte è diventata realtà attraverso la finzione narrativa dello scrittore.

Poco prima di morire, nel 1987, Chatwin pubblica *The Songlines*. È il resoconto di un viaggio in Australia, dove lo scrittore svolge delle indagini sul mito delle vie dei canti, cioè i canti rituali che vengono tramandati di generazione in generazione tra gli aborigeni. Il testo è composto da due parti (che spesso si alternano): la prosa narrativa incentrata sulla ricerca di informazioni sul tempo del sogno e sulle vie dei canti; degli appunti tratti direttamente dai taccuini dell'autore. Le due sezioni dialogano in modo perfetto tra loro; infatti, i taccuini mostrano la grande ricerca antropologica svolta dallo scrittore in quegli anni, mentre la parte restante ci mostra le caratteristiche, i simboli e le modalità della creazione del mondo attraverso i canti degli antenati. È un libro che racchiude tutti i temi analizzati nelle opere di Chatwin e che sono stati in parte presentati in questo capitolo: l'uomo e la natura, la ricerca spirituale attraverso il cammino e l'inutilità del materialismo, l'importanza della lentezza del viaggio, la rideterminazione semantica dei luoghi attraverso la scrittura (e in questo caso anche i canti degli aborigeni).

«El bastón, las monedas, el llavero, / la dócil cerradura, las tardías / notas que no leerán los pocos días que me quedan [...] ¡Cuántas cosas, / limas, umbrales, atlas, copas, clavos, / nos sirven como tácitos esclavos, / ciegas y extrañamente sigilosas!».⁵² Questa poesia di Borges mette in luce l'immortalità delle cose, di quanto esse siano superiori alla nostra fragilità e alla nostra condizione temporanea e limitata. *The Morality of Things* (La moralità delle cose) è una conferenza presente nella raccolta postuma *Anatomy of Restlessness*, in cui

⁵¹ Cfr. F. Jesi, *Il tempo della festa*, Milano, Nottetempo, 2013.

⁵² J. L. Borges, *Elogio de la sombra*, Buenos Aires, Emecé, 1969, p. 46; trad. it. a cura di T. Scarano, *Elogio dell'ombra*, Torino, Einaudi, 1971, p. 47: «Le monete, il bastone, il portachiavi, / la pronta serratura, i tardi appunti / che non potranno leggere i miei scarsi / giorni [...] Quante cose, / atlanti, lime, soglie, coppe, chiodi, / ci servono come taciti schiavi, / senza sguardo, stranamente segrete!».

Chatwin espone, davanti ad una sala di collezionisti, un'invettiva sul possesso delle cose. Attraverso una comparazione con il passo lirico precedente possiamo notare come Chatwin abbia una poetica opposta a quella di Borges sugli oggetti: «non aspiriamo tutti a rovesciare i nostri altari e a liberarci dei nostri possessi? [...] Sacrifichiamo la nostra libertà d'azione per diventare i suoi guardiani privilegiati, e finiamo per esserne prigionieri e schiavi».⁵³ È possibile trovare anche qualche punto di contatto, come l'enigmatico significato di alcuni oggetti: molte delle cose che possediamo non hanno alcuna utilità, sono solo simboli o «ancore emotive», di cui non riusciamo a disfarci. Il titolo della conferenza fa riferimento al mondo che il collezionista d'arte crea intorno a sé, un sistema morale da cui esclude gli esseri umani per far spazio alle cose. Chatwin si chiede quindi: «perché i veri tesori dell'uomo sono inutili?».⁵⁴ La risposta è racchiusa nell'esperienza di vita degli aborigeni e nelle storie che vengono narrate in *The Songlines*. Chatwin paragona la crescita di un europeo con quella di un aborigeno: le scene di esplorazione infantile che ognuno di noi possiede, e che ricorda come un paradiso terrestre perduto, sono la normalità nella vita di un indigeno:

But the savage never outgrows his infantile paradise unless he is forcibly expelled from it. And I suspect that all the time and effort we spend in making or wanting new things (which we have ritualised as the Myth of Progress) merely compensates for the ideal territory from which we have estranged ourselves. Only at our roots can we hope for a renewal. The Australian Aborigines would wander afield throughout the year but return at seasonal intervals to their sacred places to make contact with their ancestral roots, established in the 'dreamtime'.⁵⁵

⁵³ B. Chatwin, *Anatomy of Restlessness*, cit.; trad. it. a cura di F. Salvatorelli, *Anatomia dell'irrequietezza*, cit., p. 198.

⁵⁴ *Ibidem*.

⁵⁵ Ivi, p. 186; trad. it. a cura di F. Salvatorelli, *Anatomia dell'irrequietezza*, cit., p. 210: «Il selvaggio non esce mai dal suo paradiso infantile se non ne viene espulso a forza. E io sospetto che tutto il tempo e gli sforzi che noi spendiamo nel fabbricare o desiderare cose nuove (ciò che abbiamo ritualizzato come Mito del Progresso) mirino solo a risarcirci per il territorio ideale da cui ci siamo allontanati. Gli aborigeni australiani vanno errando durante tutto l'anno ma tornano a intervalli stagionali nei loro luoghi sacri per riprendere contatto con le radici ancestrali, fondate nel "tempo del sogno"».

In contrapposizione al consumismo dei giorni nostri e all'esperienza di collezionista d'arte, Chatwin vede nella ricerca spirituale degli aborigeni una via di fuga dall'inutilità del materialismo. Provando a racchiudere tutta la poetica dello scrittore in una parola, alla domanda: "qual è l'unico modo per raggiungere la libertà?", Chatwin risponderebbe: "vagabondare". Il coinvolgimento dell'autore con il concetto di *walkabout* si sviluppa già in tenera età, quando, il piccolo Bruce associa questo termine alla storia di un coyote che riesce a sfuggire dall'uomo, associando con immaginazione gli indigeni che «un giorno lavorano beati in un allevamento di bestiame e l'indomani, senza nessun preavviso e *senza una ragione*, se la svignano»⁵⁶ e spariscono nel nulla.

Uno degli incontri più significativi nel testo è quello con il monaco Flynn. Quest'ultimo fornisce allo scrittore dei dettagli fondamentali per comprendere l'importanza dei canti per gli aborigeni: il *bush* è un mondo in cui non ci sono frontiere o, meglio, le linee di confine coincidono con le lingue che attraversano il canto. La melodia rimane immutata dall'inizio alla fine, ma le tappe create dagli antenati rappresentano le soglie di delimitazione delle proprietà dei canti, e di conseguenza del territorio. Oltrepassare queste tappe permette il commercio fra le tribù, la condivisione delle idee e dei canti. In questo libro, più di qualsiasi altro tra le opere di Chatwin, è possibile evidenziare come il racconto, e nel caso degli indigeni il canto, sia il creatore dello spazio, dunque, «gli aborigeni credono che una terra non cantata sia una terra morta: se i canti vengono dimenticati, infatti, la terra ne morirà».⁵⁷ L'ammirazione dell'autore nei confronti di questo mondo deriva da questo aspetto: il problema della fine dei viaggi non è connesso con la semplicità del viaggiare, bensì dalla perdita dell'arte del raccontare. Le storie dei personaggi raccontati da Chatwin creano lo spazio e il territorio, lo mantengono in vita e lo reinventano, così come fanno i canti con il Tempo del Sogno. Camminare è la soluzione, il rapporto tra natura e uomo viene amplificato dalle vie dei canti in un immenso paesaggio non urbanizzato, cioè il *bush* australiano.

⁵⁶ B. Chatwin, *The Songlines*, cit., p. 18: «one day, would be working happily on a cattle-station: the next, without a word of warning and *for no good reason*, would up sticks and vanish into the blue»; trad. it. a cura di S. Gariglio, *Le vie dei canti*, cit., p. 21.

⁵⁷ B. Chatwin, *The Songlines*, cit., p. 52: «in Aboriginal belief, an unsung land is a dead land: if the songs are forgotten, the land itself will die»; trad. it. a cura di S. Gariglio, *Le vie dei canti*, cit., p. 74.

Un altro aspetto rilevante nei racconti di Chatwin è la simbologia: come in *In Patagonia*, la pelle di milodonte rappresenta la guida mitologica alla ricerca del bradipo, allo stesso modo il *tjuringa* è, per gli aborigeni, il centro del viaggio, il motivo che li spinge a spostarsi. Nel loro caso, se il viaggio è la vita stessa, questo oggetto totemico è il passaggio dalla vita alla morte, ma anche il ricongiungimento con l'antenato in una dimensione di pace celeste. È il ritrovamento della propria identità e il documento che attesta la proprietà terriera. Questa riconciliazione spirituale è la risposta di Chatwin alla domanda esistenziale «what am I doing here?»⁵⁸: l'oggetto totemico dell'autore è un taccuino, con cui, attraverso le storie e i racconti del viaggio, ritrova un attimo di pace dalla continua inquietezza.

Nella prefazione dell'edizione Feltrinelli di *La polvere del mondo* (2020), Rumiz mette in risalto l'Oriente narrato da Bouvier, uno spazio geografico che oggi si presenta, in alcune frontiere, impossibile da attraversare.

A distanza di tanto tempo, resta immutata, negli inquieti d'Occidente, quella voglia antica di andare verso il sole che sorge. Orientarsi viene dalla parola "Oriente" per la ragione banale che a ovest c'è solo il nulla dell'oceano e l'Europa non è che un frastagliato promontorio dell'Asia, dunque le genti sono sempre arrivate da quella direzione. Guardare a Oriente significa cercare inconsapevolmente le nostre origini [...].⁵⁹

Così come Byron, spinto forse da una personale inquietezza, nel 1953, Bouvier parte verso l'Oriente a bordo della sua Fiat Topolino, raggiungendo l'amico pittore Thierry Vernet a Belgrado: inizia così un viaggio che li porterà ad attraversare l'intera Jugoslavia, la Turchia, l'Iran, il Pakistan e l'Afghanistan. *L'Usage du monde* viene pubblicato a spese dell'autore solo dieci anni dopo, nel 1963. Il resoconto di viaggio si conclude al Khyber Pass, al confine tra Afghanistan e Pakistan settentrionale, dove i due amici si dividono: il pittore si reca a Ceylon, dove sposa la fidanzata; Bouvier continua il viaggio fra imprevisti e malattie fino ad arrivare in Giappone, il paese in cui vivrà per anni e in cui nascerà uno dei suoi figli. Quest'

⁵⁸ B. Chatwin, *Anatomy of Restlessness*, cit., p. 22; trad. it. a cura di F. Salvatorelli, *Anatomia dell'inquietezza*, cit., p. 38.

⁵⁹ N. Bouvier, *L'Usage du monde*, cit.; trad. it. a cura di M. T. Giaveri, *La polvere del mondo*, cit., p. 16.

ultima parte del viaggio viene in un primo momento pubblicata con il titolo di *Japon*, per poi, nel 1975, essere inserita all'interno di *Chronique Japonaise*⁶⁰ (Cronache giapponesi, 1975), un libro che raccoglie diversi viaggi dello scrittore in terra nipponica.⁶¹

Mais les vrais voyageurs sont ceux-là seuls qui partent
Pour partir; coeurs légers, semblables ux ballons,
De leur fatalité jamais ils ne s'écartent,
Et, sans savoir pourquoi, dissent toujours: Allons!⁶²

Questi versi di Baudelaire rappresentano lo spirito di Bouvier quando decide di partire verso l'incredibile viaggio raccontato ne *L'Usage du monde*. Così come gli altri viaggiatori sopraccitati, l'autore parte senza un programma definito, l'unica certezza è partire, non importa come e fino a dove. È una sensazione irrazionale che nasce da dentro e si tramuta in un movimento esterno:

Lorsque le désir résiste aux premières atteintes du bon sens, on lui cherche des raisons.
Et on en trouve qui ne valent rien. La vérité, c'est qu'on ne sait comment nommer ce qui
vous pousse. Quelque chose en vous grandit et détache les amarres, jusqu'au jour où,
pas trop sûr de soi, on s'en va pour de bon.

Un voyage se passe de motifs. Il ne tarde pas à prouver qu'il se suffit à lui-même. On
croit qu'on va faire un voyage, mais bientôt c'est le voyage qui vous fait, ou vous
défait.⁶³

⁶⁰ N. Bouvier, *Chronique Japonaise*, Losanna, Payot, 1975; trad. it. a cura di P. Olivi e B. Sebaste, *Cronache giapponesi*, Milano, Feltrinelli, 2023.

⁶¹ L. Marfè, *Sulle strade del viaggio. Nuovi orizzonti tra letteratura e antropologia*, Milano, Mimesis, 2012, pp. 135-144.

⁶² C. Baudelaire, *Le fleurs du mal*, cit., p. 336; trad. it. a cura di G. Caproni, *I fiori del male*, cit., p. 337: «Ma i veri viaggiatori partono per partire; / cuori leggeri, s'allontanano come palloni, / al loro destino mai cercano di sfuggire, / e, senza sapere perché, sempre dicono: Andiamo!».

⁶³ N. Bouvier, *L'Usage du monde*, cit., p. 7; trad. it. a cura di M. T. Giaveri, *La polvere del mondo*, cit., pp. 20-21: «Quando il desiderio resiste anche dopo i primi attacchi del buonsenso, si inventano ragioni. E ne trovate, ma non valgono niente. La verità è che non sapete come chiamare quello che vi spinge. Qualcosa in voi cresce e molla gli ormeggi, fino al giorno in cui, non troppo sicuri, partite davvero. Un viaggio non ha bisogno di motivi. Non ci mette molto a dimostrare che basta a sé stesso. Pensate di andare fare un viaggio, ma subito è il viaggio che vi fa, o disfa».

Già nella premessa lo scrittore anticipa i temi fondamentali del diario di viaggio e di tutta la sua poetica: in primis l'importanza del vagabondare come necessità e come ricerca dell'identità; in secondo luogo, l'incontro con l'altro e la rinascita di un'irrazionalità ormai perduta; infine, il viaggio e la scrittura.

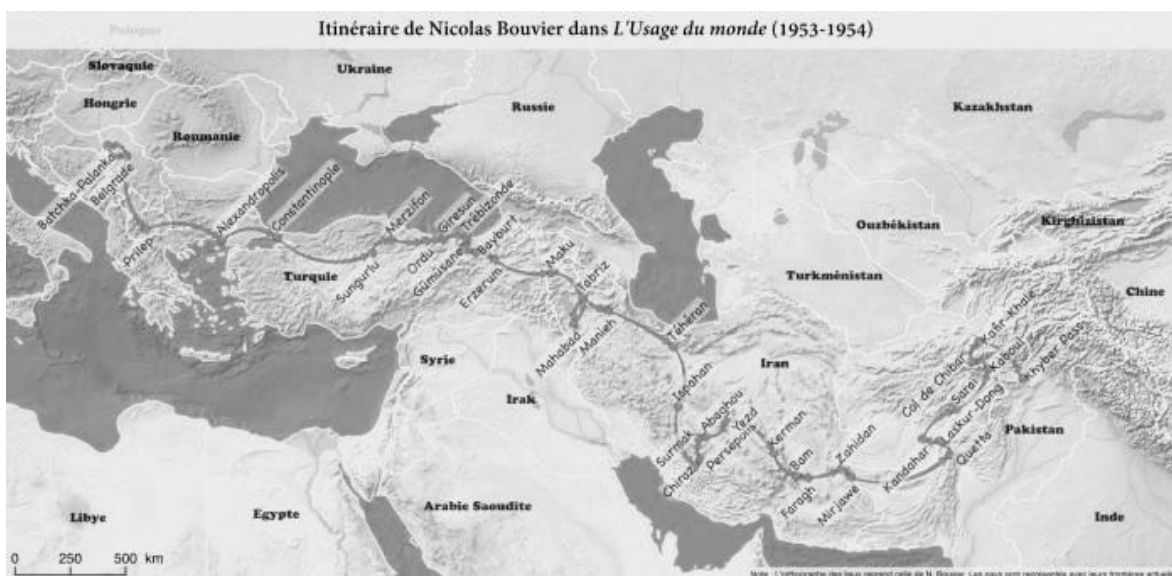


Figura 2. N. Bouvier, *L'usage du monde*, Genève, Droz, 1963; trad. it. a cura di M. T. Giaveri, *La polvere del mondo*, Milano, Feltrinelli, 2020.

Fin dalle prime pagine appare evidente che i due protagonisti non hanno nessuna urgenza, l'unica idea è quella di restare sulla strada il più a lungo possibile, infatti, i due preferiscono privarsi «di ogni lusso eccetto il più prezioso: la lentezza».⁶⁴ Nel panorama novecentesco, è uno dei libri che mette in luce l'importanza del viaggio lento nella letteratura di genere, l'autore non ha nessuna fretta di andare, tanto da fermarsi a volte anche per mesi in luoghi sperduti: quando riceve il primo compenso per le pubblicazioni su alcuni quotidiani svizzeri, decide di fermarsi a Prilep per nove settimane. Bouvier apprende andando, la strada rappresenta per lui una possibilità di crescita, e allo stesso tempo, un mezzo di conquista dell'identità: è un processo che passa attraverso la perdizione e la rimozione del superfluo, tappe che riflettono, insieme ad uno spaesamento naturale provocato dal viaggio, il cuore del

⁶⁴ Ivi, p. 64.

diario di viaggio dell'autore e il fondamento della sua "estetica della sparizione".⁶⁵ Al contrario di molti viaggiatori che racchiudono nelle pagine momenti di felicità per via delle esperienze accumulate durante il viaggio, in Bouvier, uno degli aspetti più interessanti è che lo spostamento crea in lui, contemporaneamente, un atto di usura e di alleggerimento, «l'identità è per lui ciò che resta dopo l'atto di levare».⁶⁶ La poetica della sparizione porta con sé anche complicazioni psico-fisiche che, tuttavia, in *L'Usage du monde* si trasformano in note positive nell'esperienza dello scrittore: la meraviglia per le piccole cose, l'attenzione e la sorpresa nei dettagli di un ricordo o di un paesaggio:

Le toit ouvert, les gaz à main légèrement tirés, assis sur le dossier des fauteuils et un pied sur le volant, on chemine paisiblement à vingt kilomètres-heure à travers des paysages qui ont l'avantage de ne pas changer sans avertir ou à travers des nuits de pleine lune qui sont riches en prodiges : lucioles, cantonniers en babouches, modiques bals de village sous trois peupliers, calmes rivières dont le passeur n'est pas levé et le silence si parfait que le son de votre klaxon vous fait tressaillir.⁶⁷

Attraverso una progressiva riduzione delle certezze che lo circondano, l'autore riesce a descrivere attimi di pace e felicità come nel passaggio appena citato. Il viaggio diventa quindi anche metafora di vita, ribadendo al lettore come non ci sia «nessun bisogno d'intervenire; la strada lavora per voi», tanto da augurarsi che questa dicotomia si allunghi «non solo fino all'estremità dell'India, ma ancora più in là, fino alla morte».⁶⁸

L'incontro con l'altro è uno dei nodi principali dell'opera. Bouvier sperimenta un nuovo modo di pensare, distante dalla razionalità, affronta il viaggio con un atteggiamento quasi camaleontico: l'autore scambia pareri con la gente del posto, si ferma per giorni o

⁶⁵ Cfr. P. Virilio, *Esthétique de la disparition*, Paris, Balland, 1980; trad. it. a cura di G. Principe, *Estetica della sparizione*, Napoli, Liguori, 2009.

⁶⁶ L. Marfè, *Oltre la "fine dei viaggi". I resoconti dell'altrove nella letteratura contemporanea*, cit., p. 83.

⁶⁷ N. Bouvier, *L'Usage du monde*, cit., p. 38; trad. it. a cura di M. T. Giaveri, *La polvere del mondo*, cit., p. 64: «Col tettuccio aperto, la leva dell'aria leggermente tirata, seduti sulle spalliere dei sedili e con un piede sul volante, viaggiamo placidamente a venti all'ora attraverso paesaggi che hanno l'accortezza di non cambiare senza avvertirti, attraverso notti di luna piena ricche di prodigi: lucciole, cantonieri in babbucce, modesti balli campagnoli ai piedi di tre pioppi, calmi fiumi dove a volte il traghettatore non si è ancora alzato e il silenzio è così perfetto che un solo colpo di clacson fa sussultare».

⁶⁸ Ivi, p. 65.

settimane in città, o addirittura cerca lavoro. Trovandosi in terra straniera, è possibile notare che non mancano le occasioni in cui lo scrittore percepisce disagio, ma, nonostante questo, il resoconto di viaggio non presenta mai indizi di un comportamento etnocentrico; anzi, l'autore rimane più volte sorpreso e meravigliato da alcune conversazioni, per l'immaginazione così originale e diversa da quella occidentale, come quando una ragazza risponde facilmente ad un indovinello su cui l'autore si era rotto la testa per mesi. "Essere stranieri" appare inizialmente un problema per Bouvier, ma dopo aver attraversato un paio di paesi, si rende conto, in realtà, di quanto la gente sia disponibile e amichevole nei confronti dei viaggiatori. Per entrare nelle grazie dei locali Bouvier e Vernet decidono di utilizzare diversi "apriti sesamo": a Teheran scrivono sulla portiera sinistra della Topolino una poesia persiana di Hâfiz; a Prilep, Thierry ha prestato la sua fisarmonica ad un musicista, il registratore di Nicolas è stato esaltato come un oggetto sacro per registrare la cornamusa di Lefteria.

Nel rapporto metaforico tra viaggio e vita, si inserisce la scrittura: infatti, senza di essa, il viaggio è incompleto. A Quetta, un cameriere erroneamente getta nella spazzatura i taccuini di Bouvier: preso dallo sconforto, l'autore cerca di ricordare gli avvenimenti degli ultimi mesi, ma inutilmente. Il giorno dopo, in discarica, riuscì a trovare solo qualche foglio e un paio di frammenti, constatando solo «l'innominabile e l'informe [...] ridotto, dopo l'ultima spazzolata degli avvoltoi, a un pastone di cenere, acido e morto».⁶⁹ È la paura di ritornare nell'ignoto: la vita e il viaggio senza scrittura sono cenere, che insieme ai ricordi, vengono spazzati via dal vento.

Per concludere, in Chatwin la lentezza del viaggio è amplificata dalla discontinuità. Questa irregolarità temporale è presente già in *In Patagonia* nella struttura narrativa, tramite la divisione in novantasette mosaici. In questo aspetto, è decisivo l'intervento di Susannah Clapp (l'editrice Picador-Cape) che modifica buona parte del testo originale, cancellandone quasi la metà. Quest'ultima cambia anche il titolo iniziale pensato da Chatwin, cioè *To the End*. Viene così a mancare l'aspetto teleologico del viaggio. In questo senso, la differenza tra

⁶⁹ N. Bouvier, *L'Usage du monde*, cit., p. 332: «l'innommable et l'informe [...] réduits, après l'ultime nettoyage des vautours, à une pâtée cendreuse, acide et morte»; trad. it. a cura di M. T. Giaveri, *La polvere del mondo*, cit., p. 340.

Chatwin e Bouvier è netta: se il primo sente l'esigenza di raggiungere una meta, il secondo invece, si sposta lungo l'Oriente senza nessuna fretta. Bouvier ha bisogno della strada, ha bisogno di vedere lo spazio cambiare, trasformarsi. La scelta della Fiat Topolino nasce da questa necessità: la lentezza del viaggio.

Lines from a Navajo Wind Chant

Then he was told:
Remember what you have seen,
Because everything forgotten
Returns to the circling winds.⁷⁰

I viaggi lenti nella tradizione odepórica italiana

Oltre alla letteratura inglese, nell'immediato dopoguerra, va segnalata anche la situazione della letteratura di viaggio in Francia. Gli scrittori di metà Novecento devono confrontarsi con una tradizione importante: Paul Morand, Michel Leiris e Henri Michaux sono i punti di riferimento per le due poetiche che si contrappongono. Da una parte, i resoconti di Barthes e Butor raccontano il rapporto tra viaggio e scrittura, e lo sviluppo della letteratura in relazione all'avanzamento nello spazio. Dall'altra, la poetica alternativa è l'estetica della sparizione di Nicolas Bouvier. I suoi resoconti descrivono il viaggio come *dépouillement*: non come accumulo di conoscenze, ma come progressivo alleggerimento. Il viaggio come svuotamento di sovrapposizioni, alla ricerca dell'essenzialità. Numerosi scrittori francesi sviluppano una poetica del viaggio come esperienza della molteplicità del mondo, con Michel Le Bris e Kenneth White. Secondo loro, la letteratura può ancora rappresentare le differenze culturali se riesce a diventare nuovamente una scrittura del reale.

⁷⁰ W. L. Heat-Moon, *Blue Highways*, cit., p. 520; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu. Un viaggio dentro l'America dimenticata*, cit., p. 494: *Versi di un canto Navajo* «Poi gli dissero: / Tutto quello che hai visto, ricordalo, / Perché tutto quel che dimentichi / Ritorna a volare nel vento».

Tuttavia, questa poetica presta poca attenzione alle trasformazioni della categoria dell'esotico nel mondo postcoloniale, trascurando il fatto che l'altrove non si trova più nel lontano, ma va cercato negli spazi dimenticati delle periferie.⁷¹

Anche in Italia, negli anni successivi al secondo dopoguerra, emergono due diverse poetiche. Da un lato, vi è la tradizione rondista, che concepisce la scrittura di viaggio come raffigurazione delle impressioni suscitate nel cuore dell'autore dai paesaggi: in questa estetica, vanno menzionate opere come *Italia per terra e per mare* (1952)⁷² di Riccardo Bacchelli e *Lo stivale* (1952)⁷³ di Bruno Barilli. Dall'altro, ci sono i resoconti che privilegiano una letteratura dei luoghi di natura antropologica e sociologica. A questa seconda categoria si annoverano le opere di autori come Carlo Levi, Guido Piovene e Anna Maria Ortese, che vedono nel viaggio un'opportunità per analizzare il capitale umano dei luoghi esplorati. La poetica prevalente della letteratura di viaggio italiana degli ultimi anni del Novecento segue, tuttavia, l'approccio impressionista. In testi come *Se non la realtà* (1960)⁷⁴ di Tommaso Landolfi e *Fuori di casa* (1969)⁷⁵ di Eugenio Montale, lo spazio è un'opportunità di ricerca letteraria: il viaggio fornisce nuove visioni in cui l'autore può dare spazio alla propria immaginazione.

L'America è per gli italiani uno dei mondi da raccontare: lo sguardo di questi scrittori ricostruisce il Nuovo Mondo da prospettive diverse, frutto dell'eterogeneità di un continente immenso. La scoperta dell'America ha cambiato la percezione dell'uomo nel mondo e degli spazi immensi ancora inesplorati. È apparsa in un attimo un'alterità con cui gli europei non si erano mai confrontati: da una parte delle civiltà primitive, di conseguenza, un tuffo alla scoperta del passato, quasi come un viaggio temporale; dall'altra parte, la possibilità di una nuova vita in cui è possibile costruire o sognare una civiltà migliore rispetto a quella creata nel Vecchio Mondo. Esotismo, etnocentrismo e xenofobia sono le conseguenze negative della scoperta dell'altro, le conseguenze di chi ha deciso di conoscere il Nuovo Mondo solo con il proprio punto di vista. La lontananza culturale che ci separa dall'America era, per i primi

⁷¹ L. Marfè, *Oltre la "fine dei viaggi". I resoconti dell'altrove nella letteratura contemporanea*, cit., pp. 24-36.

⁷² R. Bacchelli, *Italia per terra e per mare. Capitoli di viaggio (1925-1952)*, Milano, Rizzoli, 1952.

⁷³ B. Barilli, *Lo stivale*, Roma, Casini, 1952.

⁷⁴ T. Landolfi, *Se non la realtà*, Firenze, Vallecchi, 1960.

⁷⁵ E. Montale, *Fuori di casa*, Milano-Napoli, Ricciardi, 1969.

europei un salto nel passato, mentre per noi rappresenta un salto nel futuro,⁷⁶ «la realtà concreta che confrontiamo per giudicare noi stessi»:⁷⁷ tutto ciò che in Europa può sembrare nuovo e innovativo, è già stato superato negli Stati Uniti. Questa distanza fisica e mentale è testimoniata dalle utopie, speranze e sogni riversate sul continente da chi ha scritto sull’America, soprattutto da chi andava via da un contesto insofferente. Non a caso, nel periodo iniziale della colonizzazione, i Padri Pellegrini e i Puritani trovarono nel Nuovo Mondo un luogo dove poter professare liberamente la propria fede:⁷⁸

L’America non è soltanto una parte del mondo, l’America è uno stato d’animo, uno stato d’animo che si consuma tutto nell’attesa, nell’aspettativa, nel progetto, poiché tutto ciò che è lontano e quasi ignoto, finisce sempre col tingersi d’un colore di favola, soprattutto se ciò che viene lasciato alle spalle è una realtà deludente e asfissiante.⁷⁹

A proposito dell’America, scrive Mario Soldati con *America primo amore* (1945). Ponendo attenzione sul titolo, è possibile notare un’anfibologia: da una parte “America primo amore” come l’amore più grande, il sogno di una vita su cui riporre speranze e la possibilità di ripartire, dopo essere sfuggito da una realtà ormai difficile da sostenere; ma anche come primo amore, mantenuto vivo dalla forza di ciò che è nuovo e mai provato prima; infine, primo amore anche nella delusione lasciata una volta che è tutto finito. Tra i temi del testo, infatti, c’è la fine di un amore: così come succede con la donna di cui è innamorato, rappresentazione minore di una terra tanto sognata, ma che alla fine si rivela triste quando il sogno diventa realtà.

L’America e la donna sono un’amante, un’alternativa al forse unico vero amore di Soldati e di tutti gli italiani partiti in cerca di fortuna negli anni Trenta, cioè l’Italia: questa tensione e inappagabile felicità tra la mancanza della terra natia e la ricerca dell’ignoto in un nuovo

⁷⁶ G. De Pascale, *Scrittori in viaggio. Narratori e poeti italiani del Novecento in giro per il mondo*, Torino, Bollati Boringhieri, 2001, pp. 18-21.

⁷⁷ G. Massara, *Viaggiatori italiani in America (1860-1970)*, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 1976.

⁷⁸ D. E. Stannard, *American Holocaust: the Conquest of the New World*, Oxford, Oxford University Press, 1993; trad. it. a cura di C. Malerba, *Olocausto americano: la Conquista del Nuovo Mondo*, Torino, Bollati Boringhieri, 2021.

⁷⁹ G. De Pascale, *Scrittori in viaggio. Narratori e poeti italiani del Novecento in giro per il mondo*, cit.; p. 20.

paese è ciò che alimenta l'amore presente nelle pagine di *Soldati*. L'arrivo nel Nuovo Continente è la certezza che l'America esiste, è il ritorno alla vita, alla cruda realtà. Il viaggio per *Soldati* si rivela quindi come un momento di sospensione, un sogno in cui l'autore non è più cittadino di un paese, ma viaggiatore del tempo, immerso in una realtà lontana dalla vita vera:

Ebbi una fitta al cuore, capii che il bastimento si era fermato. Avevo fatta tanta abitudine al beccheggio, che ora soffrivo dell'immobilità. Nel silenzio che per un attimo ancora seguì quel grido mi sentii sospeso, come allo svegliarmi da un sogno. Mi sentii fermo davanti a una vita che, passato quell'istante, mi avrebbe afferrato. In quell'istante tentai di ribellarmi: ero convinto di potere, con una semplice volizione della mia fantasia, continuare a vivere nella irrealtà della traversata. Ma già un secondo, un terzo grido, uno sbattere d'uscì, un accorrer di passi da ogni lato mi avvertivano che la vita era ricominciata, inesorabilmente.⁸⁰

Nello stesso anno di *America primo amore* viene pubblicato *Cristo si è fermato a Eboli* (1945)⁸¹ di Carlo Levi. Il testo racconta gli anni dell'autore in Basilicata a causa del confino imposto dal regime fascista: negli anni 1935-1936, a causa della sua attività antifascista, Levi trascorre un lungo periodo tra Grassano e Aliano. Levi descrive la Basilicata come una terra arcaica, non allineata con la cronologia della Storia. Tra i temi che emergono di più, c'è senza dubbio l'opposizione tra natura e cultura, evidenziando la civilizzazione come una realtà fragile, minacciata da una natura inassimilabile e ostile; oppure come una condizione già trascorsa, un regno contadino dei morti. Questa rappresentazione dei luoghi conferisce al confino lucano le caratteristiche narrative di una discesa epica, sviluppandosi in una dimensione temporale che non coincide con l'esperienza quotidiana.⁸² Carlo Levi scrive l'autobiografia dieci anni dopo la lunga permanenza in Basilicata. Nell'incipit del testo, l'autore mette in risalto l'opposizione spaziotemporale fra viaggio e scrittura: la Basilicata è

⁸⁰ M. Soldati, *America primo amore*, Torino, Einaudi, 1945, p. 11.

⁸¹ C. Levi, *Cristo si è fermato a Eboli*, Torino, Einaudi, 1945.

⁸² M. P. Ellero, Mappe dell'altrove. Luoghi e tempi in "Cristo si è fermato a Eboli", in *Italianistica: Rivista di Letteratura Italiana* 41, no. 3 (2012): 35-51.

raffigurata in grandi spazi aperti e dal lavoro dei contadini nei campi, mentre la stanza in cui scrive il resoconto, viene rappresentata come un mondo chiuso:

Sono passati molti anni, pieni di guerra, e di quello che si usa chiamare la Storia. Spinto qua e là alla ventura, non ho potuto finora mantenere la promessa fatta, lasciandoli, ai miei contadini, di tornare fra loro, e non so davvero se e quando potrò mai mantenerla. Ma, chiuso in una stanza, e in un mondo chiuso, mi è grato riandare con la memoria a quell'altro mondo, serrato nel dolore e negli usi, negato alla Storia e allo Stato, eternamente paziente; a quella mia terra senza conforto e dolcezza, dove il contadino vive, nella miseria e nella lontananza, la sua immobile civiltà, su un suolo arido, nella presenza della morte.⁸³

Attraverso il ricordo, lo scrittore valorizza la marginalità di questi luoghi: qui il tempo si è fermato, complice l'abbandono politico di questi territori. È il resoconto di un mondo che vive di grandi spazi, ma che allo stesso tempo racconta la chiusura della tradizione, in cui non c'è spazio per l'altro e l'altrove.

Un tipo di alterità diversa è quella raccontata, invece, nel primo libro africano di Alberto Moravia, *A quale tribù appartieni?* (1972). Lo scrittore compie questo viaggio per svago, senza pretesa di analizzare o ricercare degli aspetti specifici, ma solo con il desiderio di conoscere una nuova cultura e un nuovo territorio. L'alterità incontrata dal viaggiatore nel Terzo mondo è diversa da quella degli scrittori citati in precedenza: in primis con il paesaggio, che al contrario del panorama europeo, presenta una monotonia costante di colori e forme (la Savana si estende da ovest a est uguale per tutto il continente); in secondo luogo, con le persone incontrate durante il viaggio, popolazioni che «dopo essere rimasti per millenni fermi a questa cultura, passano oggi, con salto vertiginoso»,⁸⁴ dalla preistoria al neocapitalismo europeo. È quindi un viaggio anche nel tempo quello di Moravia, che documenta più volte i luoghi e la cultura africana in uno stato primitivo e irrazionale: una cultura che è ancora legata

⁸³ C. Levi, *Cristo si è fermato a Eboli*, cit., p. 18.

⁸⁴ A. Moravia, *A quale tribù appartieni?*, Milano, Bompiani, 1972, p. 14.

alla magia e che sembra, quindi, per molti aspetti ancora immersa nella preistoria.⁸⁵ In un racconto tratto da *The Songlines*, anche Chatwin ha la stessa percezione temporale avvertita da Moravia: gli africani vivono in un tempo preistorico, dove la magia, i rituali e l'ingenuità primitiva giocano un ruolo importante. Chatwin riferisce ad Arkady ciò che aveva vissuto anni prima a Oualata: lo scrittore britannico incontra una vecchia chiamata Lemina, il sorriso della donna gli rimane impresso come un'immagine di un tempo antico:

'You may think it sounds silly,' I said, trying to pump him for a reaction. 'But I live with that old woman's smile.'

The smile, I said, was like a message from the Golden Age. It had taught me to reject out of hand all arguments for the nastiness of human nature. The idea of returning to an 'original simplicity' was not naive or unscientific or out of touch with reality.⁸⁶

Così come per Chatwin il sorriso di Lemina è un messaggio dal passato, allo stesso modo, per Moravia, le parti di steppa incontaminata e le credenze della cultura africana sono una pausa dalla vita europea, luoghi fuori dal tempo, lontani dalle tracce colonialiste rappresentati dagli alberghi lussuosi costruiti in giro per il continente, luoghi utilizzati solo dai bianchi e totalmente estranei alla popolazione africana.

Un altro viaggio africano da menzionare è quello raccontato da Gianni Celati in *Avventure in Africa* (2000): nove taccuini che documentano il viaggio dell'autore e di Jean Talon attraverso Mali, il Senegal e infine la Mauritania nel 1997. Il viaggio ha inizialmente come scopo quello di creare un documentario sui metodi dei guaritori dogon, una popolazione che occupa la falesia di Bandiagara, a sud del fiume Niger. Il motivo principale del viaggio di Talon va velocemente in fumo; quindi, nei taccuini troviamo soprattutto le riflessioni di Celati su sé stesso, sulla condizione del turista (e in particolare del turista bianco

⁸⁵ G. De Pascale, *Scrittori in viaggio. Narratori e poeti italiani del Novecento in giro per il mondo*, cit.; pp. 111-116.

⁸⁶ B. Chatwin, *The Songlines*, London, Cape, 1987; trad. it. *Le Vie dei Canti*, a cura di S. Gariglio, Milano, Adelphi, 1988, p. 180: «“Forse ti sembrerà una sciocchezza,” dissi cercando di provocare una sua reazione “ma il sorriso di quella vecchia è sempre con me”. Quel sorriso, dissi, per me era un messaggio dell'Età dell'Oro. Mi aveva insegnato a respingere senza esitare tutti gli argomenti a sostegno della malvagità della natura umana. L'idea di ritornare a una “semplicità originaria” non era ingenua, antiscientifica né fuori dalla realtà».

in Africa), ma anche sul paesaggio e i luoghi che lo circondano, come i mercati dove è impossibile distinguere gli oggetti in vendita dato che «c'è troppa roba in ogni metro quadro».⁸⁷ L'autore appunta passo dopo passo gli incontri, le vicende ma anche i piccoli dettagli del viaggio, crea sarcasticamente diversi stereotipi del turista del XX secolo, a volte anche con degli esempi specifici, come nel caso dello psichiatra parigino arricchitosi utilizzando le tecniche dei guaritori dogon. La narrazione è sempre influenzata da una spiccata vena comica che raggiunge il suo apice nel quarto taccuino, dove, dopo essere stati cacciati dal dottor Coppo (il responsabile del Centro di Medicina Tradizionale), Celati racconta a Jean la storia di Cevenini e Ridolfi:

Cevenini è mezzo sordo, Ridolfi è orbo d'un occhio e miope dall'altro... Ridolfi è uno molto colto, e per quello vuol sempre avere ragione e non sopporta d'essere contraddetto. Allora Cevenini gli dà sempre ragione... Quando erano a casa e andavano ogni giorno nel loro bar di campagna, succedeva che Ridolfi diventava matto regolarmente ogni tre mesi, allora spaccava tutti i mobili di casa. Spaccava tutto nella rabbia d'essere nato, e dovevano ricoverarlo al manicomio... Un giorno Cevenini legge sul giornale d'un famoso professor Paponio, che ha messo su un Centro di Medicina in un posto dell'Africa, dove curano la pazzia con i metodi magici dei guaritori africani. Allora decide di portarci il suo amico Ridolfi per farlo guarire con la magia...⁸⁸

Cevenini è chiaramente Jean, Ridolfi è l'alter ego di Celati, mentre il professor Paponio è quello del dottor Coppo. Autoironicamente l'autore beffa sé stesso, in modo umoristico si chiede «cosa sono venuto a fare in Africa»?⁸⁹ Mette in dubbio anche l'idea del documentario dell'amico Jean, che ha scriteriatamente pensato di intraprendere questo viaggio senza avere forse i mezzi e le conoscenze adeguate per portarlo a termine, ma documenta tutto questo attraverso una storia e con leggerezza racconta il fallimento dell'unico motivo per cui i due erano partiti per l'Africa: è questa comicità che contraddistingue le avventure dell'autore e del suo socio. Già dalle prime pagine Celati si interroga sulla sua condizione di ospite e

⁸⁷ G. Celati, *Avventure in Africa*, Milano, Universale Economica Feltrinelli, 2000, p. 12.

⁸⁸ Ivi, p. 80.

⁸⁹ Ivi, p. 10.

turista, mettendo in luce una diversità legata alla storia e alla società in cui viviamo, come se sia lui che Jean fossero costretti a indossare una maschera che non gli appartiene:

Ma più di tutto ci prende alla sprovvista il fatto d'essere bianchi. Perché siamo qui a rappresentare quello che dovremmo essere in quanto bianchi (ricchi, potenti, moderni, compratori di tutto).⁹⁰

La condizione dei due viaggiatori in relazione al mondo circostante appare fin da subito particolare, entrambi percepiscono di essere esterni a quei luoghi, tanto da legarsi facilmente a qualsiasi persona incontrino, dato che «quando ognuno è lontano dal proprio territorio si sciolgono le difese per tenersi al riparo dagli altri».⁹¹

La maggior parte dei viaggi citati in precedenza vengono totalmente o quasi totalmente fatti in macchina. Dall'invenzione della macchina, la mobilità è cambiata, e di conseguenza, anche la storia della letteratura di viaggio. Una delle caratteristiche principali del mondo contemporaneo è l'aumento della mobilità. Di seguito alcuni dati a sostegno di questa affermazione: il traffico aereo globale è cresciuto del 60 per cento tra il 2000 e il 2012; il numero totale degli emigrati internazionali è passato da sessantacinque a duecento quattordici milioni tra il 1965 e il 2010; in Cina, nel 2012, è stato venduto un numero maggiore di automobili rispetto alla somma totale di quelle che circolavano nel 1999.⁹² L'automobile è il simbolo dell'industrializzazione novecentesca: l'oggetto che ha cambiato la quotidianità, la percezione spaziotemporale e l'immaginario delle masse. Già nel 1908, negli Stati Uniti, la Ford produceva in serie la prima macchina commerciale per eccellenza, la Ford-T, attraverso dei sistemi di produzione che verranno poi copiati in Europa, e teorizzati con il nome di fordismo e taylorismo. Il primo è la produzione in grande serie di beni standardizzati attraverso una catena di montaggio: in *My life and work* (1922),⁹³ Henry Ford riferisce di aver avuto l'idea della catena di montaggio dopo aver visto un macello di

⁹⁰ Ivi, p. 11.

⁹¹ Ivi, p. 83.

⁹² T.H. Eriksen, *Overheating: An Anthropology of Accelerated Change*, London, Pluto Press, 2016; trad. it. *Fuori controllo. Un'antropologia del cambiamento accelerato*, a cura di C. Melloni, Torino, Einaudi, 2017.

⁹³ H. Ford, *My life and work*, New York, Garden City Publishing Co., 1922.

Chicago, dove la carne veniva trasportata e tagliata pezzo per pezzo in diverse stazioni della catena.⁹⁴ Il taylorismo è a sua volta collegato al primo concetto, si tratta di una divisione del lavoro in compiti semplici e ripetitivi. Così come succede nel processo utopistico di una continua crescita economica, informatica e capitalistica, dove il progresso tende a ottimizzare e trasformare qualsiasi parte della creazione di un prodotto in qualcosa di automatizzato e meccanizzato, allo stesso modo, la ricerca tecnico-industriale, in questo caso la ricerca nel settore automobilistico

è quasi interamente dedicata a introdurre nelle auto e nelle autostrade sistemi telematici sempre più capaci di metter i veicoli in fila, tutti alla stessa velocità, come lenti vagoni di un infinito convoglio, esautorando progressivamente il ruolo dell'autista.⁹⁵

Questo piccolo esempio è la dimostrazione di una società che crea delle linee di pensiero prestabilite, ma anche strutturali, infrastrutturali e sociali dove ognuno di noi può muoversi, ma senza oltrepassare lo spazio delimitato da queste barriere. L'antropologo Eriksen ha teorizzato il concetto di processi fuori controllo: uno di questi è il traffico, una conseguenza della diffusione dell'utilitaria. L'ingorgo stradale mostra un effetto collaterale paradossale dell'accelerazione: «una tecnologia della velocità e della modernità quale l'automobile aiuta le persone ad accelerare fino a che non si raggiunge un punto in cui si trasforma nel suo contrario, ossia in uno strumento che rallenta».⁹⁶ Il traffico è a suo modo una rappresentazione perfetta, ma anche negativa, di quel «metter i veicoli in fila, tutti alla stessa velocità, come lenti vagoni di un infinito convoglio», un evento inaspettato per una società in continua crescita che guardava con orgoglio la diffusione dell'auto in tutto il mondo.

⁹⁴ E. Zinato, *Automobili di carta. Spazi e oggetti automobilistici nelle immagini letterarie*, Padova, Padova University Press, 2012, p. 43.

⁹⁵ E. Zinato, *Automobili di carta. Spazi e oggetti automobilistici nelle immagini letterarie*, cit., p. 80.

⁹⁶ T.H. Eriksen, *Overheating: An Anthropology of Accelerated Change*, London, Pluto Press, 2016; trad. it. *Fuori controllo. Un'antropologia del cambiamento accelerato*, a cura di C. Melloni, Torino, Einaudi, 2017, p. 107.

L'atteggiamento percettivo e mentale di un individuo al volante nel traffico è il medesimo di quello di un operatore davanti al video, nella contemplazione degli automatismi e dei tempi morti dei collegamenti.⁹⁷

Emanuele Zinato propone, quindi, con chiaro riferimento al protagonista dei *Quaderni di Serafino Gubbio operatore* (1925)⁹⁸ di Pirandello, una visione passiva del guidatore, imbottigliato da tutti i lati da altre persone che compiono gli stessi movimenti senza pensare, come individui che aspettano di fare la propria parte davanti ad un nastro trasportatore. Un esempio originale di alienazione dell'autista è riscontrabile nel racconto *L'inseguimento* di Italo Calvino, tratto dalla raccolta *Ti con zero* (1967):

Ma se ammetto l'esistenza di una catena d'inseguitori dietro di me non c'è ragione che questa catena non si prolunghi anche attraverso di me nella parte della colonna che mi precede. Ora che il semaforo diventa verde ed è probabile che in questo stesso turno di via libera io riesca a spingermi nell'incrocio dove deciderà la mia sorte, mi rendo conto che l'elemento decisivo non è alle mie spalle ma nella mia relazione con chi mi precede. Cioè, la sola alternativa che conta è se la mia condizione d'inseguito è destinata a rimanere terminale e asimmetrica [...] o se anch'io sono a mia volta un inseguitore.⁹⁹

Il protagonista del racconto si trova incastrato nel traffico, così come il killer che lo insegue. L'io immaginario ha la possibilità di valutare la moltitudine di congetture e situazioni che potrebbero verificarsi perché continua a muoversi incoscientemente ora in modo rapido ora con movimenti minimi. L'attenzione è riservata unicamente alla moltitudine di varianti possibili, che rendono così la vicenda discontinua, e allo stesso tempo, trasformano l'esperienza negativa del traffico in qualcosa di irrilevante nella scenografia del racconto.

⁹⁷ E. Zinato, *Automobili di carta. Spazi e oggetti automobilistici nelle immagini letterarie*, cit., p. 91.

⁹⁸ L. Pirandello, *Quaderni di Serafino Gubbio operatore*, Milano, Mondadori, 1925.

⁹⁹ I. Calvino, *Ti con zero*, Torino, Einaudi, 1967, pp. 123-137.

Capitolo III

Le *Blue Highways* di William Least Heat-Moon

I motivi del viaggio

William Trogdon¹ nasce a Kansas City il 27 agosto 1939, è allievo di John G. Neihardt, l'autorevole biografo di Alce Nero. Svolge l'attività di insegnante di inglese a Columbia, nel Missouri, fino al 1978, quando a trentotto anni viene licenziato per il calo degli studenti al college. Il rapporto con la moglie è complesso, e quando, lo stesso giorno del licenziamento, William cerca un po' di conforto in lei, quest'ultima gli comunica che ha una relazione con un amico. William si trova così senza lavoro e senza moglie. Decide quindi di recuperare il nome che gli spettava per quel poco di sangue indiano che conservava nelle vene, cioè Least Heat-Moon. Per distinguersi da suo padre, l'unico legittimato a portare il nome Heat-Moon senza ulteriori specifiche, e dal fratello maggiore, che aveva diritto al titolo di Piccolo Heat-Moon, William scelse di adottare il soprannome Least, cioè Minore. La carriera da scrittore nasce nel momento in cui Heat-Moon, dopo aver perso quasi tutto, decide di mollare gli ormeggi e partire. Da questo viaggio, da Columbia a Columbia, in cui l'autore perimetra gli Stati Uniti a bordo del suo furgoncino, nasce quello che è definito il suo capolavoro, *Blue Highways*.² Considerato uno dei grandi classici della letteratura *on the road*, è stato tradotto

¹ Per un approfondimento su William Least Heat-Moon: D. Bourne, "Artful Dodge Interviews William Least Heat-Moon", *Artful Dodge*, 20-21, (1991), pp. 92-120; K. Lackey, *Roadframes: the American Highway Narrative*, Lincoln, U of Nebraska P, 1997; J. Levin, "Coordinates and Connections: Self, Language and World in Edward Abbey and W. L. Heat-Moon", *Contemporary Literature*, 41.2 (Summer 2000), pp. 214-251; M. Nuwer, "W. L. Heat-Moon: The road to Serendipity", *Rendezvous: Idaho State University Journal of Arts and Letters*, 21.1, (Fall 1985), pp. 79-91; C. Schiavini, *Sulle strade d'America. L'autobiografia di viaggio statunitense contemporanea*, Milano, ShaKe, pp. 78-87, 155-160; P. Walker, "The Necessity in W. L. Heat-Moon's, *Blue Highways* and *PrairyErth*", *Great Plains Quarterly*, p. 14; A. Weltzien, "A Topographic Map of Words. Parables of Cartography in William Least Heat-Moon's *PrairyErth*", *Great Plains Quarterly*, 19.2 (Spring 1999), pp. 107-122.

² W. L. Heat-Moon, *Blue Highways: A Journey into America*, Boston, Little, Brown & Company, 1982; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu. Un viaggio dentro l'America dimenticata*, Torino, Einaudi, 1988.

in molti paesi, e tra il 1982 (anno della prima edizione) e il 1983 è stato per trentaquattro settimane ai vertici della classifica dei *best-sellers* del “New York Times”.

Blue Highways è il primo di una trilogia di resoconti di viaggio attraverso gli Stati Uniti, dove l'autore, con diversi mezzi di trasporto, riscopre e ripercorre le terre del West e l'America ancora incontaminata. Nella seconda opera, *PrairyErth (Prateria, 1991)*,³ pubblicata nel 1991, l'autore continua a raccontare il territorio americano con una lente di ingrandimento sempre più precisa: le storie e le cronache della piccola contea di Chase County suggeriscono al lettore l'antico e intimo rapporto che c'era tra quelle terre desolate e l'uomo, prima dei grattacieli e delle megalopoli. Il sottotitolo evidenzia il tipo di analisi dello scrittore sul territorio: Heat-Moon crea una mappa dettagliata, descrivendo le minuzie degli indigeni e della contea, come gli strati della roccia, la composizione del terreno delle praterie, o l'importanza del fuoco per le coltivazioni.

Se *Blue Highways* è il resoconto di viaggio attraverso l'America dimenticata, *River-Horse: A Voyage Across America (Nikawa, 1999)*,⁴ il libro che chiude la trilogia, è il diario di viaggio attraverso l'America nascosta. È il resoconto di un *coast to coast*, dall'Hudson all'Oceano Pacifico. Heat-Moon decide di partire, questa volta insieme ad un gruppo di amici, con una piccola barca da pesca, la *Nikawa*, che in lingua nativa significa «cavallina di fiume». Una volta abbandonato il porto di New York, lo scrittore attraversa il Missouri, il Columbia, la regione dei grandi laghi, il Mississippi e tante altre vie fluviali: se in *Blue Highways* la regola principale è quella di evitare il sistema viario principale e di rimanere sulle strade secondarie, in *River-Horse*, l'unica norma è quella di attraversare l'America passando solo per i fiumi. Leggendo la trilogia si ha la sensazione di aver ritrovato un nuovo continente, è possibile percepire quanta interiorità ci sia nel rapporto tra i nativi e l'immenso territorio americano, quanto l'America sognata e colonizzata dagli europei sia distante da quella vera raccontata da Heat-Moon.

³ W. L. Heat-Moon, *PrairyErth (A deep map)*, Boston, Houghton Mifflin, 1991; trad. it. a cura di I. Legati, *Prateria. Una mappa in profondità*, Torino, Einaudi, 1994.

⁴ W. L. Heat-Moon, *River-Horse: A Voyage Across America*, Boston, Houghton Mifflin, 1999; trad. it. a cura di M. Bosonetto, *Nikawa: diario di bordo di una navigazione attraverso l'America*, Torino, Einaudi, 2000.

Forse non a caso, dopo aver viaggiato dentro un’America inedita, nel 2002 viene pubblicato *Columbus in the Americas (Colombo nelle Americhe, 2002)*,⁵ un libro in cui lo scrittore rivisita l’impresa di Cristoforo Colombo, evidenziando la determinazione, i dubbi e le lacune dell’esploratore. Tra i momenti raccontati, ci sono eventi storici tragici come la demolizione della fortezza della Natività, la battaglia contro i Guaymi nell’attuale territorio panamense e le difficoltà dell’anno trascorso da Colombo e la sua ciurma su una stretta lingua di terra a sud della Giamaica, abbandonati e provati dalle avversità.

Venticinque anni dopo *Blue Highways*, Heat-Moon pubblica *Roads to Quoz (Le strade per Quoz, 2008)*,⁶ sei brevi vagabondaggi dal Missouri alla Louisiana. È naturale chiedersi cosa sia il *quoz* e cosa rappresenti per l’autore. Il viaggio riserva sempre delle sorprese: incontri stravaganti, storie assurde, eventi strani che dimostrano ancora una volta quanto nella realtà ci sia più imprevedibilità che nella fantasia. I paesaggi che ci descrive, più che luoghi di transito, sono inesauribili riserve di narrazione, antichi depositi di voci e storie che aspettano solo di essere raccontate. Così come si è visto nel capitolo precedente, con autori come Byron e Chatwin, anche in questo libro, Heat-Moon evidenzia come qualsiasi cosa particolare del viaggio possa contenere un mistero, un significato incognito che affascina il viaggiatore e che rappresenta l’essenzialità del viaggio stesso. «Per un viaggiatore, è spesso il quesito più alto», per Heat-Moon è «tutto – che sia oggetto, persona, o evento – se visto chiaramente nelle profondità della sua esistenza, nella sua quiddità, è quoz».⁷ Nell’era attuale, caratterizzata dalla velocità, l’idea di dedicare mesi o anni a vagabondaggi apparentemente inutili può sembrare pura follia. Heat-Moon ci dimostra come soffermarsi in luoghi che molti considererebbero insignificanti sia invece un modo per preservare le impercettibili e sempre più fragili sfumature che rendono unica ogni cultura. La scrittura di viaggio ha il compito di raccogliere e testimoniare le marginalità del mondo, contrastando i processi che stanno riducendo lo spazio a un anonimo e inerte conformismo.

⁵ W. L. Heat-Moon, *Columbus in the Americas*, Nashville, Tennessee, Turner Publishing Company, 2002; trad. it. a cura di M. Bosonetto, *Colombo nelle Americhe*, Torino, Einaudi, 2003.

⁶ W. L. Heat-Moon, *Roads to Quoz: An American Mosey*, Boston, Little, Brown and Company, 2008; trad. it. a cura di M. Capuani, *Le strade per Quoz: in giro per l’America*, Torino, Einaudi, 2011.

⁷ Ivi, p. 11.

Le sue ultime opere sono: *Here, There, Elsewhere*, una raccolta di brevi viaggi in giro per il mondo: dal Giappone all’Inghilterra, passando per l’Italia, fino alle terre messicane; *An Osage Journey to Europe 1827-1830*, tre documenti andati persi nel XIX secolo raccontano la storia di sei Osage in Francia; *Writing Blue Highways*, le soste e le ripartenze nel processo di composizione di *Blue Highways*, le numerose bozze e le minuziose revisioni, la deprimente serie di rifiuti da parte degli editori, le tensioni nelle sue relazioni personali e molti altri aspetti della fatica che ha portato alla scrittura del suo primo libro; e infine, *Celestial Mechanics*, l’enigmatica storia di Silas e di un viaggio quasi spirituale.⁸

Il 17 febbraio 1978 il licenziamento e la fine della relazione con la moglie convincono Heat-Moon che è arrivato il momento di cambiare. Cosa può fare un uomo quando le cose non quadrano più? Partire. L’idea di cambiare aria quando tutto va per il verso sbagliato è un *leitmotiv* della letteratura americana. L’incipit di *Moby Dick; or, The Whale* (Moby Dick, o la Balena, 1851) è il primo grande esempio:

Call me Ishmael. Some years ago -- never mind how long precisely -- having little or no money in my purse, and nothing particular to interest me on shore, I thought I would sail about a little and see the watery part of the world. It is a way I have of driving off the spleen, and regulating the circulation. Whenever I find myself growing grim about the mouth; whenever it is a damp, drizzly November in my soul; whenever I find myself involuntarily pausing before coffin warehouses, and bringing up the rear of every funeral I meet; and especially whenever my hypos get such an upper hand of me, that it requires a strong moral principle to prevent me from deliberately stepping into the street, and methodically knocking people's hats off -- then, I account it high time to get to sea as soon as I can.⁹

⁸ Cfr. W. L. Heat-Moon, *Here, There, Elsewhere: Stories from the Road*, Boston, Little, Brown and Company, 2013; *An Osage Journey to Europe 1827-1830: Three French Accounts*, Norman, University of Oklahoma Press, 2013; *Writing Blue Highways: The Story of How a Book Happened*, Columbia, University of Missouri Press, 2014; *Celestial Mechanics: A Tale for Mid-Winter Night*, New York, Three Room Press, 2017.

⁹ H. Melville, *Moby Dick; or, The Whale*, New York, Harper & Brothers Publishers, 1851, p. 4; trad. it. a cura di C. Pavese, *Moby Dick, o la Balena*, Milano, Adelphi, 1987, p. 37: «Chiamatemi Ismaele. Alcuni anni fa – non importa quanti esattamente – avendo pochi o punti denari in tasca e nulla di particolare che m’interessasse a terra, pensai di darmi alla navigazione e vedere la parte acqua del mondo. È un modo che ho io di cacciare la malinconia e di regolare la circolazione. Ogni volta che m’accorgo di atteggiare le labbra al torvo, ogni volta che nell’anima mi scende come un novembre umido e piovigginoso, ogni volta che mi accorgo di fermarmi involontariamente dinanzi alle agenzie di pompe funebri e di andar dietro a tutti i funerali che incontro, e

Muoversi è l'unico modo per «mandare al diavolo il tran tran quotidiano e correre il rischio di vivere il momento secondo le circostanze».¹⁰ Il giorno dell'equinozio di primavera Heat-Moon partì per questo immenso viaggio circolare, quasi 13.000 miglia percorse, da Columbia a Columbia, vivendo nel vano di un furgoncino con un solo obiettivo: visitare i piccoli centri sperduti passando solo attraverso le strade secondarie (che nelle vecchie cartine americane vengono segnate in blu). Alcuni di questi piccoli paesi sono mete prestabilite dallo scrittore già alla partenza, posti che «sono segnati sulle carte stradali solo perché al cartografo è rimasto uno spazio vuoto da riempire».¹¹ Ne cito solo qualcuno per dare un'idea: New Freedom, Pennsylvania; New Hope, Tennessee; Why, Arizona; Whynot, Mississippi; Igo, California.¹²

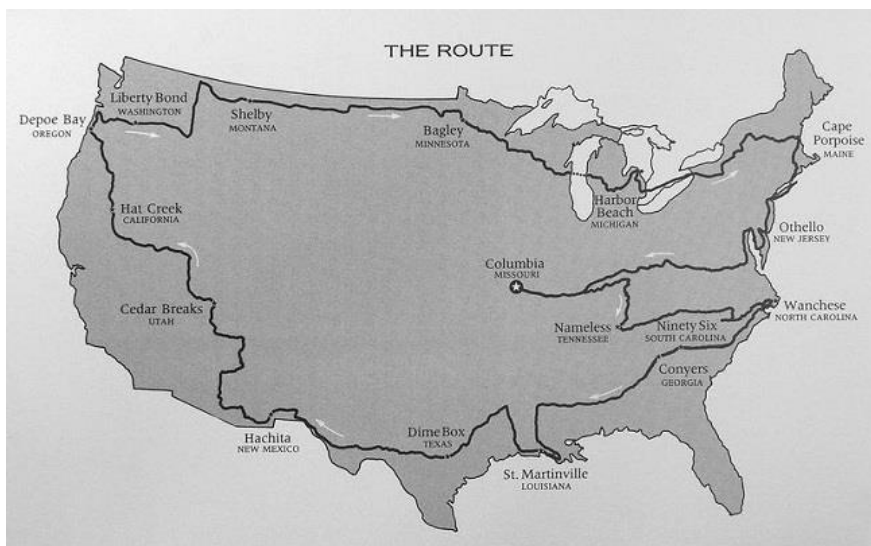


Figura 1. W. L. Heat-Moon, *Blue Highways: A Journey into America*, Boston, Little, Brown & Company, 1982; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu. Un viaggio dentro l'America dimenticata*, Torino, Einaudi, 1988.

specialmente ogni volta che il malumore si fa tanto forte in me che mi occorre un robusto principio morale per impedirmi di scendere risoluto in istrada e gettare metodicamente per terra il cappello alla gente, allora decido che è tempo di mettermi in mare al più presto».

¹⁰ W. L. Heat-Moon, *Blue Highways: A Journey into America*, cit., p. 11: «he could quit trying to get out of the way of life. Chuck routine. Live the real jeopardy of circumstance»; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade blu: un viaggio dentro l'America dimenticata*, cit., p. 7.

¹¹ W. L. Heat-Moon, *Blue Highways*, cit., p. 12: «little towns that get on the map only because some cartographer has a blank space to fill»; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., p. 8.

¹² In italiano i nomi di queste città suonerebbero all'incirca: Nuova Libertà, Nuova Speranza, Perché, Perché no, Io vado.

Lo scrittore espone già nelle prime pagine quali sono le intenzioni e le regole del viaggio, infatti, una volta superata la I-70 e la I-64, Heat-Moon non prenderà mai più una strada principale, se non quando sarà costretto a farlo:

The 42,500 miles of straight and wide could lead to hell for all I cared; I was going to stay on the three million miles of bent and narrow rural American two-lane, the roads to Podunk and Toonerville. Into the sticks, the boondocks, the burgs, backwaters, jerkwaters, the wide-spots-in-the-road, the don't-blink-or-you'll-miss-it towns. Into those places where you say, "My god! What if you lived here!" The Middle of Nowhere.¹³

Il mezzo di trasporto usato da Heat-Moon per questo viaggio è il Ghost Dancing, un furgone Ford Econoline da cinque quintali del 1975 (il furgone più piccolo prodotto da Ford in quel periodo). L'autore trasformò il bagagliaio da una scatola di latta a un monolocale, in cui c'era spazio per cucina, letto, bagno e salotto.

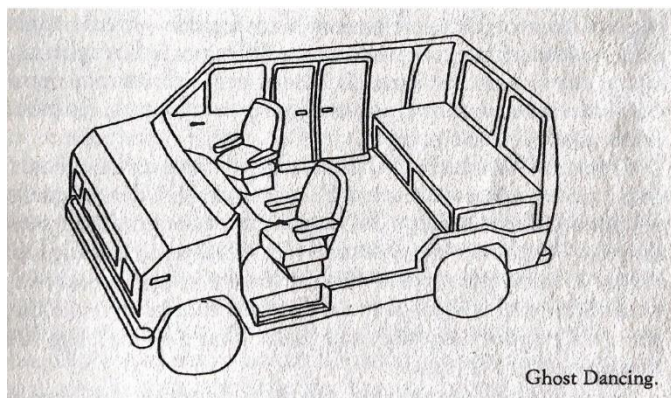


Figura 2. W. L. Heat-Moon, *Blue Highways: A Journey into America*, Boston, Little, Brown & Company, 1982; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu. Un viaggio dentro l'America dimenticata*, Torino, Einaudi, 1988.

¹³ W. L. Heat-Moon, *Blue Highways*, cit., p. 17; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., p. 11: «Le 42.500 miglia di autostrade larghe e diritte potevano anche andare all'inferno; io preferivo viaggiare sui tre milioni di miglia costituiti dalle strade rurali americane, strette, tortuose e a due sole carreggiate, quelle cioè che portano a Podunk e Toonerville, tra i campi, i boschi, i piccoli borghi, gli stagni, le stazioncine sperdute, i punti panoramici della strada e i paesini "che se ti distrai un attimo li hai già superati". In quei posti dove viene da dirsi: "Mio Dio! Pensa se vivessi qui!" Nel bel mezzo del Nulla».

Il nome Ghost Dancing è legato per vari motivi alla discendenza nativa dell'autore. Heat-Moon, cioè la Luna del Caldo, per i Sioux corrisponde al mese di luglio, un periodo dell'anno che viene chiamato anche Luna di Sangue, probabilmente per il colore rossastro che assume la luna nelle notti d'estate. La moglie dello scrittore ha una parte di sangue Cherokee, e, ogni volta che i due litigavano, entrambi definivano quelle liti come «guerre indiane». La Danza degli Spiriti è, quindi, un'allusione ai riti degli indiani delle Grandi Pianure: questi nativi, con un vestiario decorativo, danzavano «per evocare il ritorno dei guerrieri, dei bisonti e dell'antico fervore di vita destinati a spazzar via il nuovo incubo».¹⁴ Heat-Moon attribuisce al veicolo un valore eccezionale: questo mezzo, insieme al viaggio, rappresentano un tentativo di resurrezione, una speranza, una possibilità di fuga dall'incubo in cui si trova al momento della partenza. Il processo di personificazione del veicolo è un topos riscontrabile in molti dei resoconti di viaggio scritti nel Novecento. Un esempio è l'importanza di Fafner in *Los autonautas de la cosmopista (Gli autonauti della cosmostrada, 1983)*¹⁵ di Cortázar e Dunlop. Più volte nel testo Heat-Moon segnala di essere ormai in una condizione di stasi, come se non fosse più lui a viaggiare, ma «come se in realtà fosse la strada a muoversi attraverso»¹⁶ lui. In questi casi, il rapporto tra lo scrittore e il Ghost Dancing diventa quasi fisiologico; infatti, a volte Heat-Moon crede di «essere un pezzo di macchina: c'era il generatore, c'era l'acceleratore, e c'ero io, l'umanatore».¹⁷ Succede, ad esempio, quando Heat-Moon, per via di un momento di distrazione, si ritrova sulla I-95: la monotonia autostradale lo induce ad essere apatico nei confronti del viaggio; tanto che, una volta abbandonata l'Interstate afferma: «respiravo odor di bestiame anziché ossido di carbonio. Finalmente viaggiavo di nuovo invece di essere viaggiato».¹⁸ In altri casi nota come gli altri viaggiatori siano completamente estranei all'esperienza che stanno vivendo e a ciò che li

¹⁴ W. L. Heat-Moon, *Blue Highways*, cit., pp. 14-15: «danced for the return of warriors, bison, and the fervor of the old life that would sweep away the new»; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., p. 10.

¹⁵ Cfr. J. Cortázar & C. Dunlop, *Los autonautas de la cosmopista: o un viaje atemporal Paris-Marsella*, Buenos Aires, Muchnik Editores, 1983; trad. it. a cura di P. Tomasinelli, *Gli autonauti della cosmostrada: ovvero un viaggio atemporale Parigi-Marsiglia*, Torino, Einaudi, 2012.

¹⁶ W. L. Heat-Moon, *Blue Highways: A Journey into America*, cit.; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade blu: un viaggio dentro l'America dimenticata*, cit., p. 249.

¹⁷ Ivi, p. 326.

¹⁸ Ivi, pp. 82-83.

circonda, così come la coppia incontrata sulla Utah 56: «Nell'auto che mi sfrecciò accanto, il guidatore era intento a mangiare e il passeggero a scattare fotografie: gente che si muoveva senza andare da nessuna parte, che subiva il viaggio invece di farlo».¹⁹

Così come gli autori citati nel capitolo precedente, anche Heat-Moon parte con il minimo necessario, portando con sé solo ciò che può essere utile:

I sleeping bag and blanket;

I Coleman cooler (empty but for a can of chopped liver a friend had given me so there would *always* be something to eat);

I Rubbermaid basin and a plastic gallon jug (the sink);

I Sears, Roebuck portable toilet;

I Optimus 8R white gas cook stove (hardly bigger than a can of beans);

I knapsack of utensils, a pot, a skillet;

I U. S. Navy seabag of clothes;

I tool kit;

I satchel of notebooks, pens, road atlas, and a microcassette recorder;

2 Nikon F2 35 mm cameras and five lenses;

2 vade mecums: Whitman's *Leaves of Grass* and Neihardt's *Black Elk Speaks*.²⁰

I due libri che accompagnano lo scrittore sono due guide fondamentali per il viaggio: sono un'ancora di salvezza quando la strada e la solitudine diventano un problema, una certezza nei momenti di gratitudine, la parola giusta da cui lo scrittore impara a diventare un tutt'uno con l'asfalto. Spesso le citazioni aprono il testo a delle riflessioni profonde, dove si ha la percezione che l'autore cambi insieme allo spazio e al tempo che lo circondano.

¹⁹ Ivi, p. 227.

²⁰ Ivi, p. 20; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., pp. 13-14: «I sacco a pelo e coperta; I frigo Coleman (vuoto, salvo una scatoletta di paté di fegato regalatami da un amico perché ci fosse *sempre* qualcosa da mangiare); I bacinella Rubbermaid e un recipiente di plastica da un gallone (che costituivano il mio lavandino); I WC portatile Sears & Roebuck; I fornello a gas Optimus 8R bianco (appena più grande di una scatola di fagioli); I sacchetto di utensili da cucina, una pentola e una padella; I sacca della Marina Americana col vestiario; I cassetta di attrezzi; I borsa con penne, quaderni, carta stradale e un registratore a microcassette; 2 macchine fotografiche Nikon F2 35 mm e cinque obiettivi; 2 vademecum: *Foglie d'erba* di Whitman e *Alce Nero parla* di Neihardt».

Il viaggio non nasce con degli obiettivi, bensì dalla voglia di cambiare aria, guardarsi un po' attorno, farsi trasportare dalla curiosità, vagabondare per il paese per chiacchierare con gli abitanti di piccole realtà. Vivere per tre mesi in un van comporta tuttavia delle difficoltà non indifferenti, che Heat-Moon accetta come esperienza funzionale nel binomio di reciproca corrispondenza tra spostamento e cambiamento; infatti, afferma, «uno degli scopi del viaggio era quello di subirne i disagi per verificare direttamente sulla mia pelle gli effetti di un cambiamento di luoghi e abitudini».²¹ Se questi sono l'itinerario, il mezzo di trasporto e le regole del viaggio, si prenderanno ora in esame i temi più rilevanti e i motivi ricorrenti del libro di Heat-Moon: la dimensione spaziotemporale in relazione al viaggio e alla scrittura; l'importanza degli incontri e dell'imprevedibilità del caso; e infine, la solitudine e il viaggio come ricerca e riscoperta di sé.

La quarta dimensione

Black Elk Speaks (Alce Nero parla, 1932)²² e *Leaves of Grass* (Foglie d'Erba, 1855) sono due punti di riferimento per Heat-Moon, una guida per leggere i momenti del viaggio, uno specchio per ritrovarsi. In generale, *Blue Highways* presenta un alto tasso di intertestualità; il viaggio nello spazio è anche un viaggio tra i libri. Viene citato, ad esempio, Jack Kerouac e il suo grande capolavoro, *On the Road* (Sulla strada, 1957);²³ viene nominato anche Hermann Hesse; si fa riferimento a Walt Whitman più di dieci volte nel testo, mentre *Black Elk Speaks* di Neihardt è menzionato due volte. Con Whitman, Heat-Moon condivide la necessità di trasformare il testo in una mappa verbale, trasformando le strade blu in una serie di immagini che rappresentano, luoghi, persone, voci e paesaggi dimenticati.²⁴ Nella

²¹ Ivi, p. 343.

²² J. G. Neihardt, *Black Elk Speaks*, New York, William Morrow & Company, 1932; trad. it. a cura di J. Rodolfo Wilcock, *Alce Nero parla*, Milano, Adelphi, 1968.

²³ J. Kerouac, *On the Road*, New York, Viking Press, 1957; trad. it. a cura di M. Caramella, *Sulla strada*, Milano, Mondadori, 2016.

²⁴ L. Marfè, *Sulle strade del viaggio. Nuovi orizzonti tra letteratura e antropologia*, cit., pp. 155-166.

maggior parte dei casi, queste citazioni vengono utilizzate dall'autore per aprire lunghe riflessioni su temi cruciali della strada: la libertà, l'alterità, il tempo.

Nella maggior parte dei monologhi interiori di *Blue Highways*, Heat-Moon si sofferma sull'incidenza del viaggio nella trasformazione di tre elementi: lo spazio, il tempo e l'identità. Queste tre componenti sono interconnesse fra loro, e contribuiscono in modo decisivo al rapporto tra spostamento e mutamento. In fondo, da tempo viaggiare è un modo per cambiare. Ma per comprendere bene le trasformazioni dell'individuo durante il viaggio, bisogna considerare alcuni fattori precedenti alla partenza: le origini dell'identità, i modi in cui i soggetti si definiscono e si manifestano. Queste caratteristiche, che distinguono il soggetto nella sua unicità, sono il frutto dei riconoscimenti reciproci, delle classificazioni e identificazioni della società. «L'esistenza sociale e le sue principali categorie – il gruppo etnico, il sesso, la classe – derivano da osservazioni e identificazioni compiute da “altri”».²⁵ In Heat-Moon, l'incontro e lo scambio di idee è una parte fondamentale del testo: spesso sono l'incipit per considerazioni importanti, momenti di ripensamento, attimi di solitudine. Il cambiamento passa attraverso il dialogo, la conoscenza e l'identificazione. In riferimento a quanto detto finora, Heat-Moon pensa quindi che il viaggio comprima il tempo, fino a renderlo unidimensionale:

My point was that what you've done becomes the judge of what you're going to do – especially in other people's minds. When you're traveling, you are what you are right there and then. People don't have your past to hold against you. No yesterdays on the road.²⁶

Per Heat-Moon, durante il viaggio c'è un unico spazio temporale, il presente; tuttavia, la concezione del tempo e la ricerca identitaria cambiano nel corso del cammino. Se

²⁵ E. J. Leed, *The Mind of the Traveler. From Gilgamesh to Global Tourism*, New York, Basic Books, 1991; trad. it. a cura di J. Mannucci, *La mente del viaggiatore. Dall'Odissea al turismo globale*, Bologna, Il Mulino, 1992, pp. 251-252.

²⁶ W.L. Heat-Moon, *Blue Highways: A Journey into America*, cit., p. 215; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade blu: un viaggio dentro l'America dimenticata*, cit., p. 198: «Intendevo dire che di solito le azioni passate condizionano il nostro stesso giudizio sulle azioni presenti, e soprattutto l'opinione che gli altri si fanno di noi. Invece in viaggio non possiamo essere diversi da ciò che siamo in quel certo momento. La gente non ci conosce e non ci può rinfacciare il passato. In viaggio non esistono ieri».

inizialmente, lo scrittore si chiede come fare a plasmare il passato in un presente roseo, arrivando a pensare che il passato viene cancellato andando, così come «quei pellerossa che, per non farsi braccare dalle anime dei morti, camminano all'indietro cancellando le proprie orme con un ramo»;²⁷ sul finale, capisce infine che passato e presente sono una sequenza di immagini sedimentate nella memoria, immagini che rappresentano una continuità costante nel processo di cambiamento:

I lost myself to the monotonous rhythm and darkness as past and present fused and dim things came and went in a staccato of moments separated by miles of darkness. On the road, where change is continuous and visible, time is not; rather it is something the rider only infers. Time is not the traveler's fourth dimension – change is.²⁸

Basandosi sulla teoria della relatività di Einstein,²⁹ se consideriamo lo spazio come il risultato delle tre dimensioni che costituiscono un oggetto (lunghezza, larghezza, profondità), il tempo è definibile come la quarta dimensione. È il tempo che agisce sulla dilatazione delle tre dimensioni, creando così una quadrimensionalità, cioè la dimensione spaziotemporale. Durante il viaggio, più volte, Heat-Moon si ritrova in momenti quasi catartici, in una completa connessione con il mondo, in cui spazio e tempo perdono la loro dimensione. In questo senso, ciò che avverte l'autore durante il percorso, è il cambiamento, sia esterno che interno. È possibile trovare molti passaggi in cui Heat-Moon si concentra sul cambio delle stagioni, sulle piante e gli alberi del luogo, fino a trascrivere elenchi immensi della flora e della fauna locale; ma ciò che rende interessante questo testo, sono le digressioni sul tempo e su come l'identità cambi all'interno del rapporto eterno tra passato e presente, tra storia e contemporaneità.

²⁷ Ivi, p. 73: «the red men who walked backwards and brushed out their tracks so no dead soul could follow»; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., p. 62.

²⁸ Ivi, p. 434; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., p. 411: «Viaggiavo trasognato, immerso in quelle tenebre e in quel ritmo monotono dove passato e presente si confondevano in una sequenza di momenti pervasi di effimere immagini oscure ma staccati da migliaia di oblio. In viaggio i cambiamenti sono continui e visibili: non così il tempo, che il viandante può solo dedurre. Il mutamento, e non il tempo, è la quarta dimensione del viaggiatore».

²⁹ S. A. Sabbadini, *Pellegrinaggi verso il vuoto. Ripensare la realtà attraverso la fisica quantistica*, Torino, Lindau, 2015.

Il viaggio lascia spazio a grandi momenti di divagazione, in cui l'autore riflette sui temi già accennati in precedenza. Nei pressi della cittadina di The Dalles, Heat-Moon trova una riproduzione fedele dello Stonehenge di Salisbury, e da questo "incontro" nasce una importante digressione sul concetto di tempo e di identità:

A little before sunset, in the last long stretch of light, I saw on a great rounded hill hundreds of feet above the river a strange huddle of upright rocks. It looked like Stonehenge. When I got closer, I saw that it was Stonehenge – in perfect repair. [...] The setting sun cast an unearthly light on the sixteen-foot megaliths and turned the enormous pyramid of Mount Hood, fifty miles away, to a black triangle. I felt again the curious fusion of time – past with present – that occurred at the Nevada petroglyphs. [...] Over several smooth declivities in the concrete slabs appeared almost imperceptible notations from other travelers: A. J. WILSON NYC. HELLO STUPID. KT 1936. BOB AND JANEY WAS HERE. The monument had become a register, and the scribbles gave a historical authenticity that masked its bogus one.³⁰

Accompagnato dalla solitudine, Heat-Moon legge queste incisioni, e si rende conto di come non sia mai cambiata, nel corso dei millenni, la necessità dell'uomo di lasciare una traccia. Le rappresentazioni artistiche sono l'apogeo di questa urgenza. In questo senso, il rapporto tra scrittura e viaggio è indivisibile: la letteratura di viaggio rende eterna la conoscenza, il ricordo, la solitudine e il cambiamento. Attraverso la scrittura, l'uomo trapassa il tempo e raggiunge l'immortalità. La scrittura è un mezzo nell'infinita ricerca dell'identità:

The question, O me! so sad, recurring – What good amid

³⁰ W. L. Heat-Moon, *Blue Highways*, cit., pp. 307-308; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., pp. 289-290: «Poco prima dell'imbrunire, nell'ultimo sprazzo di luce, vidi uno strano insieme di massi sulla gobba di una grande collina centinaia di piedi più in alto del fiume. Sembrava Stonehenge. Quando arrivai sul posto vidi che si trattava proprio di Stonehenge: o meglio, della sua perfetta riproduzione. [...] Il sole calante gettava un irreal fascio di luce sui megaliti alti sedici piedi e trasformava l'enorme piramide di Mount Hood, lontana cinquanta miglia, in un triangolo nero. Provai allora di nuovo quella curiosa fusione del tempo – passato e presente insieme – che avevo già percepito davanti ai graffiti in Nevada. [...] Sulle piccole sporgenze dei blocchi di cemento si leggevano appena alcune scritte sbiadite incise dai visitatori: A. J. WILSON NYC., SCEMO CHI LEGGE, KT 1936, BOB E JANEY SONO STATI QUI. Il monumento era diventato una specie di registro del nostro tempo, e quegli scarabocchi riuscivano a dargli l'autenticità storica che mancava alla costruzione fasulla».

These, O me, O life?

Answer

That you are here – that life exists and identity,

That the powerful play goes on, and you may contribute a verse.³¹

Mentre torna al suo Ghost Dancing, Heat-Moon avverte sempre di più la sensazione di continuità e allo stesso tempo di relatività del tempo: guardando il cielo, nota la stella di Betelgeuse, distante da noi circa cinquecento anni luce, e sostiene quindi che «per vedere la Betelgeuse di oggi, qualcun altro dovrà guardare in futuro. Il passato diventa presente, e il presente diventa avvenire».³² Considerando il Big Bang, gli astronomi sostengono che presto si potrà osservare l'esistenza al momento della creazione. Basta un simbolo all'autore per mettere ancora una volta in evidenza le due tematiche centrali del testo: il tempo e la relatività, il complesso rapporto tra identità ed esistenza. La lettura di *Leaves of Grass* si rivela ancora una volta fondamentale nel viaggio di Heat-Moon. Non è un caso, infatti, che in *Song of Myself*, Whitman riesca a capire e interiorizzare questi concetti ben prima della fisica:

Afar down I see the huge first Nothing, I know I was even there,

I waited unseen and always, and slept through the lethargic mist,

And took my time.

[...]

The past and present wilt – I have fill'd them, emptied them.

And proceed to fill my next fold of the future.³³

³¹ W. Whitman, *Leaves of Grass*, cit., p. 628; trad. it. a cura di M. Corona, *Foglie d'Erba*, cit., p. 629: «La domanda, Ahimè! così triste, ricorrente – Che c'è di / buono in tutto ciò, Ahimè, Ahi vita? / *Risposta* / Che tu sei qui – che esiste la vita, l'identità, / Che la poderosa commedia va avanti, e tu puoi contribuirvi /con un verso».

³² W. L. Heat-Moon, *Blue Highways*, cit., p. 308: «for the Betelgeuse of this time, someone else will have to do the looking. The past is for the present, the present for the future»; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., p. 291.

³³ W. Whitman, *Leaves of Grass*, cit., p. 192, 210; trad. it. a cura di M. Corona, *Foglie d'erba*, cit., p. 193, 211: «Scorgo laggiù il primo Nulla infinito, e so che anch'io ero là, / Aspettavo invisibile ed eterno, dormivo in brumoso letargo, / In attesa della mia ora. [...] Il passato e il presente avvizziscono – li ho colmati, svuotati, / E precedo a colmare la mia prossima piega del futuro».

La continuità temporale e identitaria è assicurata dalle tracce lasciate dall'uomo nel tempo. Attraverso questa lunga digressione, Heat-Moon confronta, forse inconsciamente, il concetto di tempo degli europei con quello degli indiani d'America. Per questi ultimi, così come per lo scrittore, è impossibile comprendere l'immutabilità, dato che l'esistenza, così come l'universo stesso, esiste solo in espansione, cioè in continuo mutamento:

A man lives in things and things are moving. He stands apart in such a temporary way it is hardly worth speaking of. If that perception dims egocentrism, that illusion of what man is, then it also enlarges his self, that multiple yet whole part which he has been, will be, is.³⁴

In una ipotetica comparazione teologica, nella poesia *Juan I, 14*, tratta dalla raccolta poetica *Elogio de la sombra* (Elogio dell'ombra, 1971), anche Borges poetizza come Dio si sia fatto uomo, e come il linguaggio e la scrittura siano ciò che lega l'identità e il tempo, l'esistenza e il cambiamento:

Yo que soy el Es, el Fue y el Será,
vuelvo a condescender al lenguaje,
que es tiempo sucesivo y emblema.³⁵

Nel rapporto tra viaggio e scrittura non va dimenticata l'importanza dei ricordi. I versi del canto navajo citato nel capitolo precedente chiudono l'opera come un ammonimento nei confronti del lettore: «tutto ciò che dimentichi, ritorna a volare nel vento». Per chi viaggia e scrive di viaggi, il ricordo è uno strumento fondamentale nell'elaborazione del testo e nello

³⁴ W. L. Heat-Moon, *Blue Highways*, cit., p. 310; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, p. 292: «L'uomo vive in mezzo alle cose e le cose si muovono. Egli può restarne in disparte per un tempo così limitato che è quasi impossibile descrivere tale esperienza. Ma la percezione che se ne ricava, per quanto sia rapida, oscura l'egocentrismo, cioè l'illusione di ciò che l'uomo è, ed espande l'io, cioè la parte, molteplice ed intera al contempo, ch'egli è stato, è e sarà».

³⁵ J. L. Borges, *Elogio de la sombra*, cit., pp. 8-11.; trad. it. a cura di T. Scarano, *Elogio dell'ombra*, cit., pp. 8-11: «Io che sono l'È, il Fu e il Sarà, / accondiscendo ancora al linguaggio, / che è tempo successivo e simbolo».

sviluppo di una mappa personale dei luoghi. In questo senso, attraverso i ricordi è possibile reinventare continuamente un luogo: quel determinato posto non avrà mai lo stesso significato o lo stesso volto per diverse persone. L'arte di semantizzare i luoghi è per Heat-Moon il dono più prezioso che ci è stato concesso, dato che attraverso le reminiscenze, è possibile «vivere un solo istante un gran numero di volte».³⁶

Ciononostante, in *Blue Highways*, la riscoperta di alcuni luoghi completamente cambiati, crea nello scrittore momenti di amarezza e sconforto, così come succede quando passa da Newport. Nella maggior parte dei casi, dopo un iniziale sconforto, Heat-Moon ripercorre la storia del luogo in questione, criticando gli effetti del capitalismo e di una globalizzazione che trasforma sempre di più le città in non-luoghi: «trattenermi oltre era inutile: ciò che cercavo non c'era più e le cose che ne occupavano il posto potevo trovarle dovunque».³⁷ Heat-Moon è un osservatore attentissimo, ed è per questo motivo che attraverso piccoli dettagli riesce a raccontare i grandi cambiamenti che avvengono all'interno degli Stati Uniti; come quando, dopo aver visitato alcuni villaggi Hopi e Navajo nel Montana, si trova a Browning, una città che non ha conservato affatto le tradizioni dei Piedi Neri, anzi, l'autore la definisce «una città totalmente Usa: un vecchio spaccio di hamburger, costruito in cemento a forma di tenda indiana, era ormai diventato un Whoopie Burger drive-in, né mancavano un motel Warbonnet Lodge, [...] e un fast food Taste-Freez».³⁸ Oppure, come quando a est del Milk River, Heat-Moon osserva le immense praterie e ricorda l'importanza del bufalo americano, di come sia passato da sessanta milioni di esemplari a quasi l'estinzione alla fine dell'Ottocento. Ricorda quanto era importante per i Sioux: una volta ucciso, del bisonte americano non rimaneva nulla, neanche l'anima. In quelle immense praterie dove era possibile trovare enormi mandrie di bufali, alla fine degli anni '70 Heat-Moon vedeva solo manzi, carne da macello per i fast food come il McDonald's. La capacità narrativa di Heat-Moon è quella di riavvolgere il nastro della storia attraverso le minuzie che lo circondano,

³⁶ W. L. Heat-Moon, *Roads to Quoz: An American Mosey*, cit.; trad. it. a cura di M. Capuani, *Le strade per Quoz: in giro per l'America*, cit., p. 9.

³⁷ W. L. Heat-Moon, *Blue Highways*, cit., p. 457: «there was no point staying on; what I'd come for was gone, replaced by things available all over the United States»; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., p. 434.

³⁸ Ivi, p. 335: «was pure U.S.A.: an old hamburger stand of poured concrete in the shape of a tepee but now replaced by the Whoopie Burger drive-in, the Warbonnet Lodge motel, [...] a Taste-Freez»; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., p. 319.

come in questo caso: la divagazione sposta l'attenzione del lettore al ruolo del bisonte americano come simbolo di chi è nato e ha vissuto da sempre quelle terre; e contemporaneamente alla visione etnocentrica, che vede le mandrie come un problema (sottrazione dell'erba al bestiame, abbattimento dei pali del telegrafo, distruzione delle colture). Di certo Heat-Moon vuole evitare città come Browning: nel suo giro per il paese, non c'è spazio per le grandi catene commerciali. La sua abilità di osservatore non è totalmente merito suo, bensì è in parte una conseguenza dei luoghi in cui viaggia, dato che, come sostiene Gertrude Stein:

“In the United States there is more space where nobody is than where anybody is. That is what makes America what it is.” The uncluttered stretches of the American West and the deserted miles of roads force a lone traveler to pay attention to them by leaving him isolated in them. This squander of land substitutes a sense of self with a sense of place by giving him days of himself until, tiring of his own small compass, he looks for relief to the bigness outside – a grandness that demands attention not just for its scope, but for its age, its diversity, its continual change.³⁹

Il mutamento è la quarta dimensione del viaggiatore. Il cambiamento e le trasformazioni sono la conseguenza dello spostamento, la ricerca identitaria del viaggio. Ancora una volta tornano in mente le trasformazioni perpetue di Whitman, che vedeva nella continuità di spazio e tempo, un processo naturale di mutamento, emblema dell'animo del vagabondo:

Nothing is ever really lost, or can be lost,
No birth, identity, form – no object of the world.
Nor life, nor force, nor any visible thing;

³⁹ Ivi, p. 330: «“Negli Stati Uniti ci sono più spazi dove non c'è nessuno che spazi dove c'è qualcuno. Ed è questo che rende l'America ciò che è.” Le nude distese e le miglia di strade deserte del West costringono chi viaggia da solo a prestar loro attenzione isolandolo da ogni altra cosa. L'esuberanza di terra sostituisce al senso dell'io un senso del luogo perché il viaggiatore, dopo giorni e giorni passati con sé stesso, è stanco del proprio piccolo mondo e guarda con sollievo alla vastità che si apre all'esterno, a quell'immensità che cattura lo sguardo non solo per le sue dimensioni, ma per l'età, la diversità e i suoi mutamenti perpetui».

Appearance must not foil, nor shifted sphere confuse thy brain.

Ample are time and space – ample the fields of Nature.⁴⁰

Il cronotopo dell'incontro

Con la costruzione delle *superhighways*, l'America degli anni Cinquanta apre le porte ad un turismo sempre più in crescita, trasformando rapidamente queste nuove vie di comunicazione in luoghi in cui l'omologazione di paesaggi, prodotti e servizi (come il McDonald's, Motel 6, l'Holiday Inn) creano un'attrazione consumistica da cui è impossibile sottrarsi. Nei decenni successivi, c'è però chi volontariamente ha evitato questi posti, cercando di rivalorizzare gli immensi spazi delle strade secondarie, che rendono ancora l'America socialmente e culturalmente disomogenea.⁴¹

È questo il caso di *Blue Highways* di William Least Heat-Moon, che è andato alla ricerca di quei centri che sono rimasti indietro nella corsa alla globalizzazione: luoghi ai margini, dove la modernità ha solo toccato in parte la loro fisionomia, «mondi dove il mutamento non» è «rovina, e dove tempo, uomini e fatti» sono «ancora in rapporto fra loro».⁴² Gli incontri durante il cammino sono uno degli elementi più significativi nella struttura dell'opera: permettono a Heat-Moon di spostare la narrazione da una dimensione pubblica a quella privata, in cui l'io narrante diventa il protagonista assoluto del testo. È in questi momenti che l'autore riscopre le sue fragilità, le difficoltà della vita, le fasi della solitudine. Per lo scrittore, «la scoperta di sé avviene attraverso la scoperta degli altri e, viceversa, la scoperta dell'altro è riportata alla dimensione personale».⁴³ Il simbolo che

⁴⁰ W. Whitman, *Leaves of Grass*, cit.; trad. it. a cura di M. Corona, *Foglie d'Erba*, cit., pp. 1180-1183: «Nulla si perde mai davvero, o si può perdere, / Nessuna nascita, identità, forma – nessun oggetto del mondo. / Né vita, né forza, né alcuna cosa visibile; / Non t'inganni l'apparenza, né lo spostarsi di una sfera ti annebbi il cervello. / Vasti sono il tempo e lo spazio – vasti i campi della Natura».

⁴¹ Cfr. C. Schiavini, *Sulle strade d'America. L'autobiografia di viaggio statunitense contemporanea*, Milano, ShaKe, 2011.

⁴² W. L. Heat-Moon, *Blue Highways*, cit., p. 15: «places where change did not mean ruin and where time and men and deeds connected»; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., p. 10.

⁴³ L. Marfè, *Sulle strade del viaggio. Nuovi orizzonti tra letteratura e antropologia*, cit., p. 159.

rappresenta meglio questo movimento dall'interno all'esterno, e viceversa, è il labirinto Hopi, un'immagine che Heat-Moon pone all'inizio di ogni capitolo.



Figura 3. W. L. Heat-Moon, *Blue Highways: A Journey into America*, Boston, Little, Brown & Company, 1982; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu. Un viaggio dentro l'America dimenticata*, Torino, Einaudi, 1988.

Gli Hopi sono una popolazione indigena amerinda che vive nel sud-ovest degli Stati Uniti. La riserva Hopi si trova in Arizona, all'interno della grande nazione Navajo.⁴⁴ I territori che conservano ancora le popolazioni indigene sono per Heat-Moon dei luoghi fondamentali per il viaggio: la curiosità e il legame personale che in parte l'autore ha con questi popoli, lo portano a interrogarsi su alcuni temi che evidenziano la storia di queste terre e la ricerca identitaria dello scrittore.

Naturalmente, il labirinto Hopi non è un'immagine scelta a caso. Secondo gli studi di Benjamin Lee Whorf, la lingua hopi non contiene «parole, forme grammaticali, costruzioni o espressioni» riferiti ai concetti di spazio e tempo. Se la metafisica, che sottostà al nostro linguaggio (quello occidentale), «al nostro modo di pensare e alla cultura moderna impone all'universo due grandi forme cosmiche: lo spazio e il tempo»; la metafisica Hopi «impone all'universo altre due grandi forme cosmiche: l'oggettivo e il soggettivo».⁴⁵ L'oggettivo corrisponde a tutto ciò che è o è stato percepito dai sensi, senza distinguere il passato dal presente, in una continuità temporale che Heat-Moon ha più volte sperimentato durante il viaggio. Nel paragrafo precedente, è stato già detto come in Nevada o davanti alla falsa

⁴⁴ A. Warburg, *Gli Hopi. La sopravvivenza dell'umanità primitiva nella cultura degli Indiani dell'America del Nord*, Torino, Aragno, 2006.

⁴⁵ L. Spier, *Language, Culture and Personality: Essays in Memory of Edward Sapir*, Menasha, Wisconsin, Sapir Memorial Publication Fund., 1941.

riproduzione dello Stonehenge, l'autore si sia trovato in uno stato catartico di piena connessione con il mondo, in cui passato e presente erano un'unica dimensione temporale. Il soggettivo corrisponde ad un tempo futuro, coincide con l'immaginazione del soggetto.

Il labirinto indica, in questo caso, il processo di conoscenza dell'autore attraverso il viaggio e gli incontri lungo il percorso: dall'esterno verso il centro, e dal centro verso l'esterno. È la rappresentazione del viaggio della vita seguendo i processi di nascita, morte e rinascita. Per gli Hopi, è l'iconografia dell'esistenza umana e il simbolo dell'anima stessa. Come quasi tutti i simboli e i riti Hopi, «riproduce anche gli stadi cosmici attraversati da tutti gli esseri umani».⁴⁶

Nella maggior parte dei casi ciò che spinge Heat-Moon a parlare con la gente del posto è la curiosità. È ciò che succede con Kendrick Fritz, un ragazzo Hopi incontrato alla mensa del Southern Utah State College di Cedar City, Utah. Dopo aver discusso sulla religione Hopi, il dialogo devia su come gli Hopi vivono la minoranza e l'eredità identitaria degli indiani d'America. Alcuni «dicono che bisogna essere pellerossa fino in fondo e criticano quelli che imitano gli inglesi, ma poi li trovi sempre al drive-in sulla loro automobile con gli occhi incollati allo schermo»;⁴⁷ altri, invece, hanno cercato di non omologarsi all'americanizzazione. Il patriottismo americano è paradossale, dato che, in realtà, chiunque viva negli Stati Uniti è originario di qualche altro posto. Heat-Moon nota che Kendrick non utilizza mai il sostantivo *riserva* per indicare le terre Hopi. Il motivo è semplice, per gli Hopi quei territori non sono una *riserva* perché:

We were never ordered there. We found it through Hopi prophecies. We're unusual because we've always held onto our original land – most most of it anyway. [...] But in the last eighty years, the government's given a lot of our land to Navajos, and now we're in a hard spot – eight thousand Hopis are surrounded and outnumbered twenty-five to one. I don't begrudge the Navajo anything, but I think Hopis should be in on making the decisions. Maybe you know that Congress didn't even admit Indians to citizenship until

⁴⁶ W. L. Heat-Moon, *Blue Highways*, cit., p. 242: «a reminder of cosmic patterns that all human beings move in»; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., p. 224.

⁴⁷ Ivi, p. 238: «talk about being red all the way through criticizing other for acting like Anglos, and all the time they're sitting in a pickup at a drive-in»; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, p. 221.

about nineteen twenty. Incredible – live someplace a thousand years and then find out you're a foreigner.⁴⁸

Dopo aver trovato grandi quantità di oro e argento, gli spagnoli saccheggiarono i territori Hopi. I nativi americani furono uccisi. Con la nascita della nazione, tuttavia, gli europei non integrarono da subito gli indiani; anzi, con la corsa alla conquista del West, molte delle tribù indiane furono costrette a spostarsi in altre terre. Per questo motivo, i nativi si scoprirono stranieri nelle loro regioni.

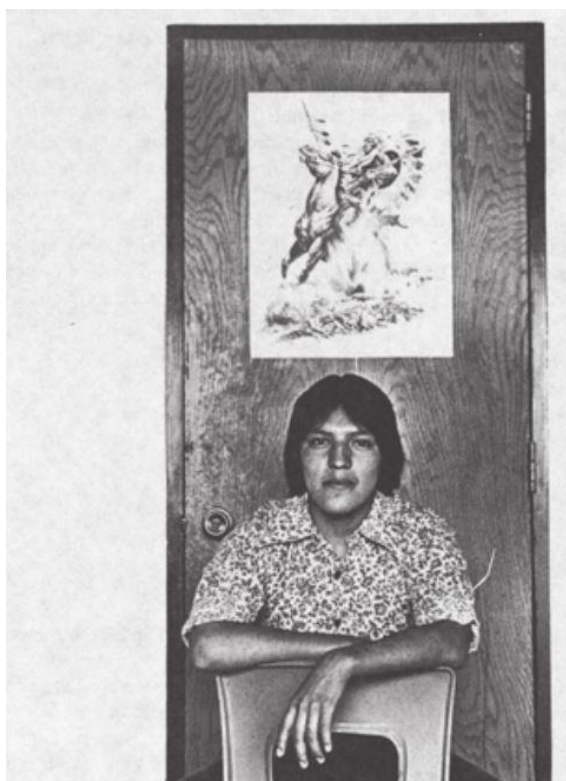


Figura 4. W. L. Heat-Moon, *Blue Highways: A Journey into America*, Boston, Little, Brown & Company, 1982; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu. Un viaggio dentro l'America dimenticata*, Torino, Einaudi, 1988.

⁴⁸ *Ibidem*: «Nessuno ci ha costretti a vivere lì: è una terra che abbiamo trovato per mezzo delle profezie. Gli Hopi sono un caso particolare perché hanno sempre abitato le terre originarie, quanto meno gran parte di esse. [...] Negli ultimi ottant'anni però il governo ha ceduto moltissime nostre terre ai Navajo, e oggi noi ci troviamo in difficoltà: gli ottomila Hopi sono circondati dai Navajo in proporzione di venticinque a uno. Non ho nulla contro i Navajo, ma penso che gli Hopi debbano partecipare alle istanze decisionali. Certamente saprai che il Congresso, fino al 1920, non concedeva nemmeno la cittadinanza agli indiani. È incredibile: vivi in un posto mille anni e alla fine scopri di essere uno straniero».

La religione Hopi considera l'essere umano come parte integrante dell'universo: l'uomo è anche sabbia, vento tuono, cielo, non solo volontà e pensiero. L'uomo è parte di una creazione primordiale, in cui lo spazio è smaterializzato e la connessione con la natura è totale. Dopo aver parlato con Fritz, Heat-Moon si trova ancora una volta da solo. Complici gli argomenti affrontati con il ragazzo, si lascia trasportare dagli spazi sconfinati del Nevada: «cielo e deserto, nella loro immensità ed assenza infinita, mi rimpicciolivano. Mi sentivo svanire; e l'essere assorbito in quel nulla mi calmava e mi purificava». ⁴⁹ In *A Song of Joys* Whitman scrive:

O to realize space!
The plenteousness of all, that there are no bounds,
To emerge and be of the sky, of the sun and moon and flying clouds,
as one with them.⁵⁰

L'idea di viaggiare per la nazione con una barca, poi realizzata e pubblicata con il titolo *River-Horse: A Voyage Across America*, deriva probabilmente da uno degli incontri più emblematici del testo: Bill e Rosemary Hammond. La *Bluebill* era una barca costruita quasi interamente da Bill e Rosemary: lunga sessantaquattro piedi e sei pollici. Bill ebbe l'idea di costruirne una perché da piccolo, rimase affascinato dai pescatori di mitili d'acqua dolce nel Wabash, in Peru, Indiana. «Hammond non aveva dimenticato quella comunità di esseri liberi e nomadi». ⁵¹ Heat-Moon puntella di domande la coppia, quasi come un giornalista, fino a chiedergli quando salperanno e quale sarà la loro meta. Dalla risposta è possibile percepire quanto questi incontri siano stati essenziali per lo scrittore. Nello scambio di idee, come delle

⁴⁹ Ivi, p. 246: «the immensity of sky and desert, their vast absences, reduced me. It was as if I were evaporating, and it was calming and cleansing to be absorbed by that vacancy»; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., p. 229.

⁵⁰ W. Whitman, *Leaves of Grass*, cit.: «Oh, sentire lo spazio! / La dovizia di tutto, l'assenza di limiti, / Espandersi ed essere il cielo, il sole, la luna, / e le nuvole bianche, una cosa sola col tutto».

⁵¹ W. L. Heat-Moon, *Blue Highways*, cit., p. 36: «Hammond never forgot that community of free and mobile people»; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., p. 27.

scintille nell'oscurità, queste piccole storie alimentano in Heat-Moon il desiderio di vagabondare, la voglia di “partire per partire”:

“Our first trip’s going to be three miles upriver to Lock Seven. Later, a one-hundred-thirteen-mile shakedown to the Ohio. From the Ohio we can go to the Gulf, the Great Lakes, the Atlantic, the Rockies. We might even load her on a freighter and ship her to the Mediterranean”.⁵²

Così come lo scrittore, Bill e Rosemary non sanno precisamente dove il viaggio li condurrà, l'importante è partire. Quindici anni dopo Heat-Moon attraversa l'Ohio a bordo della *Nikawa*, e si chiede: «chi può dire quando comincia un viaggio – non il movimento, ma il sogno del viaggio, che preme per farsi strada verso la realtà?». ⁵³ Per Bill Hammond quel viaggio è già iniziato prima di salpare, dato che alla domanda: «“I sogni occupano molto spazio?”», risponde «“Tutto quello che gli si dà”». ⁵⁴ Un sogno che dura tutta una vita.

L'autore si dedica alla ricerca di luoghi in cui l'identità individuale si intreccia profondamente con l'esperienza comunitaria, generando un senso di appartenenza tramite la consapevolezza di un passato condiviso. Nel testo, i centri di identità collettive possono essere due: in primis, i luoghi fisici; in secondo luogo, una persona, che rappresenta il fulcro e il mezzo di sopravvivenza di queste comunità o per l'importanza sociale all'interno di essa, o per la memoria storica di quel posto. ⁵⁵ Così un bar-ristorante nel mezzo del deserto, può essere il punto di riferimento per persone che vivono a miglia e miglia di distanza. È il caso di Laurie e Margaret Chealander a Frenchman, Nevada; infatti, Margaret afferma che «“quaggiù arrivi certo a conoscerti, non puoi farne a meno. E arrivi a conoscere gli altri,

⁵² Ivi, p. 29: «“Il nostro primo viaggio ci porterà tre miglia a monte fino a Lock Seven, la chiusa numero sette. Poi, una tirata di centotredici miglia giù fino all'Ohio. Dall'Ohio possiamo raggiungere il Golfo del Messico, i Grandi Laghi, l'Atlantico, le Montagne Rocciose. Possiamo persino spedire la barca su un cargo fino al Mediterraneo”».

⁵³ W. L. Heat-Moon, *River-Horse: A Voyage Across America*, cit., p. 4: «who can say where a voyage starts – not the actual passage but the dream of a journey and its urge to find a way?»; trad. it. a cura di M. Bosonetto, *Nikawa: diario di bordo di una navigazione attraverso l'America*, cit., p. 6.

⁵⁴ W. L. Heat-Moon, *Blue Highways*, cit., p. 39: «“Dreams take up a lot of space?” – “All you’ll give them”»; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., p. 31.

⁵⁵ L. Marfè, *Sulle strade del viaggio. Nuovi orizzonti tra letteratura e antropologia*, cit., pp. 155-166.

perché qui dobbiamo tutti aiutarci a vicenda. Qui prima o poi chiunque ha bisogno di aiuto. Per salvare sé stessi bisogna salvarsi a vicenda: è la legge di questa terra”». ⁵⁶



Figura 5. W. L. Heat-Moon, *Blue Highways: A Journey into America*, Boston, Little, Brown & Company, 1982; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu. Un viaggio dentro l'America dimenticata*, Torino, Einaudi, 1988.

L'autore concentra il suo interesse sull'identità e la storia degli Stati Uniti nel loro complesso, rilevando due principali filoni di tradizioni culturali e il loro rapporto con il passato: da un lato, la memoria del passato ancestrale dei Nativi delle Grandi Pianure, evocata in parte attraverso gli incontri (Kendrick Fritz), in parte con il ricordo e l'immaginazione; dall'altro, il passato della cultura popolare americana, contrapposto alla cultura di massa contemporanea.⁵⁷ Se, secondo Lackey, “per Heat-Moon la comunità è un'astrazione ideale, whitmaniana”,⁵⁸ tale astrazione può concretizzarsi solo all'interno di confini deliberatamente delineati; tuttavia, l'autore non riesce in tutti i casi a sfuggire dalla modernità. La complessità

⁵⁶ W. L. Heat-Moon, *Blue Highways*, cit., p. 261: «“but you get to know yourself out here – you have to. And you get to know the others around because we all have to look after each other. Out here, sooner or later, all of us need help. Look out for yourself, look out for each other. The law of the land”»; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., p. 245.

⁵⁷ C. Schiavini, *Sulle strade d'America. L'autobiografia di viaggio statunitense contemporanea*, Milano, ShaKe, 2011, pp. 78-87.

⁵⁸ K. Lackey, *Roadframes: the American Highway Narrative*, Lincoln, U of Nebraska P, 1997.

della geografia americana, con le sue reti e mappe intrecciate, ostacola a volte il desiderio di restare sulle strade secondarie, costringendo forzatamente Heat-Moon a viaggiare nelle aree più urbanizzate del paese. Succede, ad esempio, nel momento in cui cerca di attraversare New York: «la stradina secondaria finì e mi trovai su una strada a scorrimento veloce dove si viaggiava in fila come le carrozze di un unico treno».⁵⁹ L'idealizzazione dei piccoli centri come alternative agli spazi moderni incontra contraddizioni profonde in molte aree periferiche. Se l'ideale di Heat-Moon è di rinvenire un tessuto sociale fatto di tante piccole comunità unite e interconnesse, la realtà che l'autore incontra è spesso meno idilliaca di quanto si potrebbe sperare. Le strade blu portano anche verso un'America rurale, dove i legami comunitari forti spesso convivono con posizioni reazionarie e dove si celano spazi di marginalità ancora più problematici, scaturiti dalla paura del diverso, il timore per "l'altro", sia esso interno o esterno ai confini nazionali. Succede a Selma, in Alabama, dove Heat-Moon conosce James Walker, un afroamericano con cui l'autore scambia due parole sulle imprese di Martin Luther King e sul rapporto fra neri e bianchi in città. La risposta è lapidaria: nonostante la marcia e il diritto al voto, «nulla è cambiato».⁶⁰ Il ghetto è rimasto ai margini della società, e di conseguenza, la città di Selma divisa in due fazioni. La paura dell'altro si verifica anche per i forestieri: la stessa notte dell'incontro con Walker, gli agenti fecero un controllo al Ghost Dancing solo perché era parcheggiato nel quartiere "sbagliato". Un altro esempio è la diffidenza dei Navajo nei confronti dell'autore. Quest'ultimo riesce ad avere una conversazione con uno di loro, dopo aver tentato più volte di aprire un discorso. La paura dell'altro si riflette non solo in forme di discriminazione ed emarginazione interne, ma anche nella diffidenza verso ciò che si trova al di fuori dei confini degli Stati Uniti. Heat-Moon ha modo di constatare, soprattutto durante la Guerra Fredda, un aumento della militarizzazione degli spazi, giustificata in nome della difesa nazionale. Se le basi militari rappresentano un elemento significativo soprattutto nell'Ovest, come nel caso specifico del Nevada, la percezione del pericolo esterno e i richiami alla Guerra Fredda diventano ancor più marcati negli stati del Nord e dell'Est. Ne sono l'esempio l'inquietante orgoglio per le armi nucleari

⁵⁹ W. L. Heat-Moon, *Blue Highways*, cit., p. 466: «the side road ended, and I got pulled onto an expressway as if I were part of a train»; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., p. 442.

⁶⁰ Ivi, p. 134: «ain't nothin' changed»; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., p. 120.

di un residente di Langton o la presenza sconcertante di sommergibili nucleari in luoghi come Long Island, apparentemente lontani dai teatri bellici, emergono per l'autore come veri pericoli anziché come soluzioni contro la paura. Le voci e le persone incontrate durante il viaggio segnano le tappe di una crescita dell'autore: attraverso i racconti, Heat-Moon riesce a sentire l'America come casa; tuttavia, negli Stati Uniti di fine Novecento non mancano le incongruenze etiche e discriminazioni, sia all'interno, sia all'esterno del paese. La frammentarietà delle strade blu esiste, oltre che nelle vie secondarie, anche all'interno della società.

Il caso e la solitudine

Il termine “errore” è un derivato di “errare” (dal latino *erro*, *errare*), cioè vagare; sbagliare. Il significato attuale è quello di andare qua e là senza direzione o meta certa. L'anfibologia del termine dipende, tuttavia, dalla risemantizzazione a metà strada tra i due significati, che ha trasformato la parola in un sinonimo per dire “aver sbagliato strada”. Nella storia della letteratura, il verbo e il sostantivo hanno avuto grande fortuna.

Nella letteratura di viaggio, errare, vagabondare è il movimento naturale dei viaggiatori che cercano qualcosa che vada oltre il semplice spostarsi da un luogo all'altro. Il cosiddetto metaviaggio assume significati molteplici, tra cui l'esplorazione del sé attraverso il viaggio nella memoria, la compressione spaziotemporale tramite il cambiamento, la riqualificazione di luoghi come mappe ancora da riscrivere.

Durante il vagabondaggio nelle *Blue Highways*, spesso Heat-Moon sbaglia strada. Nella maggioranza dei casi, quella che per qualsiasi altro viaggiatore può sembrare una seccatura, è per lo scrittore un'occasione di riflessione o diventa addirittura una fortuna nel percorso che deve ancora compiere:

Again on the road, I drove up a lumpy, dry plateau, all the while thinking of the errors that had led me to Hat Creek. The word *error* comes from a Middle English word, *erren*, which means “to wander about,” as in the knight errant. The word evolved to mean

“going astray” and that evolved to mean “mistake.” As for mistake, it derives from Old Norse and once meant “to take wrongly.” Yesterday, I had been mistaken and in error, taking one wrong road after another. As a result, I had come to a place of clear beauty and met a man who carried his philosophy on a cafe business card.⁶¹

Il viaggio porta con sé una dose di ignoto: il desiderio del viaggiatore di andare avanti è spinto dalle immense possibilità dello spazio, dall'imprevedibilità della vita.⁶² L'evasione dalla routine lascia spazio a infinite possibilità, e così che l'autore può trovare in un solo giorno gabbiani nel deserto, passare dal paese delle fiabe, vedere «vigne, foreste, nebbia, sole, pioggia, neve, arcobaleno, dubbi, speranze»,⁶³ fino ad uccidere involontariamente un porcospino. «In fin dei conti che cosa sono le strade blu se non l'opportunità di osservare l'ignoto nella speranza che l'ignoto ci restituisca lo sguardo?». ⁶⁴

Nelle pagine di *Blue Highways* ciò che appare evidente è la curiosità dello scrittore. La curiosità è il motivo principale per cui Heat-Moon inizia a chiacchierare con i personaggi incontrati lungo la strada. Se metaforicamente la vita è un viaggio dove le certezze sono ben poche, il biglietto da visita di “Watkins il Vagabondo” (un viaggiatore incontrato nei pressi dello Hat Creek) riesce a riassumere in modo efficace le ragioni che spingono l'uomo al continuo vagare:

I've been bawled out, balled up, held up, held down, hung up, bulldozed, blackjacked, walked on, cheated, squeezed and mooched; stuck for war tax, excess profits tax, sales tax, dog tax, and syntax, Liberty Bonds, baby bonds, and the bonds of matrimony, Red

⁶¹ W. L. Heat-Moon, *Blue Highways*, cit., p. 277; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., pp. 261-262: «Mentre il furgone correva su un altopiano arido e scabro pensavo agli errori che mi avevano condotto allo Hat Creek. In inglese la parola *error* deriva dall'antico *erren*, che significa errare nel senso di “andare in giro” come i cavalieri erranti. Da qui la parola ha assunto il significato di “andare fuori strada”, simile a quello della parola *mistake* che deriva dall'Old Norse e una volta significava “disguido” o, più letteralmente, “prendere la direzione sbagliata”. Il giorno prima, infatti, ero caduto in errore perché avevo preso continuamente la strada sbagliata. Come diretta conseguenza, ero finito in un posto stupendo e avevo incontrato un uomo incredibile dalla filosofia riassunta in un biglietto da visita».

⁶² C. Schiavini, *Writing the Land: Horizontality, Verticality and Deep Travel* in William Least Heat-Moon's *PrairyEarth*, RSA, 15-16 (2004-2005).

⁶³ W. L. Heat-Moon, *Blue Highways*, cit., p. 269: «vineyards, forest, mist, sun, rain, snow, a rainbow, doubt, hope»; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., p. 252.

⁶⁴ Ivi, p. 515: «What is the blue road anyway but an opportunity to poke at the unseen and a hoping the unseen will poke back»; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., p. 491.

Cross, Blue Cross, and the double cross; I've worked like hell, worked others like hell, have got drunk and got others drunk, lost all I had, and now because I won't spend or lend what little I earn, beg, borrow or steal, I've been cussed, discussed, boycotted, talked to, talked about, lied to, lied about, worked over, pushed under, robbed, and damned near ruined. The only reason I'm sticking around now is to see WHAT THE HELL IS NEXT.⁶⁵

Un elemento interconnesso alla curiosità dello scrittore è la solitudine del viaggiatore solitario. Nel testo, i momenti in cui Heat-Moon soffre la compagnia di qualcuno sono la conseguenza di una serie di posti sperduti (dove non ci sono neanche «i vecchietti seduti sul portico di casa»);⁶⁶ o le ripartenze, dopo aver sostato per qualche ora o per qualche giorno da un lontano parente. Succede, ad esempio, in casa della cugina: «era da tempo che non mangiavo tra facce conosciute, e già sapevo che avrei trovato duro partire».⁶⁷ E allora, come uscire da queste situazioni di malinconia senza farsi trascinare dallo sconforto? «Guardarsi attorno è la medicina più adatta».⁶⁸ Ciononostante, la solitudine è una scelta dello scrittore, per lasciare aperte le possibilità di incontri straordinari: «d'altra parte, la solitudine durante la marcia ti rende disponibile agli altri durante le soste. Se viaggi da solo diventi socievole».⁶⁹

Per Thoreau, invece, la solitudine è una questione di prospettiva. In uno dei capitoli di *Walden*, intitolato *Solitude*, Thoreau riflette sul concetto di solitudine, dimostrando come, nonostante viva da solo nel bosco, si senta a suo agio con ciò che lo circonda:

⁶⁵ W. L. Heat-Moon, *Blue Highways*, cit., p. 273; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., p. 256: «Sono stato sgridato, sballottato, ostacolato, vilipeso, appeso, maciullato, sgarrato, schiacciato, ingannato, strizzato e derubato; tartassato da tasse di guerra, tasse sui profitti, tasse sulle vendite, tasse sui cani, dai tassi d'interesse e dalla sintassi, oppresso dalle obbligazioni del Tesoro, dai doveri filiali, dai vincoli matrimoniali, dalla Croce Rossa, dalla Croce Blu e da crociati fasulli di tutte le risme; mi sono ammazzato di lavoro, ho ammazzato gli altri di lavoro, mi sono ubriacato e ho ubriacato gli altri, ho perduto i miei averi, e ora, per non aver voglia di prestare o dilapidare quel poco che guadagno o riesco a elemosinare, a farmi prestare e a rubare, vengo maledetto, incriminato, boicottato, rimproverato, chiacchierato, abbindolato, frainteso, calpestato, represso, rapinato e ridotto praticamente in rovina. C'è un unico e solo motivo per cui tiro avanti: sono proprio curioso di vedere CHE COSA DIAVOLO SUCCEDERÀ ANCORA».

⁶⁶ Ivi, p. 300: «the old men who sit on porches and whittle»; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., p. 282.

⁶⁷ Ivi, p. 171: «It had been a long time since I'd eaten among faces I'd seen before, and I knew it would be hard leaving»; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., p. 155.

⁶⁸ Ivi, p. 301: «Look at the land; it too is medicine»; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., p. 282.

⁶⁹ Ivi, p. 46: «Besides, being alone on the road makes you ready to meet someone when you stop. You get sociable traveling alone»; trad. it. a cura di I. Legati, *Strade Blu*, cit., p. 37.

I have a great deal of company in my house; especially in the morning, when nobody calls. Let me suggest a few comparisons, that some one may convey an idea of my situation. I am no more lonely than the loon in the pond that laughs so loud, or than Walden Pond itself. What company has the lonely lake, I pray? And yet it has not the blue devils, but the blue angels in it, in the azure tint of its waters.⁷⁰

Thoreau non avverte la solitudine come un'esperienza negativa: attraverso la connessione con la natura, instaura un contatto costante con gli esseri e le forme inanimate che lo circondano. Grazie a questo rapporto, «for Thoreau, solitude enables a kind of renewed awareness of the company of the world».⁷¹ In *Heat-Moon* troviamo la ricerca dell'esperienza privata, ma al centro di quel vagare rimane ancora un senso di connessione con altri vagabondi. Sono i momenti in cui l'autore entra in una dimensione soprannaturale, in cui spazio e tempo non rispondono più alle dinamiche canoniche: è il caso dei graffiti in Nevada o delle iscrizioni sul falso Stonehenge. In quei momenti passato e presente diventano un'unica dimensione, e *Heat-Moon* capta la presenza dei viaggiatori del tempo, e di chi, prima di lui, è passato da quei luoghi. Gli spazi immensi delle *Blue Highways* raccontati da *Heat-Moon* regalano al lettore la possibilità di racchiudere cielo e terra in unico sguardo, impossibilitato dal comprendere dove finisce l'orizzonte, dove la strada e l'io non hanno un inizio e una fine.

⁷⁰ H. D. Thoreau, *Walden*, cit., p. 155; trad.it. a cura di S. Proietti, *Walden. Vita nel bosco*, Milano, Feltrinelli, p. 154: «Ho molta compagnia nella mia casa; specialmente la mattina, quando non ci sono visitatori. Fatemi suggerire qualche paragone, che può trasmettere un'idea della mia situazione. Non sono più solo del tuffolo nel lago, che ride a voce così alta, o dello stesso Lago di Walden. Quale compagnia ha quel lago solitario, dico io? Eppure non ha diavoli blu, ma angeli, nel colore azzurro delle sue acque».

⁷¹ J. Levin, "Coordinates and Connections: Self, Language and World in Edward Abbey and W. L. Heat-Moon", *Contemporary Literature*, 41.2 (Summer 2000), pp. 214-251.

Capitolo IV

L'Italia minore di Paolo Rumiz

I motivi del viaggio

Paolo Rumiz, nato il 20 dicembre 1947 a Trieste, ha iniziato la sua carriera giornalistica come inviato speciale per “Il Piccolo” di Trieste, per poi diventare editorialista per “La Repubblica”. Durante gli anni Ottanta e Novanta, ha seguito da vicino gli eventi politici che hanno segnato profonde trasformazioni nei Balcani. Questa esperienza ha ispirato il suo reportage *Maschere per un massacro*¹ nel 1996, seguito dalla documentazione degli eventi bellici in Afghanistan a partire dal 2001. Rumiz è noto per i suoi viaggi lenti, che spesso compie a piedi o con mezzi di fortuna, esplorando terre di confine e luoghi dimenticati, soprattutto nell'Europa dell'Est, nel Nordest italiano e lungo il fiume Po. Da vent'anni, ogni anno, compie dei viaggi nel mese di agosto: i resoconti di questi vagabondaggi sono in parte raccontati nelle rubriche de “La Repubblica”, mentre altri sono stati pubblicati da Feltrinelli come libri. Guidato sempre da principi di essenzialità e trasparenza, Rumiz ha riportato le esperienze di questo continuo vagare, evidenziando gli incontri con un variegato universo di individui e terre affascinanti, con uno stile letterario sobrio e visivo. In molti dei suoi libri evita l'autocompiacimento per raccontare con immediatezza e chiarezza le esperienze vissute, tra cui occorre ricordare le più importanti: i viaggi alla ricerca della lentezza, necessari per conoscere e comprendere i luoghi dimenticati attraversati dallo scrittore.

Nel 2002, Rumiz gira l'Italia in treno, in seconda classe. Inizialmente, l'avventura viene pubblicata su “La Repubblica” in una serie di puntate illustrate dal fumettista Francesco Altan; per poi, venir alla luce con un'edizione Traveller (Feltrinelli) nel 2009, con il titolo

¹ P. Rumiz, *Maschere per un massacro. Quello che non abbiamo voluto sapere della guerra in Jugoslavia*, Milano, Feltrinelli, 2011.

*L'Italia in seconda classe.*² Rumiz e il misterioso compagno 740 attraversano la penisola dalle isole al Nord vagando per 7480 km, nelle stazioni dove ancora puoi trovare delle panchine di attesa. Alcune di queste stazioni, da lì a qualche anno diverranno luoghi deserti, inghiottiti da un progresso ferroviario che non vede in loro le capacità per accogliere la nuova alta velocità. Il viaggio coincide con la privatizzazione delle ferrovie e con la crescente realizzazione delle linee autostradali. *L'Italia in seconda classe* valorizza la resistenza del viaggio lento e la diversità dei territori italiani:

Questo racconto ferroviario è figlio di un preciso momento storico. Racconta l'inizio del grande saccheggio ai danni della *res publica*, il "bene comune" di cui il compagno 740 e io abbiamo eletto a simbolo il treno; la gloriosa "vagona baldracca" che sferraglia e fa il suo dovere fino all'ultimo, in attesa della rottamazione. L'abbiamo scelta apposta, perché è snobbata dal popolo dei gommati e ci è apparsa l'ultimo simbolo di rivolta contro l'andazzo dell'arrogante arraffare.³

Nel 2003 viene pubblicato *È Oriente*,⁴ una raccolta di viaggi verso l'Europa orientale. Questi racconti nascono da un mix di lavoro giornalistico e viaggi "in libera uscita". Alcuni di questi resoconti sono già stati pubblicati su giornali e riviste, in forma più asciutta. Il nucleo di *Dove andiamo stando?* è comparso sul settimanale "Diario" nell'autunno del 1998. *L'uomo davanti a me è un ruteno* è frutto di due viaggi successivi compiuti nell'inverno del 1999, ma solo la prima parte – quella sino al confine ucraino – è stata raccontata su "Il Piccolo" di Trieste, nel febbraio dello stesso anno. Sia *Chiamiamolo Oriente* sia *Capolinea Bisanzio* traggono spunto da lunghi reportage usciti a puntate su "la Repubblica", rispettivamente nel gennaio del 2000 e nel giugno del 1999. *Ljubo è un battelliere* e *Il "frico" e la "jota"* (quest'ultimo, collage di quattro diverse pedalate) sono invece del tutto inediti in *È Oriente*. Rumiz si sposta con vari mezzi di trasporto: in bici, in treno, in auto o su una chiatte (per attraversare il Danubio). Rumiz ha scelto di viaggiare e osservare seguendo ritmi,

² P. Rumiz, *L'Italia in seconda classe. Con i disegni di Altan e una Premessa del misterioso 740*, Milano, Feltrinelli, 2009.

³ Ivi, p. 11.

⁴ P. Rumiz, *È Oriente*, Milano, Feltrinelli, 2003.

passi e cadenze distanti dalla velocità e dall'aspetto teleologico della meta, valorizzando la lentezza del viaggio, che permette di restaurare la memoria dei luoghi e reinventarli attraverso la scrittura:

Il viaggio può salvarci. Il nomadismo lento, lo sguardo diagonale dal finestrino, il dialogo vis-à-vis nello scompartimento, l'ascolto di voci deboli, la fatica, la condivisione. Non abbiamo alternative per orientarci fra queste montagne di impressioni, scariche emozionali, stati d'animo, frammenti di voci, schegge di immagini da luoghi troppo piccoli, oppure, all'estremo opposto, conversazioni troppo grandi, scontri di opinioni in libertà nel cielo rarefatto dei talk show.⁵

Dopo aver compiuto due grandi viaggi per "la Repubblica" sulle Alpi e sugli Appennini, rispettivamente nel 2003 e nel 2006, Rumiz pubblica *La leggenda dei monti naviganti*.⁶ In totale, è un viaggio lungo ottomila chilometri attraverso le strade secondarie italiane, percorsi a bordo della mitica Fiat 500 "Topolino", in onore di Nicolas Bouvier e del suo capolavoro, *L'Usage du monde* (La polvere del mondo, 1963).⁷ È il racconto della spina dorsale italiana, di luoghi ai margini, delle periferie abbandonate dalla politica, di posti dove il rapporto con la natura è vita e dove la gente è ancora capace di «opporsi all'insensata monocultura del mondo contemporaneo».⁸

Nel 2013 pubblica *Morimondo*,⁹ un diario di bordo dove il protagonista è il fiume per eccellenza, il Po. Rumiz conferisce al fiume un ruolo di primo piano, raccontandolo per la prima volta in una narrazione che si svolge a stretto contatto con l'acqua, in un'esperienza sensoriale intensa e coinvolgente. Questa prospettiva offre una reinterpretazione dei colori delle terre e dei fondali, dei sapori dei cibi e dei vini, dei suoni dei dialetti, e degli sguardi che lo esplorano e lo costeggiano. Inoltre, i suoi incontri con le persone legate alla vita del fiume, come la cacciatrice di luoghi Valentina Scaglia, il raffinato corsaro Paolo Lodigiani, e

⁵ P. Rumiz, *L'uomo davanti a me è un ruteno*, in *È Oriente*, cit., p. 58.

⁶ P. Rumiz, *La leggenda dei monti naviganti*, Milano, Feltrinelli, 2007.

⁷ N. Bouvier, *L'Usage du Monde*, cit.; trad. it. a cura di M. T. Giaveri, *La polvere del mondo*, cit.

⁸ Ivi, p. 13.

⁹ P. Rumiz, *Morimondo*, Milano, Feltrinelli, 2013.

il traghettatore dai tratti danteschi Angelo Bosio, arricchiscono ulteriormente il tessuto narrativo.

*Appia*¹⁰ esce nel 2016. Con un gruppo di amici, Rumiz ripercorre la via più antica d'Europa, la via Appia. È un viaggio che lo porterà a piedi da Roma a Brindisi, riportando così alla luce l'antico percorso dimenticato da secoli. È una buona occasione per ricordare personaggi come Orazio e Antonio Cederna, ardenti difensori dell'Appia contro le minacce edilizie, o personaggi storici come Spartaco e Federico II. Le mappe elaborate da Riccardo Carnovalini, frutto di ricerche su carte geografiche, foto aeree e ispezioni sul terreno, fungono da prezioso complemento al racconto, delineando così l'itinerario tracciato nelle pagine del libro.

Rumiz è uno scrittore instancabile, come dimostrano i numerosi reportage pubblicati da Feltrinelli: *La secessione leggera* (2001), un viaggio attraverso le mentalità, le tradizioni e i simboli del Nord; *Tre uomini in bicicletta* (con Francesco Altan; 2002), una sintesi del viaggio da Trieste a Istanbul; *Annibale. Un viaggio* (2008), un viaggio non solo nella memoria del grande condottiero, ma anche una lente d'ingrandimento sull'attualità; *La cotogna di Istanbul* (2010), il racconto della storia d'amore tra Max e Masa; *Il bene ostinato* (2011), i racconti dei volontari che operano con "medici con l'Africa" del Cuamm; *A piedi* (2012), un viaggio a piedi da Trieste a Promontore; *Trans Europa Express* (2012), un viaggio di seimila chilometri da Rovaniemi a Odessa; *Come cavalli che dormono in piedi* (2014), racconta la storia dei trentini e giuliani arruolati nell'esercito austroungarico per combattere sul fronte orientale; *Il Ciclope* (2015), un viaggio su un'isola non specificata del Mediterraneo; *Il filo infinito. Viaggio alle radici d'Europa* (2019), un pellegrinaggio sentimentale attraverso i monasteri benedettini; e infine, *Il veliero sul tetto. Appunti per una clausura* (2020), un diario elaborato durante la pandemia.¹¹

¹⁰ P. Rumiz, *Appia*, Milano, Feltrinelli, 2016.

¹¹ Per un approfondimento su Paolo Rumiz: P. Rumiz, *La secessione leggera*, Milano Feltrinelli, 2001; *Tre uomini in bicicletta*, Milano, Feltrinelli, 2002; *Annibale. Un viaggio*, Milano, Feltrinelli, 2008; *La cotogna di Istanbul*, Milano, Feltrinelli, 2010; *Il bene ostinato*, Milano Feltrinelli, 2011; *A piedi*, Milano, Feltrinelli, 2012; *Trans Europa Express*, Milano, Feltrinelli, 2012; *Come cavalli che dormono in piedi*, Milano, Feltrinelli, 2014; *Il Ciclope*, Milano, Feltrinelli, 2015; *Il filo infinito. Viaggio alle radici d'Europa*, Milano, Feltrinelli, 2019; *Il veliero sul tetto. Appunti per una clausura*, Milano, Feltrinelli, 2020; T. Veneri, *I viaggi in Italia di Paolo Rumiz*, in "La letteratura degli italiani: 3. Gli italiani della letteratura. Atti del XV Congresso Nazionale dell'Associazione degli Italianisti Italiani (ADI), Torino, 14-17 settembre 2011. Sessioni parallele", a cura di

Prima di prendere in esame *La leggenda dei monti naviganti* e *L'Italia in seconda classe*, è importante stabilire, o almeno cercare di stabilire, che tipo di scrittura di viaggio sia quella di Paolo Rumiz. Considerando l'evoluzione sia dello stile sia delle intenzioni del genere odepórico nel corso dei secoli, quasi in sintonia con i cambiamenti nelle modalità di viaggio, non sorprende il fatto che nel XX secolo il genere abbia subito ulteriori trasformazioni, sia nel modo di comunicare sia nello stile adottato, alimentando così un vivace dibattito sulla definizione stessa della letteratura di viaggio. Comparando lo stile narrativo di Rumiz con quello di altri viaggiatori della seconda metà del Novecento, è possibile inserire i testi di Rumiz nel genere del reportage narrativo, una miscela in cui a volte prevale la scrittura giornalistica, a volte la pura narrazione. Nel panorama del genere letterario, il reportage narrativo è sicuramente uno dei sottogeneri più ibridi, una commistione tra la necessità di raccontare il reale e un'istanza narrativa in grado di coinvolgere il lettore: «il reportage nasce proprio dalla combinazione e fusione di questi due diversi elementi, e la narrazione che ne risulta intreccia l'esperienza personale (e dunque non oggettiva) con il viaggio come circostanza esteriore al soggetto».¹² I reportage di Rumiz sono spesso stati pubblicati prima su "La Repubblica", e successivamente come libri. All'interno del panorama editoriale, il giornalista deve considerare attentamente il pubblico, le sue inclinazioni, le sue passioni e l'impatto delle innovazioni tecnologiche che stanno modellando il settore. È un genere «che mescola insieme linguaggi diversi: il saggio, l'articolo, l'intervista, il racconto breve, la descrizione di costume, spesso anche foto o cartine geografiche».¹³ Ciononostante, per via della mescolanza di elementi, è un genere che non sempre viene apprezzato dalla critica:

C. Allasia, M. Masoero, L. Nay, Torino, Edizioni dell'Orso, 2012, pp. 49-59; S. Caserta, Mediterranean resistance in Paolo Rumiz's *Il Ciclope: the island and the lighthouse*, *Italian Studies. Latest articles*, 2018; M. Czorycki, 'The Politics of Travel: Eastern Europe in Paolo Rumiz's *È Oriente*', *Italian Studies*, 69.1 (2014), 139-157; L. Polezzi, *Translating Travel: Contemporary Italian Travel Writing in English translation*, Aldershot, Ashgate, 2001.

¹² R. Baronti Marchiò, *Journey without maps: il reportage narrativo*, in *Camminare scrivendo. Il reportage narrativo e dintorni*, atti del Convegno, 9-10 dicembre 1999, a cura di N. Bottiglieri, Cassino, Università degli Studi di Cassino, 2001, p. 53.

¹³ N. Bottiglieri, *L'esperienza di viaggio nell'epoca della sua riproducibilità narrativa*, in *Camminare scrivendo*, atti del Convegno, 9-10 dicembre 1999, a cura di N. Bottiglieri, Cassino, Università degli Studi di Cassino, 2001, p. 38.

Il reportage narrativo è oggetto del tiro incrociato di due categorie opposte di detrattori: da una parte coloro che ritengono gli eventi meramente referenziali troppo poco sofisticati per essere ritenuti degli oggetti estetici, e viceversa chi considera gli elementi di *fiction* completamente privi di valore di verità e liquida queste opere come discorso non autentico e privo di qualunque attendibilità.¹⁴

In realtà, questo genere letterario è divenuto popolare grazie agli elementi metaletterari che lo contraddistinguono, il viaggio nel viaggio, la possibilità di reinventare i luoghi attraverso i ricordi, l'occasione di ridisegnare i confini delle mappe geografiche attraverso il percorso. Il genere in questione suscita la curiosità dei lettori in quanto crea una leggera linea di distinzione fra realtà e finzione, rendendo difficile discernere il confine tra i due. A fronte di queste tematiche, il ruolo dell'Italia nei reportage di Rumiz è particolarmente indicativo per valutarne le discontinuità nel tempo. Si osserva infatti un'evoluzione dalla saggistica fortemente autobiografica a narrazioni vere e proprie, dove il viaggio non serve più a legittimare e rinforzare la riflessione giornalistica tramite la testimonianza diretta, ma diventa l'oggetto principale del racconto. Questo ruolo si inserisce in un processo di riposizionamento delle unità geografiche del racconto, caratterizzato da un graduale avvicinamento e da una lenta riformulazione dell'idea di Italia.¹⁵ Inizialmente descritta come una totalità dispotica, colpevole di ignorare le identità ibride delle sue aree periferiche e le loro dinamiche e connessioni, l'Italia viene poi esplorata nelle sue dorsali abbandonate, le Alpi e gli Appennini, e nelle leggende che ancora le popolano, antiche come quella annibalica o moderne come quelle ferroviaria e garibaldina. Questo percorso culmina con l'impresa del tricolore di Montecchio, in un rovesciamento biografico che porta all'adesione al paradigma nazionale.

Nella premessa de *La leggenda dei monti naviganti*, Rumiz afferma che non sarà sempre sincero nei confronti del lettore:

¹⁴ R. Baronti Marchiò, *Journey without maps: il reportage narrativo*, cit., p. 52.

¹⁵ T. Veneri, *I viaggi in Italia di Paolo Rumiz*, in "La letteratura degli italiani: 3. Gli italiani della letteratura. Atti del XV Congresso Nazionale dell'Associazione degli Italianisti Italiani (ADI), Torino, 14-17 settembre 2011. Sessioni parallele", a cura di C. Allasia, M. Masoero, L. Nay, Torino, Edizioni dell'Orso, 2012, pp. 49-59.

Poiché coltivo l'illusione che grazie a questi luoghi il mondo eviterà la catastrofe, ho pensato fosse giusto non svelarli del tutto. In certi casi, mi sono limitato a dare solo vaghe tracce topografiche. In altri, ho depistato il lettore, imbrogliato le carte o taciuto completamente.¹⁶

Questa premessa è figlia di due motivazioni. La prima, è che nel momento in cui Rumiz scrive, le sensazioni e i pensieri possono non coincidere con quelli vissuti durante il viaggio, quando il ricordo viene meno, l'immaginazione prende il sopravvento. Un esempio comparatistico è il rapporto tra fotografia e scrittura di Ernaux ne *L'usage de la photo* (2005):¹⁷ «Je ne suis plus dans la réalité qui a suscité mon émotion puis la prise de vue de ce matin-là. C'est mon imaginaire qui déchiffre la photo, non ma mémoire».¹⁸ Nel momento in cui la memoria non riesce a ricostruire quel momento, entra in gioco l'immaginazione. La seconda motivazione è che, scrivendo di essi, cioè delle piccole realtà incontrate tra le Alpi e gli Appennini, rischierebbe di renderli popolari, con due evidenti conseguenze: distruggerebbe l'autenticità di questi luoghi, segnando così la bellezza dei posti controcorrente, dei luoghi non omologati; e di conseguenza, potrebbe essere un'incentivazione al cosiddetto ecoturismo o turismo alternativo che negli ultimi anni sta trasformando i luoghi marginali in mete *mainstream*.¹⁹

Il viaggio attraverso le catene montuose italiane si rivela una piacevole scoperta: «ero partito per fuggire dal mondo, e invece ho finito per trovare un mondo: a sorpresa, il viaggio è diventato epifania di un'Italia vitale e segreta».²⁰ Ma cosa lascia questo cammino all'autore? Meraviglia e rabbia. Nelle pagine è possibile leggere lo stupore continuo del viaggiatore per la bellezza umana e paesaggistica di luoghi incontaminati, ma è forte anche l'indignazione per la noncuranza di una classe dirigente che lascia queste realtà in balia del vuoto politico. La gestione del territorio e il rapporto tra politica ed ecosostenibilità sono temi centrali nell'opera di Rumiz, ma ci sarà modo di parlarne in seguito. L'aspetto principale,

¹⁶ P. Rumiz, *La leggenda dei monti naviganti*, cit., p. 14.

¹⁷ A. Ernaux, *L'usage de la photo*, Paris, Gallimard, 2006.

¹⁸ Ivi, p. 24.

¹⁹ D. MacCannell, *The Tourist: A New Theory of the Leisure Class*, Berkeley, University California Press, 1999; trad. it. a cura di L. Guiotto, *Il turista. Una nuova teoria della classe agiata*, Torino, UTET, 2012.

²⁰ P. Rumiz, *La leggenda dei monti naviganti*, cit., p. 13.

tuttavia, su cui è importante porre l'attenzione sono i luoghi e le persone conosciute da Rumiz durante il viaggio, mondi subalterni in cui la parola chiave è ancora "resistenza". La montagna può rivelarsi quindi sotto vari aspetti:

Come ogni vascello nel mare grosso, la montagna può essere un insopportabile incubatoio di faide, invidie e chiusure. Ma può essere anche il perfetto luogo-rifugio di uomini straordinari, gente capace di opporsi all'insensata monocultura del monto contemporaneo.²¹



Figura 1. P. Rumiz, *La leggenda dei monti naviganti*, Milano, Feltrinelli, 2007.

²¹ *Ibidem*.

Prima di commentare le premesse e i veicoli usati dallo scrittore durante il viaggio, è necessario specificare un elemento nella struttura narrativa di quest'opera. Il libro è il risultato di due viaggi a distanza di tre anni: la prima parte racconta e ricorda una serie di escursioni più o meno lunghe sulle Alpi; mentre la seconda racconta un viaggio lungo la spina dorsale italiana, dall'Appennino ligure fino alla Calabria. I veicoli utilizzati per navigare tra le Alpi sono molteplici: barche, auto, biciclette. Non di rado la descrizione del luogo è lasciata al ricordo di un viaggio precedente: in questi casi, non è chiaro con quale mezzo l'autore stia passando da una montagna all'altra. La Fiat Topolino entra nella narrazione solo in un secondo momento, quando Rumiz decide di percorrere tutti gli Appennini fino alla Calabria. L'auto viene soprannominata Nerina, per via di una seconda verniciatura fatta dal secondo proprietario del veicolo. Dopo aver ricevuto una lettera dall'amico Mario Mallardi, in cui veniva criticato per alcune ovvietà presenti nel reportage sulle Alpi (la prima parte del libro), Rumiz decide quindi di partire, attraversando l'anima dell'Italia, gli Appennini:

Ormai era chiaro. Dovevo tornare, navigare sull'Appennino, ancora più in profondità di quanto avessi fatto sulle Alpi. Il tunnel della Bologna-Firenze mi appariva sempre più una dantesca allegoria. Il simbolo di un paese dove le grandi reti restavano cieche rispetto al territorio. Anche l'autostrada, a pensarci, era un tunnel che impediva di vedere intorno, un imbuto che si intasava risucchiando la vita dai capillari circostanti senza irrorarli di nulla. Dovevo ripartire da zero, con il mezzo di trasporto più lento che ci fosse. [...] Pensai a un sidecar tedesco, poi a una vecchia, rivoluzionaria Deux Chevaux. Volevo che l'Italia fosse il mio Afghanistan, un pezzo di Via della Seta. Poi ripensai alle Topolino che avevo incontrato sul Passo Spluga nella mia scorribanda alpina. Erano simpatiche e italiane: se ne avessi trovata una, mi avrebbe facilitato gli approcci.²²

Non è un caso che, ripensando alla Topolino, Rumiz pensi all'Afghanistan. Il rimando intertestuale a *L'Usage du monde* di Nicolas Bouvier dimostra l'ammirazione del giornalista nei confronti dello scrittore svizzero. Una scelta insolita, ma carica di significato, per un

²² Ivi, p. 183.

autore che ha percorso migliaia di chilometri in Europa con la sua bicicletta, e che nel 2006, decide di partire con un'auto che proprio quell'anno «compie settant'anni».²³ Il motivo è semplice, Rumiz sceglie la lentezza delle strade minori:

Dopo anni di bicicletta sapevo che i mezzi lenti non sono solo un modo per vedere di più, ma anche un filtro per selezionare gli incontri. Difficile che un arrogante o un'idiota si soffermi a scambiare due chiacchiere con il conducente di un'utilitaria o di una bicicletta. Quella è gente che semmai si irrita, odia la lentezza per sprezzo o per segreta invidia; dunque viene svelata all'istante dal macinino che la esaspera con la sua andatura.²⁴

Il veicolo si rivela quindi un accentratore di incontri importanti, di conseguenza anche un «catalizzatore di memorie».²⁵ Così come Heat-Moon, Rumiz decide di darsi alcune regole di viaggio: «Niente città. Niente pianure. Niente guide rosse, verdi o blu ai monumenti. Niente ristoranti o alberghi a tre stelle», ma esclude anche «i luoghi famosi e i grandi centri. [...] Niente Assisi, l'Aquila, Perugia. Niente Foligno e niente Cosenza».²⁶ A differenza dello scrittore statunitense, l'equipaggiamento è esiguo: «mappe, agendina, indirizzario, la polverina contro le zecche, la pistola scacciacani, il coltello nero di Mauro Corona».²⁷ In generale, l'opera è omogenea su tematiche come la marginalità dei territori, l'abbandono delle montagne e l'assoluta assenza della classe dirigente, ma, propone anche delle grandi divergenze tra le due catene montuose. Ci sarà modo di affrontare queste differenze nei paragrafi successivi.

In *L'Italia in seconda classe* l'unica regola prefissata prima della partenza da Rumiz e il misterioso 740 è quella di ricoprire 7480 chilometri lungo la penisola, la stessa distanza percorsa prendendo la Transiberiana, dagli Urali a Vladivostok. Anche in questo caso, Rumiz scrive un libro dove odio e amore si alternano così come i binari dei treni presi da Sud a Nord. L'odio per i cambiamenti che mutano non solo le ferrovie, bensì l'intera società.

²³ Ivi, p. 184.

²⁴ Ivi, p. 183.

²⁵ Ivi, p. 257.

²⁶ Ivi, pp. 185-187.

²⁷ Ivi, p. 190.

Alcune delle stazioni citate nel viaggio verranno dismesse da lì a poco tempo. È la morte dei piccoli centri: «la fine dei territori comincia così, con il bar e la panetteria che chiude, il parroco che se ne va, poi con le stazioni del silenzio. Sento che comincia il viaggio in uno straordinario patrimonio dilapidato».²⁸

È anche un viaggio nel quale Rumiz non riesce a nascondere l'amore che prova per la sua terra, e in particolare per quei luoghi che raccontano ancora delle storie uniche. Le strade secondarie delle montagne e le stazioni abbandonate coltivano ancora l'esperienza del viaggio lento: Heat-Moon e Rumiz osservano gli stessi mondi subalterni cambiare, diventare sempre più marginali in una società che non ha più tempo per guardare indietro.

I “monti naviganti”

La leggenda dei monti naviganti racchiude l'immobile bellezza delle Alpi e degli Appennini. La descrizione delle cime e dei paesaggi montuosi aprono gli occhi al lettore verso un mondo che appare oggi abbandonato e in alcuni mesi dell'anno deterritorializzato. Il resoconto di viaggio è costruito da Rumiz sugli incontri con i «giardinieri di Dio – elfi guardiani dei loro microcosmi e garanti dell'equilibrio ambientale della nazione»;²⁹ sui ricordi dei viaggi precedenti, storie che riportano alla mente personaggi straordinari come Francesco Bider, morto in guerra in difesa della libertà kosovara; sull'immaginazione, strumento fondamentale per compiere il viaggio nel viaggio, il mezzo con cui l'autore reinventa più volte i luoghi in cui passa.

La prima vera domanda da porsi riguarda il significato della metafora della navigazione. Il titolo dell'opera ha una tripla valenza: da una parte vuole evidenziare le problematiche ambientali legate al cambiamento climatico, fattore decisivo nell'arretramento di ghiacciai e causa di numerose frane; dall'altra, lo scrittore vuole ricordare quanto le nostre catene montuose siano stati importanti nella storia della penisola; infine, in un ipotetico

²⁸ P. Rumiz, *L'Italia in seconda classe*, cit., p. 25.

²⁹ P. Rumiz, *La leggenda dei monti naviganti*, cit., p. 13.

nubifragio apocalittico, la Topolino rappresenta un'Arca che naviga tra gli Appennini, salvando metaforicamente quei luoghi perduti: «“Imbarcarsi” è un verbo d'azione perfetto per chi si ostina a navigare in un paese che ha dimenticato se stesso. L'Italia».³⁰ Nelle Alpi «ti accorgi che in montagna nulla è fermo, c'è un lavorio incessante che devia i torrenti e i fiumi, genera laghi e frane».³¹ Sul Monte Rosa, una delle montagne più importanti dell'arco alpino, Rumiz si accorge quanto la situazione sia disperata: «dal 2001, quando la soglia dello zero termico è schizzata oltre i quattromila metri. Il ghiacciaio si è messo in moto e ora deraglia, come un treno. [...] Oggi arriva altra gente. Geologi e naturalisti, da tutto il mondo, a studiare la bestia che muore».³² Ma se sulle Alpi la sensazione è quella di uno spostamento costante, sugli Appennini la percezione diventa «anatomica»:³³ «Gli Appennini sono fluidi, un gregge di pecore in moto, un arcipelago pellegrinante».³⁴

Il confronto tra Alpi e Appennini, tuttavia, non è solo confinato alla problematica ambientale. Giorgio Barberi sugli Appennini scrisse: «le cime offrono la sola visione autentica del continuo mutare e rinnovarsi della vita e delle sue voci che lì si raccolgono e si diffondono, al contrario delle Alpi, che sono una sorta di prigione, di confine che impedisce di andare oltre».³⁵ È soprattutto negli Appennini che Rumiz percepisce l'importanza di quei luoghi anche dal punto di vista storico:

Su questo spartiacque fra Scrivia e Trebbia, mi accorgo che a parlare non è solo la geologia inquieta. È anche un flusso umano millenario, un antico rumore di zoccoli, carriaggi e tamburi. Nelle valli sotto di noi è passato di tutto: Celti e Cartaginesi, Svevi e legioni romane. E poi eserciti napoleonici, armate di lanzichenecci, leghe lombarde, partigiani russi e slavi, angloamericani, tedeschi della Wehrmacht, bande irregolari di ogni epoca e tipo.³⁶

³⁰ Ivi, p. 22.

³¹ Ivi, p. 134.

³² Ivi, pp. 138-139.

³³ Ivi, p. 179.

³⁴ Ivi, p. 270.

³⁵ Ivi, p. 199.

³⁶ *Ibidem*.

Le Alpi sono sempre state il confine naturale della penisola. Una protezione naturale contro il nemico, una barriera invalicabile che divide il Mediterraneo dall'Europa settentrionale. Basti pensare al ruolo delle Alpi durante la Prima Guerra Mondiale: controllare le cime permetteva sia agli italiani sia agli austro-ungarici di direzionare il tiro dell'artiglieria sulle vallate sottostanti, riuscendo così a difendere il proprio territorio e attaccare quello nemico;³⁷ oppure nella storia romana, basti pensare all'unico uomo che è riuscito a oltrepassarle a piedi, Annibale.³⁸ Rumiz scrive un libro sulla spedizione di Annibale in Italia, ripercorrendo le tappe significative della sua marcia verso Roma.³⁹ Durante il viaggio sugli Appennini, Rumiz annota spesso le differenze tra le due catene montuose, mostrando più interesse per quest'ultima:

C'è, forse, che le Alpi sono diventate sentinelle della fede ai tempi del Concilio di Trento contro Lutero e guardiane della nazione alla vigilia della Grande guerra. Gli Appennini, invece, non si sono mai fatti reclutare militarmente dagli stati maggiori. Semmai, sono stati nido di resistenze. O meglio lo sono sempre rimasti, dal tempo dei Sanniti, schiacciati per secoli da Roma. Gli Appennini non si sono fatti riempire di ossari, sacrari e campanili-sentinella. Forse, sono semplicemente rimasti ciò che erano anche le Alpi prima che la patria chiamasse. Un universo anarchico, defilato e solidale, custode di diversità mirabolanti. Giorni fa passavo in aereo sulle Alpi. Dal finestrino riconoscevo tutto. Sulle Alpi è impossibile perdersi, hai quei grandi pilastri che ti orientano sempre. Quando volo da Roma a Milano, invece, non riconosco quasi nulla, a parte i laghi. Navigo nell'indistinto, come in un mare in tempesta. Perché? Perché non so collocare Teramo, Macerata o Ascoli su una carta muta d'Italia? Perché i Simbruini, le Mainarde o i Monti della Daunia annegano in un grande nulla? [...] E Annibale, dove ha scollinato nella sua marcia su Roma? Ogni volta mi chiedo se quel vuoto che mi inghiotte è solo geografico o è qualcos'altro.⁴⁰

³⁷ R. Deutsch, *In bianco e nero. La fotografia di guerra sul fronte italiano*, Lecce, Youcanprint, 2024.

³⁸ Cfr. R. P. Martin, *Die Alpen in der Antike: Von Ötzi bis zur Völkerwanderung*, Berlin, Fischer, 2017; trad. it. a cura di E. Passoni, *Le Alpi nel mondo antico: Da Ötzi al Medioevo*, Torino, Bollati Boringhieri, 2018.

³⁹ Cfr. P. Rumiz, *Annibale. Un viaggio*, cit.

⁴⁰ P. Rumiz, *La leggenda dei monti naviganti*, cit., p. 188.

Quel vuoto è frutto dell'indifferenza degli italiani nei confronti dell'Appennino. È un vuoto figlio dell'ignoranza geografica italiana e dello sfruttamento delle risorse ambientali. Allo stato attuale, se durante le estati l'italiano medio cerca di emigrare verso le spiagge meridionali, durante l'inverno, le Alpi diventano un parco giochi dove l'unico interesse è sciare su più piste possibili. Non è possibile dire lo stesso sugli Appennini, mondi subalterni che restano ai margini del turismo italiano sia d'estate sia d'inverno: «Gli italiani sono gente d'autostrada»,⁴¹ «I crucchi conoscono questi posti assai meglio di noi, in primavera fanno degli stage sull'Appennino per studiare questo straordinario orto botanico selvaggio».⁴² L'indifferenza nei confronti del cambiamento climatico, che causa in montagna l'arretramento dei ghiacciai, frane e smottamenti, è il segno di un'Italia che ha perso la propria identità a favore di un mondo dove l'unica preoccupazione è la meta, non il viaggio. In un volo Bucarest-Milano, Rumiz documenta il completo disinteresse dei passeggeri sul paesaggio che gli si apre sotto gli occhi:

Ho l'Europa sotto di me. Dalla Polonia all'Adriatico, dal Danubio alla Francia. Cerco il mio stupore in altri visi, ma i passeggeri dormicchiano, lavorano al computer, leggono annoiati riviste di bandiera. Sono in gran parte italiani, businessmen trapiantati nell'eldorado balcanico del lavoro a basso costo. Nessuno è interessato a quella straordinaria visione. [...] Non hanno idea di cosa siano quel lago di luce e quelle montagne. Il popolo degli autogrill è lontano dal territorio. Non conosco nessuna nazione che assista così passivamente alla morte dei luoghi. Lo si vede già dalla segnaletica, da come i cartelli dei paesi si mescolano a quelli degli ipermercati. Le frazioni, le alture, i ruscelli stanno perdendo il nome, ultimo presidio dell'identità. L'economia ha sostituito la topografia, le pagine gialle la carta geografica.⁴³

I piccoli centri visitati da Rumiz resistono alla globalizzazione, emblemi di identità forti, dove l'amore per la propria terra è in cima alla scala delle necessità. *La leggenda dei monti naviganti* è colma di esempi che lo provano. Uno di questi è il caso di Bavona, un

⁴¹ Ivi, p. 137.

⁴² P. Rumiz, *L'Italia in seconda classe*, cit., pp. 73-74.

⁴³ P. Rumiz, *La leggenda dei monti naviganti*, cit., p. 136.

villaggio della Val Maggia in cui non c'è elettricità. Quando i tecnici di Zurigo crearono una diga sul fiume che muore nelle acque del Lago Maggiore, gli abitanti decisero di rinunciare all'elettricità. Lo choc «non fu affatto la diga. Fu la scomparsa del fiume, trasformato in rigagnolo. [...] Fu il silenzio. Dopo millenni, il rumore dell'acqua non accompagnava più le nostre genti. Era scomparso un atavico elemento identitario».⁴⁴ Chi vive in montagna si riconosce nel paesaggio circostante. Una roccia che frana, un albero che si spezza, un fiume secco sono al pari di una perdita di un parente per queste comunità. Chi invece non si oppone al cambiamento di questi territori è anche il primo a scappare da questi posti. A volte le difficoltà ambientali, insieme a una politica che non tutela questi piccoli borghi, invita la gente ad abbandonare la montagna per andare verso la pianura. Con le problematiche ambientali e l'abbandono di alcune montagne, l'identità di un luogo viene a mancare, è l'Italia minore che scompare:

Sulla mappa del Mugello trovo acque dai nomi favolosi, ma se provo a evocarle non ho risposta. Fonte al Ciliegio! Assente. Fonte della Canina! Assente. Fonte Frassineta! Assente. Fonte di Fosso Lupaio! Assente. Torrente Bagnone! Assente. Fiume Rovigo! Assente. Stanno solo sulla carta, il mormorio è perduto. Qui ogni casa aveva la sua sorgente. E poiché ogni sorgente aveva il suo santo protettore, ora senz'acqua anche i santi se ne sono andati. Il Mugello è pieno di dèi in esilio, dèi partigiani alla macchia. Persino la Madonna dei Tre Fiumi, sulla strada per Marradi, ha perso il senso del nome. Si affaccia su un territorio senza voce.⁴⁵

È questa la motivazione principale che spinge Rumiz a partire per le strade minori. Lo scrittore annota tristemente il cambiamento del territorio a causa dei problemi ambientali: «il silenzio dei fiumi è il motivo di fondo di questo viaggio tra le montagne d'Italia».⁴⁶ Sono questi gli elementi ricercati dall'autore: il mutamento della montagna e le identità che decidono di resistere in questi mondi subalterni, dove «il tempo è una dimensione relativa».⁴⁷

⁴⁴ Ivi, p. 131.

⁴⁵ Ivi, p. 242.

⁴⁶ Ivi, p. 243.

⁴⁷ Ivi, p. 228.

I cambiamenti avvenuti nel corso dell'ultimo secolo però, hanno sempre più separato due mondi che al giorno d'oggi sembrano opposti: la pianura e la montagna, le periferie e il centro. Durante il viaggio negli Appennini, i racconti delle persone incontrate includono sempre un animale, dimostrando quanto il rapporto con la natura sia intenso sulle montagne. L'abbandono di questi luoghi ha modificato il paesaggio e compromesso l'ecosistema:

In quest'arca di Noè c'è un solo animale che latita: l'uomo. Ieri l'emigrazione, oggi la fuga in pianura. I sentieri, che formicolavano di tagliaboschi, pellegrini, carovane di mercanti, mulattieri, emigranti, pastori, contadini e soldati, oggi sono quasi completamente deserti.⁴⁸

Per chi ha deciso di sposare la montagna durante tutto l'anno, la pianura italiana è diventata un posto da evitare. La montagna è generatrice di identità forti. La chiusura geografica di questi luoghi può, tuttavia, portare ad un duplice risultato: o ad un irrigidimento totale nei confronti del mondo esterno, o ad un'apertura rara in relazione a chi decide di visitare questi posti meravigliosi. Nella Valtellina, ad esempio, ci vuole poco a «non essere “dei nostri”, basta essere nati a una valle di distanza».⁴⁹ Un altro caso da ricordare è l'elfo canavese a cui Rumiz dà un passaggio in direzione Pont Canavese. Per il montanaro, tutto ciò che viene dalla pianura, è roba finta: per questo motivo, rifiuta donne, medici, preti e supermercati.⁵⁰ Paradossalmente, il progresso industriale degli ultimi anni, come la costruzione della Tav, è il pretesto per i centri di montagna nel ritrovamento di un'identità collettiva. Il destino di questi luoghi è mantenuto dalla collettività di questi “elfi”, garanti della montagna. L'identità di questi piccoli centri si manifesta nella lotta e nell'amore per il proprio territorio. La protezione delle tradizioni locali a svantaggio dell'omologazione globalizzante non è simbolo di arretratezza, bensì di resistenza:

The dichotomy between local and global, then, loses its *raison d'être*, nullified by the phenomenon of a globalisation that implies both standardisation and proliferation of

⁴⁸ Ivi, p. 212.

⁴⁹ Ivi, p. 115.

⁵⁰ Ivi pp. 158-159.

difference. In the contemporary globalised world, where ‘fragments have acquired [...] new self-consciousness of their role in an increasingly visible totality’, the apparent immobility of the local does not imply backwardness: it might be instead a form of resistance to a movement imposed from the outside.⁵¹

Le valli e le montagne degli Appennini delimitano spesso i confini regionali. Come uno spartiacque, gli Appennini dividono l’Italia tirrenica da quella adriatica. È in questi confini che si possono trovare dei conflitti identitari: queste terre di mezzo sono storicamente delle città-stato, che ancora tutt’oggi mantengono un’autonomia diversa da qualsiasi statuto speciale italiano. Ci sono dei casi nell’appennino ligure, ad esempio nelle valli di Zeri, dove Rumiz incontra le signore degli agnelli. Patrizia, Valentina e Cinzia si occupano del pascolo e della tosatura dei loro greggi. Mentre Rumiz controlla la mappa, Cinzia gli spiega quanto quei luoghi siano ai margini di un’identità nazionale ben definita: «“Non siamo liguri e nemmeno toscane,” mi dice Cinzia, e mi accorgo che ha ragione: ha l’occhio romanesco lampeggiante, corpo di morbidezza ciociara. Ma allora, chiedo, cosa siete? “Sannite”, risponde come fosse la cosa più ovvia del mondo».⁵² Ne *La secessione leggera*, Rumiz indaga sui particolarismi identitari e le marginalità geografiche del Nordest. Attraverso il testo lancia una sfida alla sinistra: riconnettersi con il linguaggio e i simboli del territorio, che nel profondo Nordest sono stati catturati dalla destra. Nell’introduzione a *La secessione leggera*, Rumiz elabora un piccolo manifesto di riforma e riappropriazione semantica, mosso dalla volontà di comprendere un fenomeno geograficamente vicino come l’ascesa politica della Lega:

Non so perché ci voglia tanto a capire che la stirpe è una componente del tutto trascurabile dell’identità. L’*ethnos*, lo sapevano anche i greci, è fatto da tante altre cose. [...] C’è il *topos*, il luogo, dunque il paesaggio, i profumi della terra, l’appartenenza. C’è l’*epos*, cioè le leggende, i racconti, la storia comune. Poi l’*ethos*, la morale, l’insieme delle regole condivise. E ancora il *logos*, la lingua, la parola. E non basta ancora. Dentro

⁵¹ S. Caserta, Mediterranean resistance in Paolo Rumiz’s *Il Ciclope: the island and the lighthouse*, *Italian Studies. Latest articles*, 2018.

⁵² Ivi, p. 218.

la parola «radici» c'è di tutto. C'è talmente tanto che ti viene un sospetto. Ne abbiamo paura solo perché la sua complessità ci è diventata intollerabile, il suo mistero rivoluzionario spaventa questo mondo semplificato dall'idolatria del consumo.

Ritornando alle riflessioni di Rumiz sugli effetti del cambiamento climatico, è possibile notare che la mappa non corrisponde più alla realtà, è solo un oggetto antiquato per orientarsi, ma i nomi di frazioni, contrade e fiumi sono solo un ricordo cartaceo; tuttavia, per Rumiz la mappa ha un ruolo fondamentale nel viaggio. Nonostante qualche volta Rumiz decida di seguire i consigli delle persone incontrate lungo il cammino, rispetto a Heat-Moon, lo scrittore italiano ha preparato, prima del viaggio, una mappa dettagliata dei luoghi e delle persone che può trovare durante il viaggio. Secondo il giornalista, sognare il viaggio è la rappresentazione dell'apice del vagabondaggio, e la mappa, il mezzo tramite cui il sogno si realizza materialmente:

A cena con gli amici di Andrea parlo del viaggio come catena di imprevisti, l'idea cioè che l'itinerario si faccia da sé. Poi apro sul tavolo la carta delle meraviglie, con le meticolose indicazioni dei luoghi e delle persone notevoli sulla strada delle Calabrie. A tavola c'è anche l'attore Giuseppe Cederna, uno dei protagonisti del film *Mediterraneo*. Vuol sapere tutto del viaggio e quando scopre l'affollamento di appunti sul mappone d'Italia scoppia a ridere: "Ma come fai a parlare di imprevisto, questo è un inno alla pianificazione maniacale!". [...] Ha ragione Giuseppe. Non è vero che il viaggio si fa da sé. La carta sublima il momento quasi erotico della preparazione all'avventura. La mappa propizia incontri, ha poteri taumaturgici.⁵³

La struttura digressiva del viaggio fisico e narrativo di Rumiz potrebbe essere più vicina a ciò che Edward Said ha descritto come una «circularity of structure, inclusive and open at the same time».⁵⁴ A metà del viaggio, dopo le osservazioni di Cederna, Rumiz si accorge che la carta cambia giorno dopo giorno: una conseguenza degli incontri lungo il percorso, sono i numerosi consigli che trasformano continuamente la mappa. La carta, quindi,

⁵³ Ivi, p. 224.

⁵⁴ Edward Said, *Culture and Imperialism*, New York, Vintage Books, 1994, p. 189.

«più che a riepilogare, serve a eccitare la fantasia di chi la consulta e ad acchiappare idee nuove per completare l'itinerario». Così come succede anche in *Blue Highways*, in questi momenti è possibile capire cosa vuol dire che «è il viaggio a farsi da sé». ⁵⁵ Gli imprevisti, gli incontri e le storie sono elementi centrali nell'opera di Rumiz. Gli Appennini, che sono «l'anima, lo stomaco» ⁵⁶ di questo paese, sanno raccontare meglio di chiunque altro cos'è l'Italia.

La resistenza delle strade minori

I punti di riferimento del viaggio attraverso gli Appennini passano da antichi cocuzzoli pieni di storia. Il territorio di un'Italia dimenticata, dove Rumiz si chiede spesso come deve essere vivere in questi luoghi durante l'inverno, «quando nell'anima degli indigeni si spalanca il buco nero delle giornate più corte dell'anno». ⁵⁷ Prima di partire, i consigli degli amici montanari sono chiari, per fare un viaggio sulle strade minori degli Appennini bisogna

seguire i gangli della spina dorsale, non perdere di vista quei becchi inconfondibili chiamati "Pen" che migliaia di anni fa hanno dato il nome al tutto e ancora oggi danno il senso al tuo andare. Monte Pènice, Penna, Pennino, Penne, Pennabilli, Pescopennataro. Li trovi dalla Liguria al Molise. Sono le boe di una regata transoceanica, i paletti di un favoloso slalom gigante. Luoghi sacri di cui è rimasto solo il nome celtico e quel brivido che immancabilmente ti prende in cima, dove – mentre guardi senza fiato l'universo – una voce ti tenta dicendoti: "Ecco, un giorno tutto questo sarà tuo". ⁵⁸

Uno degli obiettivi principali di Rumiz è quello di compiere un viaggio lento. È grazie ai luoghi, agli imprevisti, alle storie delle persone incontrate lungo il cammino, che Rumiz percepisce una dimensione diversa del tempo, dove non c'è spazio per la velocità e il

⁵⁵ P. Rumiz, *La leggenda dei monti naviganti*, cit., p. 257.

⁵⁶ Ivi, p. 188.

⁵⁷ Ivi, p. 264.

⁵⁸ Ivi, p. 189.

progresso. La montagna «ha un ritmo che si sposa con l'andatura dell'uomo, che è un animale nomade imprigionato dalla modernità».⁵⁹ Il viaggio è quindi immaginato come un mezzo per comprendere le difficoltà delle altre culture e la complessità delle loro storie, spesso non riconosciute, per scartare i costrutti ideologici e le generalizzazioni diffuse. Inoltre, secondo l'autore

Journey — slow journey in particular — makes the encounter with the Other possible; it is, at the same time, a liberating and stimulating experience that broadens our cultural and psychological horizons. The eulogy of slowness, of minor histories and peripheral spaces, continues to be a distinctive feature of Rumiz's travel writing.⁶⁰

Il movimento dell'autore in questi luoghi è uno spostamento nell'universo infinito, dove la dimensione temporale non esiste. A Tàrtago, Rumiz è costretto ad abbandonare la Topolino per via della pendenza elevata. Proseguendo a piedi, la sensazione è che «tutto è rimasto com'era, i prati sono falciati da una mano invisibile, nelle stradine in selciato l'unica voce è quella di Laika, una cagnetta persa anche lei nel tempo e nello spazio di un mondo perduto».⁶¹ La Topolino vecchia settant'anni è perfetta per l'attraversamento degli Appennini: la sua anzianità coincide con la dimensione temporale del paesaggio, tutto sembra immobile. Il viaggio di Rumiz è «un procedere da sommergibilista nella pancia del tempo».⁶² Oltre alla lentezza, ciò che contraddistingue questi luoghi è il silenzio. Se, sulle Alpi, il ricordo di viaggi precedenti nasce dalla visione di quelle cime, negli Appennini Rumiz scopre quanto il silenzio possa stimolare la memoria. Dopo aver conosciuto Padre Arrigo di Camaldoli, nel Monastero di Fonte Avellana, l'autore entra in connessione con il silenzio della montagna, «scoprendo la dimensione acustica del viaggio».⁶³ Come un paradosso, qualche chilometro più a Sud, in direzione Rieti, Rumiz conosce Pietro De Acutis e i suoi amici, abilissimi “poeti” in ottava rima. Nelle «terre del silenzio» ancora una volta il tempo

⁵⁹ Ivi, p. 72.

⁶⁰ M. Czorycki, 'The Politics of Travel: Eastern Europe in Paolo Rumiz's *È Oriente*', *Italian Studies*, 69.1 (2014), 139-157.

⁶¹ Ivi, p. 200.

⁶² Ivi, p. 224.

⁶³ Ivi, p. 256.

si è fermato, mentre resistono i duelli a colpi di rima. L'autore è passato da un monastero alle locande dove il rumore della rima è l'unico suono che interrompe quel silenzio. Rumiz si chiede quindi:

Che rapporto esiste fra la rima e questo incommensurabile silenzio? Come mai questi appenninici più taciturni dei tibetani sono anche maestri del poetare? Non ho forse trovato la stessa cosa sui monti fra Liguria, Toscana ed Emilia, terre dimenticate dove però risuonano pifferi, fisarmoniche e cornamuse?⁶⁴

Il tempo sugli Appennini si è fermato. Queste sfide rimate sono figlie di tradizioni secolari, frutto di un mondo dove «non c'era la tv a occupare la mente. Non c'era il rumore. Non c'era il ronzio di fondo che ci obbliga a non pensare e a consumare».⁶⁵ Così come succede a Heat-Moon durante il viaggio, anche Rumiz a volte prova solitudine negli spazi ancestrali degli Appennini. Il silenzio, conseguenza dell'abbandono dei piccoli centri in montagna, genera momenti malinconici per lo scrittore: «Quando riparto verso Bardi, il grande vuoto ricomincia. Un vuoto spaventoso, punteggiato qua e là di vecchi soli e badanti straniere. In Africa, anche in pieno deserto, c'è sempre qualcuno sulla strada. Qui no. Senti che la vita è altrove. L'uomo pare estinto come l'elefante di Annibale».⁶⁶

Rumiz dimostra anche come queste terre siano deterritorializzate (l'emigrazione in pianura) e riterritorializzate (l'immigrazione dall'Est Europa). Nei piccoli centri dell'Appennino, spesso le prime voci che Rumiz ascolta non parlano in italiano: sono badanti rumene o ucraine venute nel bel paese in cerca di fortuna. La riterritorializzazione di questi territori passa attraverso la mescolanza di culture, lo spazio europeo diventa improvvisamente stretto quando lo scrittore incontra queste donne. Attraverso le storie di queste persone, «from its own local territory, central and decentred at the same time»,⁶⁷ la scrittura di Rumiz riesce a reinventare questi luoghi del silenzio.

⁶⁴ Ivi, pp. 266-267.

⁶⁵ Ivi, p. 268.

⁶⁶ Ivi, p. 213.

⁶⁷ S. Caserta, Mediterranean resistance in Paolo Rumiz's *Il Ciclope: the island and the lighthouse*, *Italian Studies. Latest articles*, 2018.

La parola più adatta da associare al viaggio di Rumiz lungo le montagne italiane è resistenza. Questi luoghi appartengono a chi ha preferito resistere al richiamo del progresso delle grandi città, a chi ha scelto di vivere in montagna come segno di amore per la propria terra. Le Alpi e gli Appennini sono stati però anche lo scenario della più importante fra le resistenze, la Resistenza italiana. Ciononostante, se, da una parte, le Alpi sono state anche la roccaforte di difesa dello Stato, dall'altra, gli Appennini hanno rappresentato solo sentieri di fuga o di organizzazione per la Resistenza durante il Secondo conflitto mondiale. Attraverso questo viaggio, Rumiz ricorda la lotta partigiana e alcuni degli eroi nazionali. In particolare, ricorda l'aiuto dei popoli appenninici nei confronti delle bande partigiane. Nel 1944, nelle zone della Garfagnana, della Lunigiana e sulle Alpi Apuane, l'azione partigiana coinvolse non solo comunisti e azionisti, ma anche socialisti, anarchici, ufficiali monarchici e alcuni ex-prigionieri di guerra. In questa parte degli Appennini, le divergenze ideologiche hanno compromesso l'efficacia delle formazioni partigiane: nonostante il lavoro del CLN e delle missioni Alleate di collegamento, le formazioni, sebbene ben fornite in termini di uomini, non raggiunsero lo stesso grado di strutturazione delle unità presenti in Emilia e Liguria.⁶⁸ Nonostante ciò, in poco tempo e ad eccezione di pochi casi, furono in grado di riorganizzarsi dopo i brutali rastrellamenti da parte delle forze tedesche e repubblicane durante l'estate, così come i terribili massacri che terrorizzarono la popolazione e macchiarono di sangue numerosi villaggi.⁶⁹ In questo contesto, l'Appennino ha avuto un ruolo fondamentale nel sostentamento e negli aiuti. La montagna si rivela quindi sì un mondo chiuso, ma anche un mondo che

ha nascosto e nutrito centinaia di militari alleati in fuga, consentendo loro di costruire – con la Resistenza – una micidiale base avanzata alle spalle della Linea Gotica. Britannici, americani, polacchi, iugoslavi, olandesi, russi, belgi e francesi. E con loro una sessantina di paracadutisti inglesi, spediti a preparare l'offensiva finale. I locali hanno subito per questo feroci rappresaglie, ma non hanno mai smesso di dare agli stranieri il pane e il pelo delle loro montagne. Fino alla liberazione.⁷⁰

⁶⁸ M. Salvadori, *Breve storia della Resistenza italiana*, Firenze, Vallecchi, 1974.

⁶⁹ G. Carocci, *La Resistenza italiana*, Milano, Garzanti, 1964.

⁷⁰ P. Rumiz, *La leggenda dei monti naviganti*, cit., p. 216.

Ne *La leggenda dei monti naviganti* c'è spazio anche per le storie di eroi morti per la libertà, come quella di Antonio Carini. Figlio di un barcaiolo, dopo la gioventù in Argentina, e la guerra in Spagna nel '36, tornò a Piacenza nel '41, riformando il Partito Comunista e prendendo in mano le brigate garibaldine dell'Appennino piacentino. Dopo essere stato catturato più volte, e aver taciuto nonostante le torture fasciste, fu ucciso da questi ultimi a Meldola con una morte atroce, pugnalato e lapidato.⁷¹ «Dopo la guerra, la storia dell'eroe dei Due mondi padano entrò nella leggenda della Romagna».⁷²

Il viaggio tra le catene montuose italiane è un viaggio nel tempo: Rumiz riesce attraverso il ricordo a riportare alla luce la storia di un territorio che non è mai stato secondario, «la grande storia passa per posti dimenticati».⁷³ *La leggenda dei monti naviganti* «è una storia di paracarri e tornanti. Un viaggio fatto di curve. A falcata lunga o di culo basso, spigolose o rotonde, non importa. Un viaggio di uomini e incontri. Una pista cheyenne incollata alla spina dorsale del paese»,⁷⁴ una storia dove incontri «solo i simpatici, i bambini, i matti, i solitari e i vecchi originali dalla memoria di ferro, che sono proprio le persone con cui vale la pena fermarsi sulla strada della vita».⁷⁵

L'Italia in seconda classe

Sebbene il treno non sia sempre esistito, e anzi la sua introduzione, in Italia soprattutto, abbia costituito un notevole mutamento nell'urbanistica dei vecchi paesi dell'Italia centro-meridionale,⁷⁶ nell'attuale immaginazione comune «il treno, la ferrovia, la stazione sono così fortemente presenti nel nostro immaginario che possiamo essere indotti a pensarli come un

⁷¹ M. Miti, *E Orso non parlò. Antonio Carini, una storia ancora da raccontare*, Mario Miti, Monticelli d'Ongina, 2020.

⁷² P. Rumiz, *La leggenda dei monti naviganti*, cit., p. 246.

⁷³ Ivi, p. 234.

⁷⁴ Ivi, p. 185.

⁷⁵ Ivi, p. 183.

⁷⁶ E. Turri, *Antropologia del paesaggio*, Venezia, Marsilio, 1974.

elemento permanente dell'esperienza umana». ⁷⁷ Nel sud Italia, alcuni dei vecchi borghi, che per ragioni di difesa e controllo del territorio venivano costruiti sulle alture, sono stati abbandonati a causa della costruzione delle ferrovie, lasciando spazio alla nascita di nuovi centri accanto le nuove vie di comunicazione. Certamente, come avviene per ogni innovazione di ampia portata, l'introduzione di nuovi interventi ha comportato nei primi decenni una serie di disequilibri nelle popolazioni che si sono avvicinate a questo nuovo mezzo di trasporto. Con l'arrivo del progresso industriale, le prime impressioni dei letterati americani non sono per nulla positive:

La sensazione più forte e immediata, che rimbalza in modo ossessivo nelle pagine di molti letterati, è quella di profanazione dello spazio edenico, dello sconvolgimento di modelli di vita tesi a conservare intatti i nuclei di un'utopia bucolico pastorale mantenuta per secoli. Dagli scritti di Hawthorne, Emerson, Thoreau, Whitman, fino a quelli di Hemingway, l'ingresso della locomotiva nel paesaggio ha il fascino e la terribilità del manifestarsi di una creatura ctonia e produce lacerazioni simili a quelle di una lama di un'accetta sul legno degli alberi del bosco. ⁷⁸

Nel momento in cui la società accetta questa innovazione, la ferrovia viene vista da subito come un'occasione per incrementare i guadagni economici, tramite la velocità di trasporto delle merci su rotaia. In un secondo momento diventa il mezzo più comodo per spostarsi da un luogo all'altro, creando negli anni un aumento del turismo. ⁷⁹ Il treno è diventato un oggetto comune nell'immaginario collettivo grazie anche all'arte: nel corso del Novecento, letteratura, cinematografia e musica utilizzano il treno come elemento costante delle opere. Non sorprende, pertanto, che dall'unità d'Italia fino alla prima metà del Novecento si sia assistito a un notevole ampliamento della rete ferroviaria nella penisola:

⁷⁷ R. Ceserani, *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Genova, Marietti, 1993, p. 9.

⁷⁸ G. P. Brunetta, *In viaggio per Trenolandia*, in *Un treno lungo un sogno*, Ferrara, Tassinari, 1987.

⁷⁹ Cfr. P. Battilani, *Vacanze di pochi, vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo*, Bologna, Il Mulino, 2001.

Nel 1861 l'Italia unita aveva 2.189 km di ferrovia contro i 9.439 della Francia e i 14.595 dell'Inghilterra. Dopo l'unità ci fu un forte balzo in avanti, con impiego di capitali statali ma ancor più di capitali privati, su iniziativa e pressione dei gruppi politici e degli interessi economici locali. Ecco le tappe: 8.000 km nel 1870, 12.000 nel 1885, 18.500 nel 1905.⁸⁰

Ed infine, «nel 1940 si raggiunse l'apice: 42mila chilometri di rete»,⁸¹ dimostrazione di quanto fosse capillare e utile la ferrovia, prima dell'arrivo dei voli di linea e dell'alta velocità. Oltre alla ferrovia, anche le stazioni ferroviarie hanno acquisito nel tempo un valore storico significativo: è sufficiente considerare che molte delle stazioni tra Lombardia e Veneto furono concepite e costruite durante il dominio austriaco, cui seguirono successivi interventi nel periodo fascista. Ciononostante, anche le stazioni, benché siano ormai elementi stabili nel panorama italiano, stanno subendo negli ultimi tempi un processo di trasformazione, in particolare a causa dell'introduzione dell'Alta Velocità. Alcune stazioni sono state dismesse, altre sono state riqualificate e ampliate per le necessità delle nuove linee veloci. Questo processo coinvolge non solo il sistema ferroviario, bensì le società, i piccoli centri che, con l'eliminazione delle stazioni, diventano sempre meno visitate da chi era costretto a transitare in quei posti. Tale cambiamento comporta uno spostamento economico e sociale enorme: basti pensare quanti giovani lasciano i piccoli borghi, in cerca di fortuna nelle grandi città italiane. È il mondo della velocità, dell'omologazione che vince contro la società delle tradizioni, della lentezza del paesaggio bucolico. Le stazioni centrali vengono quindi standardizzate, fino a diventare dei veri e propri non-luoghi.⁸² L'Italia del Nord diventa così un tracciato, in cui le tappe sono predefinite dall'inerzia del turismo omologato, mentre le linee ferroviarie storiche l'emblema del disservizio italiano.

Su queste ultime, Rumiz e Marco Paolini (il misterioso 740) compiono un viaggio lungo tutta l'Italia, osservando le disuguaglianze di un territorio estremamente eterogeneo, e le trasformazioni infrastrutturali appena accennate. Il soprannome del compagno di viaggio

⁸⁰ R. Ceserani, *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, cit., p. 12.

⁸¹ P. Rumiz, *L'Italia in seconda classe*, cit., p. 115.

⁸² M. Augé, *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Le Seuil, 1992; trad. it. a cura di D. Rolland, *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano, Elèuthera, 1993.

è stato scelto in onore de «*la Sette e quaranta, la più straordinaria locomotiva italiana*». ⁸³
L'amico che accompagna Rumiz non è scelto casualmente: Marco Paolini è «figlio di un
“muso nero”, un macchinista su locomotive di linea». ⁸⁴ Nonostante non abbia parentele con
macchinisti, anche Rumiz si sente legato al mondo ferroviario:

Non ho locomotive nella genealogia, ma so di venire da una città di grandi ferrovie
perdute: Trieste, quella dell'Orient Express, dei treni pieni di fumo per Sofia e Vienna.
Oggi è quasi un binario morto, eppure le sue linee restano le più belle d'Italia. Volano
tra le vigne e il mare, tra Alpi e Danubio. Treni di frontiera, dove basta uno scambio per
incontrare l'Altrove. ⁸⁵

Alla ricerca di questo altrove, spazio e tempo vengono ampliati o ristretti pagina dopo
pagina. Il ricordo e la memoria, il passato e il presente si intrecciano in un'unica dimensione
spaziotemporale. Attraverso simboli e osservazioni, Rumiz rievoca paesaggi che sembrano
distanti anni luce da quelli attraversati, sia fisicamente che culturalmente; succede, ad
esempio, nella tratta Aragona-Agrigento-Catania:

Scende la notte e mi appaiono una mezzaluna turca, una bici e una birra imperlata. È il
paradigma della Trieste-Istanbul. Quel viaggio su due ruote del 2001 mi perseguita, ne
vivo il confronto in ogni riga del mio notes. Mi dico che non poteva esserci viaggio più
perfetto. Ma è un attimo, perché la meraviglia dell'attimo presente vince sul ricordo:
oltre la penombra delle colline, oltre la prima luminescenza dei paesi, immensa, fosforica
nel cielo viola, compare un'altra fantastica icona. L'Etna, il Dio Vulcano. ⁸⁶

Così come in *Blue Highways*, passato e presente viaggiano come le due linee del
binario: a volte parallele, altre volte, invece, incrociandosi in un'unica immagine che li
accomuna. La riflessione sul viaggio afferra spesso anche Paolini; infatti, quando Rumiz lo
chiama, lui «non risponde. È lontano, sta viaggiando dalle parti del Lago Bajkal, a nord delle

⁸³ P. Rumiz, *L'Italia in seconda classe*, cit., pp. 19-20.

⁸⁴ Ivi, p. 19.

⁸⁵ Ivi, p. 20.

⁸⁶ Ivi, p. 42.

montagne del Sinkiang. Sta viaggiando: è entrato in quel misterioso gerundio dell'anima che è l'eterno presente del viaggio». ⁸⁷ Il ricordo e la memoria reinventano il paesaggio che scorre, rallentano e dilatano lo spazio circostante, trasformando il territorio attraverso la scrittura.



Figura 2. P. Rumiz, *L'Italia in seconda classe*. Con i disegni di Altan e una Premessa del misterioso 740, Milano, Feltrinelli, 2009.

Questo approccio allo spazio assume un fascino maggiore considerando che Rumiz scrive quasi sempre in movimento: mentre la locomotiva avanza e il paesaggio cambia velocemente, l'autore sembra restituire, nella sua scrittura, immagini statiche di ciò che osserva. Merita attenzione il fatto che, grazie alle conoscenze di Paolini, sia lui che Rumiz spesso hanno l'opportunità di viaggiare nella cabina di guida insieme al macchinista, il che

⁸⁷ *Ibidem*.

offre loro una percezione del viaggio differente rispetto a quella di un passeggero comune: «in cabina di guida realizziamo che nessun passeggero al finestrino saprà mai la magnificenza di questa penetrazione frontale del paesaggio». ⁸⁸ Se è vero che il treno «è una visione laterale della vita», ⁸⁹ al contrario della Tav, che attraversa il territorio in modo retto senza considerare ciò che trova davanti a sé, la ferrovia storica segue la composizione geografica del paesaggio. Il treno si trasforma quasi in un'entità sensuale, una mano delicata che accarezza dolcemente il profilo delle montagne o gli elementi lungo la ferrovia. Questo contatto così naturale con il treno spiega perché la sua presenza non risulti estranea al paesaggio; al contrario, spesso si armonizza perfettamente con esso, tanto che non è la ferrovia a modificare il paesaggio, ma è il territorio stesso a influenzare il percorso del mezzo di trasporto:

Parte dalla città alta tagliando il pendio vulcanico con perfezione euclidea, e poiché quel pendio è pieno di case, eccolo che sfiora terrazze, lambisce panni stesi, accarezza donne in vestaglia, urta pignatte che sfrigolano, getta occhiate indiscrete su vasche da bagno o camere da letto. [...] Da lassù scopriamo che la nostra è una ferrovia errante. Una colata ha coperto le rotaie, e per farla continuare hanno dovuto spostare il tracciato a valle di qualche decina di metri. ⁹⁰

Oltre alla dirigenza politica del paese, in contrapposizione alla ferrovia storica, Rumiz prende di mira le due soluzioni sostitutive utilizzate in Italia: nel Sud l'autostrada e le corriere, nel Nord la allora neonata alta velocità. Nel Sud il rifiuto per la ferrovia è evidente in Sicilia, dove per gli abitanti «il treno è roba da emigranti, una cosa che ti strappa alla terra, ti porta via per una vita»; ed è per questo che una volta arrivati alla stazione di Palermo «ti aspetti il caos e invece no, solo cani che dormicchiano nella frescura. Nemmeno un clandestino, nemmeno una puttana. I borseggiatori, pure loro, sono altrove: trecento metri più in là, al terminal dei bus. La cuccagna è lì, tra i gommati». ⁹¹ Nella lotta tra le due infrastrutture, per lo scrittore vince la ferrovia, dato che il treno «segna l'ultima alleanza tra

⁸⁸ Ivi, p. 48.

⁸⁹ *Ibidem*.

⁹⁰ Ivi, pp. 48-49.

⁹¹ Ivi, p. 38.

funzionalità ed estetica. L'autostrada, invece, decreta la sconfitta della bellezza». ⁹² Prima di partire, oltre ai chilometri uguali a quelli della Transiberiana (7480), Rumiz e Paolini si erano imposti di non prendere mai un Eurostar lungo il viaggio. Questa regola viene purtroppo infranta a causa del ritardo del regionale Roma-Ancona, all'altezza di Foligno. Così come succede a Heat-Moon quando è costretto a guidare lungo un'interstatale, Rumiz si accorge di quanto i viaggiatori siano distratti da mille altre cose durante il viaggio. I passeggeri moderni sono solo corpi sparati nel tempo, ignari di cosa li circonda, interessati solo alla destinazione:

Penso che in certi casi il verbo “andare” andrebbe declinato al passivo. Certi viaggiatori non “vanno”, ma “vengono andati”. La prova? Il nostro treno-supposta passa luoghi leggendari, ma nessuno guarda fuori. A Jesi, in piazza, fu partorito Federico II di Svevia, ma il popolo dei santi e navigatori lo ignora e non sa come collocarsi nello spazio. [...] La corsa lineare diventa tempo perduto, si comprime e si accorcia come nel treno della Relatività, sparato da Einstein alla velocità della luce. Ma è solo apparenza. In realtà, il tempo diventa noia, dunque si dilata. ⁹³

La rapidità del treno non consente ai viaggiatori di contemplare accuratamente il panorama attraverso il finestrino. Il paesaggio sfreccia velocemente, come in un film, lasciando il passeggero-spettatore incerto sulla sua posizione esatta durante il viaggio. Come accade in un volo aereo, il passeggero non fa il viaggio, bensì lo subisce passivamente. Ciononostante, Rumiz percepisce una dimensione temporale diversa dal solito anche nelle linee “della lentezza”:

A Roccapalumba, Lercara Friddi, Casteltermini – i nomi doppi, sonori, della Sicilia antica – ci si ferma e si riparte nel più assoluto silenzio, con la sensazione che fuori dalla rete veloce il paese diventi steppa, territorio apache, si dilati all'inverosimile. Anche il

⁹² Ivi, p. 74.

⁹³ Ivi, pp. 90-91.

tempo cambia. Ostinarsi a cercare coincidenze è da stupidi. Meglio farsi portare dal caso.⁹⁴

Nel corso del viaggio, il ritmo delle giornate non è dettato dal tempo, bensì dalla distanza che separa un viaggio in treno dall'altro. La lentezza dei regionali del Meridione lascia spazio alla casualità, un elemento che dilata il tempo, fino a renderlo secondario. È proprio in una tratta improvvisata che Rumiz si rende conto di quanto la dimensione temporale sia distorta dallo spostamento. Solo verso la conclusione del viaggio, dopo aver attraversato quasi l'intera penisola, Rumiz si rende conto di essersi liberato completamente dal vincolo del tempo. L'unica variabile che cambia è lo spazio: la distanza o il tipo di treno. Tuttavia, questo spazio appare come infinito poiché non ha una meta precisa. A differenza della Transiberiana, il viaggio transitaliano di Rumiz non ha uno scopo definito, se non quello di coprire gli stessi chilometri della tratta russa. Nella tratta Verona-Monaco di Baviera, Rumiz si accorge di star vagando fuori dal tempo:

Viaggiamo da diciannove giorni appesi alla tirannia di un libretto orario, ma le ore non hanno più senso per noi. È da parecchio che le nostre giornate si dilatano, ma solo oggi ne comprendiamo il motivo. Il nostro non è un viaggio, è un vagabondaggio. Non ha il risucchio della fine, l'accelerazione terminale che travolge. Persino la Luna sembra fermarsi. Me ne accorgo sul treno per Monaco. L'assenza di una meta, il ritmo sincopato, l'andare come barboni in cerca di un Chissadove, ci ha portato fuori dal tempo. Pedalando verso Istanbul, ogni tappa era una corsa verso la mezzaluna turca. Qui no. Ogni giornata, ogni treno, sono un viaggio a sé. Uno spazio che si apre al mattino con la mitragliata dell'obliteratrice sul biglietto e si chiude la sera col rumore delle scarpe buttate sul pavimento di una stanza d'albergo.⁹⁵

In questo reportage, la ferrovia non solo permette una totale immersione nel paesaggio, amplificando le accelerazioni cinematografiche tipiche della prosa di Rumiz fino a un registro epico, ma diventa anche simbolo della nazione. A differenza dell'aereo, totalitario e

⁹⁴ Ivi, p. 38.

⁹⁵ Ivi, p. 127.

imperscrutabile, la ferrovia, democratica e popolare, rappresenta un'Italia minore in via di scomparsa. Così come in *La leggenda dei monti naviganti*, Rumiz riesce a dare voce ad un'Italia privata da una rappresentanza politica adeguata e da una gestione del territorio poco lungimirante. Per Rumiz, «l'alta velocità impera e devasta un paese che Dio ha costruito per regalare al mondo il lusso della lentezza».⁹⁶ Il giornalista e Paolini hanno goduto delle bellezze nascoste della penisola attraverso un vagabondaggio in seconda classe, un viaggio dove uomo e natura parlano ancora lo stesso linguaggio, quello della lentezza. Rumiz ci insegna che «solo andando piano, abbandonati al battito del proprio personale rapporto con le cose, si può vedere scorrere davanti a sé gli infiniti possibili del reale, rigettando la rappresentazione di un universo sempre uguale, che non sa più come commuovere e meravigliare».⁹⁷

⁹⁶ Ivi, p. 12.

⁹⁷ G. De Pascale, *Slow Travel. Alla ricerca del lusso di perdere tempo*, Milano, Ponte Alle Grazie, 2008, pp. 17-18.

Bibliografia

- Aime, Marco & Papotti, Davide. 2012. *L'altro e l'altrove: Antropologia, geografia e turismo*, Torino, Einaudi.
- Appadurai, Arjun. 1996. *Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization*, Minneapolis, University of Minnesota Press. trad. it. *Modernità in polvere*, a cura di P. Vereni, Roma, Meltemi, 2001.
- Augé, Marc. 1992. *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Le Seuil. trad. it. *Nonluoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, a cura di D. Rolland, Milano, Elèuthera.
- Augé, Marc. 1997. *L'Impossible voyage. Le tourisme et ses images*, Paris, Éditions Payot & Rivages. trad. it. *Disneyland e altri nonluoghi*, a cura di A. Salsano, Torino, Bollati Boringhieri, 1999.
- Auriol, Pierre. 2004. *La Fin du voyage*, Paris, Editions Allia.
- Bacchelli, Riccardo. 1952. *L'Italia per terra e per mare. Capitoli di viaggio (1925-1952)*, Milano, Rizzoli.
- Barilli, Bruno. 1952. *Lo stivale*, Roma, Casini.
- Baronti Marchiò, Roberto. 2001. *Journey without maps: il reportage narrativo*, in *Camminare scrivendo. Il reportage narrativo e dintorni*, atti del Convegno, 9-10 dicembre 1999, a cura di N. Bottiglieri, Cassino, Università degli Studi di Cassino.
- Battilani, Patrizia. 2001. *Vacanze di pochi, vacanze di tutti. L'evoluzione del turismo europeo*, Bologna, Il Mulino.
- Baudelaire, Charles. 1857. *Les Fleurs du mal*, Paris, Auguste Poulet-Malassis. trad. it. *I Fiori del male*, a cura di G. Caproni, Venezia, Marsilio, 2021.
- Bonadei, Rossana & Volli, Ugo. 2003. *Lo sguardo del turista e il racconto dei luoghi*, Milano, FrancoAngeli.

- Boorstin, Daniel Joseph. 1971. *The Image: a guide to pseudo-events in America*, New York, Atheneum.
- Borges, Jorge Luis. 1969. *Elogio a la sombra*, Buenos Aires, Emecé. trad. it. *Elogio dell'ombra*, a cura di T. Scarano, Torino, Einaudi, 1971.
- Bottiglieri, Nicola. *L'esperienza di viaggio nell'epoca della sua riproducibilità narrativa*, in *Camminare scrivendo*, atti del Convegno, 9-10 dicembre 1999, a cura di N. Bottiglieri, Cassino, Università degli Studi di Cassino.
- Bourne, Daniel. 1991. *Artful Dodge Interviews William Least Heat-Moon*, in «Artful Dodge», 20-21, pp. 92-120.
- Bouvier, Nicolas. 1963. *L'usage du monde*, Genève, Droz. trad. it. *La polvere del mondo*, a cura di M. T. Giaveri, Milano, Feltrinelli, 2020.
- Brunetta, Gian Piero. 1987. *Un viaggio per Trenolandia*, in *Un treno lungo un sogno*, Ferrara, Tassinari.
- Byron, Robert. 1937. *The road to Oxiana*, London, Macmillan. trad. it. *La via per l'Oxiana*, a cura di M. G. Bellone, Milano, Adelphi, 1993.
- Calvino, Italo. 1967. *Ti con zero*, Torino, Einaudi.
- Carocci, Giampiero. 1964. *La Resistenza italiana*, Milano, Garzanti.
- Caserta, Silvia. 2018. *Mediterranean resistance in Paolo Rumiz's Il Ciclope: the island and the lighthouse*, in «Italian Studies», vol. 74, no. 1, pp. 87-99.
- Celati, Gianni. 2000. *Avventure in Africa*, Milano, Universale Economica Feltrinelli.
- Ceserani, Remo. 1993. *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Genova, Marietti.
- Chatwin, Bruce. 1977. *In Patagonia*, London, Picador-Cape. trad. it. *In Patagonia*, a cura di M. Marchesi, Milano, Adelphi, 1982.
- Chatwin, Bruce. 1987. *The Songlines*, London, Picador-Cape. trad. it. *Le Vie dei Canti*, a cura di S. Gariglio, Milano, Adelphi, 1988.
- Chatwin, Bruce. 1996. *Anatomy of Restlessness*, New York, Viking Press. trad. it. *Anatomia dell'irrequietezza*, a cura di F. Salvatorelli, Milano, Adelphi, 2005.

- Chatwin, Bruce & Theroux, Paul. 1985. *Patagonia Revisited*, London, Picador-Cape. trad. it. *Ritorno in Patagonia*, a cura di C. Morena, Milano, Adelphi, 1991.
- Clapp, Susannah. 1998. *With Chatwin*, New York, Vintage Books. trad. it. *Con Chatwin*, a cura di M. Codignola, Milano, Adelphi, 1998.
- Conrad, Joseph. 1902. *Heart of Darkness* (1899), in ID, *Youth: A Narrative and Two Other Stories*, Edinburgh-London, Blackwood. trad. it. *Cuore di tenebra*, a cura di G. Sertoli, Torino, Einaudi, 1999.
- Cortázar, Julio. 1966. *La autopista del Sur*, in *Todos los fuegos el fuego*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana. trad. it. *L'autostrada del sud*, in *Tutti i fuochi il fuoco*, a cura di F. N. Rossini, Torino, Einaudi, 2014.
- Cortázar, Julio & Dunlop, Carol. 1983. *Los autonautas de la cosmopista: o un viaje atemporal Paris-Marsella*, Buenos Aires, Muchnik Editores. trad. it. *Gli autonauti della cosmostrada: ovvero un viaggio atemporale Parigi-Marsiglia*, a cura di P. Tomasinelli. Torino, Einaudi, 2012.
- Czorycki, Michał. 2014. *The Politics of Travel: Eastern Europe in Paolo Rumiz's È Oriente*, in «Italian Studies», vol. 69, no. 1, pp. 139-157.
- De Pascale, Gaia. 2001. *Scrittori in viaggio. Narratori e poeti italiani del Novecento in giro per il mondo*, Torino, Bollati Boringhieri.
- De Pascale, Gaia. 2008. *Slow Travel. Alla ricerca del lusso di perdere tempo*, Milano, Ponte Alle Grazie.
- Deleuze, Gilles & Guattari, Félix. 1980. *Mille plateaux. Capitalisme et schizophrénie*, Paris, Les Éditions de Minuit. trad. it. *Millepiani. Capitalismo e schizofrenia*, a cura di G. Passerone, Roma, Castelvecchi, 1987.
- Deleuze, Gilles & Guattari, Félix. 1991. *Qu'est-ce que la philosophie?*, Paris, Les Édition de Minuit. trad. it. *Che cos'è la filosofia?*, a cura di A. De Lorenzis, Torino, Einaudi, 1996.
- Deutsch, Riccardo. 2024. *In bianco e nero. La fotografia di guerra sul fronte italiano*, Lecce, Youcanprint.
- Douglas, Norman. 1957. *Siren Land*, London, Macmillan.
- Ellero, Maria Pia. 2012. *Mappe dell'altrove. Luoghi e tempi in "Cristo si è fermato a Eboli"*, in «Italianistica: Rivista di Letteratura Italiana», vol. 41, no. 3, pp. 35-51.
- Emerson, Ralph Waldo. 1836. *Nature*, Boston, James Munroe and Company.

- Enzensberger, Hans Magnus. 1962. *Einzelheiten*, Frankfurt am Main, Suhrkamp Verlag. trad. it. *Questioni di dettaglio*, a cura di G. Piana, Milano, Feltrinelli, 1965.
- Eriksen, Thomas Hylland. 2016. *Overheating: An Anthropology of Accelerated Change*, London, Pluto Press. trad. it. *Fuori controllo. Un'antropologia del cambiamento accelerato*, a cura di C. Melloni, Torino, Einaudi, 2017.
- Ernaux, Annie. 2006. *L'usage de la photo*, Paris, Gallimard.
- Fermor, Patrick Leigh. 1977. *A time for Gifts. On foot to Constantinople from the Hook of Holland to the Middle of Danube*, London, Murray. trad. it. *Il tempo di regali*, a cura di G. Luciani, Milano, Adelphi, 2009.
- Ford, Henry. 1922. *My life and work*, New York, Garden City Publishing Co.
- Freund, Gisèle. 1976. *Fotografia e società. Riflessione ed esperienza pratica di una allieva di Adorno*, Torino, Einaudi.
- Hutton, Adrián Giménez. 1998. *La Patagonia de Chatwin*, Buenos Aires, Sudamericana. trad. it. *Chatwin in Patagonia*, a cura di M. Magliani & L. Marfè, Roma, Nutrimenti, 2015.
- Jesi, Furio. 2013. *Il tempo della festa*, Milano, Nottetempo.
- Kerouac, Jack. 1957. *On the Road*, New York, Viking Press. trad. it. *Sulla strada*, a cura di M. Caramella, Milano, Mondadori, 2016.
- Lackey, Kris. 1997. *Roadframes: the American Highway Narrative*, Lincoln, U. of Nebraska P.
- Landolfi, Tommaso. 1960. *Se non la realtà*, Firenze, Vallecchi.
- Least Heat-Moon, William. 1982. *Blue Highways. A Journey into America*, Boston, Little, Brown & Company. trad. it. *Strade blu. Un viaggio dentro l'America dimenticata*, a cura di I. Legati, Torino, Einaudi, 1988.
- Least Heat-Moon, William. 1991. *PrairyErth (A deep map)*, Boston, Houghton Mifflin. trad. it. *Prateria. Una mappa in profondità*, a cura di I. Legati, Torino, Einaudi, 1994.
- Least Heat-Moon, William. 1999. *River-Horse: A Voyage Across America*, Boston, Houghton Mifflin. trad. it. *Nikawa: diario di bordo di una navigazione attraverso l'America*, a cura di M. Bosonetto, Torino, Einaudi, 2000.

- Least Heat-Moon, William. 2002. *Columbus in the Americas*, Nashville, Tennessee, Turner Publishing Company. trad. it. *Colombo nelle Americhe*, a cura di M. Bosonetto, Torino, Einaudi, 2003.
- Least Heat-Moon, William. 2008. *Roads to Quoz: An American Mosey*, Boston, Little, Brown and Company. trad. it. *Le strade per Quoz: in giro per l'America*, a cura di M. Capuani, Torino, Einaudi, 2011.
- Least Heat-Moon, William. 2013. *An Osage Journey to Europe 1827-1830: Three French Accounts*, Norman, University of Oklahoma Press.
- Least Heat-Moon, William. 2013. *Here, There, Elsewhere: Stories from the Road*, Boston, Little, Brown and Company.
- Least Heat-Moon, William. 2014. *Writing Blue Highways: The Story of How a Book Happened*, Columbia, University of Missouri Press.
- Least Heat-Moon, William. 2017. *Celestial Mechanics: A Tale for Mid-Winter Night*, New York, Three Room Press.
- Leed, Eric J. 1991. *The Mind of the Traveler. From Gilgamesh to Global Tourism*. New York, Basic Books. trad. it. *La mente del viaggiatore. Dall'Odissea al turismo globale*, a cura di J. Mannucci, Bologna, Il Mulino, 1992.
- Lefebvre, Henri. 1974. *La production de l'espace*, Paris Éditions Anthropos. trad. it. *La produzione dello spazio*, Milano, Moizzi, 1978.
- Levi, Carlo. 1945. *Cristo si è fermato a Eboli*, Torino, Einaudi.
- Lévi-Strauss, Claude. 1955. *Tristes tropiques*, Paris, Plon. trad. it. *Tristi tropici*, a cura di B. Garufi, Milano, Il Saggiatore, 1960.
- Levin, Jonathan. 2000. *Coordinates and Connections: Self, Language and World in Edward Abbey and W. L. Heat-Moon*, in «Contemporary Literature», 41.2, pp. 214-251.
- MacCannel, Dean. 1999. *The Tourist: A Theory of the Leisure Class*, Berkeley, University of California Press. trad. it. *Il turista. Una nuova teoria della classe agiata*, a cura di L. Guiotto, Torino, UTET, 2012.
- Machado, Antonio. 1912. *Campos de Castilla*, Madrid, Renacimiento. trad. it. *Poesie*, a cura di C. Rendina, Roma, Newton Compton, 1971.

- Marenco, Franco & Marfè, Luigi. 2009. *La letteratura di viaggio*, in *Letteratura Europea* (vol. II), Torino, UTET.
- Marfè, Luigi. 2009. *Oltre la "fine dei viaggi". I resoconti dell'altrove nella letteratura contemporanea*, Firenze, Leo S. Olschki.
- Marfè, Luigi. 2011. "Delocalizzare i confini. La scrittura dei luoghi e le nuove frontiere dell'altrove", *Between*, I.1.
- Marfè, Luigi. 2012. *Sulle strade del viaggio. Nuovi orizzonti tra letteratura e antropologia*, Milano, Mimesis.
- Märting, Ralph-Peter. 2017. *Die Alpen in der Antike: Von Ötzi bis zur Völkerwanderung*, Berlino, S. Fischer Verlag. trad. it. *Le Alpi nel mondo antico: Da Ötzi al Medioevo*, a cura di E. Passoni, Torino, Bollati Boringhieri, 2018.
- Massara, Giuseppe. 1976. *Viaggiatori italiani in America (1860-1970)*, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura.
- Melville, Herman. 1851. *Moby Dick; or, The Whale*, New York, Harper & Brothers Publishers. trad. it. *Moby Dick, o la Balena*, a cura di C. Pavese, Milano, Adelphi, 1987.
- Miti, Mario. 2020. *E Orso non parlò. Antonio Carini, una storia ancora da raccontare*, Mario Miti, Monticelli d'Ongina.
- Montale, Eugenio. 1969. *Fuori di casa*, Milano-Napoli, Ricciardi.
- Moravia, Alberto. 1972. *A quale tribù appartieni?*, Milano, Bompiani.
- Musil, Robert. 1943. *Der Mann ohne Eigenschaften*, Lausanne, Imprimerie Central. trad. it. *L'uomo senza qualità*, a cura di A. Rho, Torino. Einaudi, 1996.
- Myerson, Joel. 1995. *The Cambridge Companion to Henry David Thoreau*, Cambridge, Cambridge Press University.
- Neihardt, John Gneisenau. 1932. *Black Elk Speaks*, New York, William Morrow & Company. trad. it. *Alce Nero parla*, a cura di J. Rodolfo Wilcock, Milano, Adelphi, 1968.
- Nuwer, Hank. 1985. *W. L. Heat-Moon: The Road to Serendipity*, in «Rendezvous: Idaho State University Journal of Arts and Letters», 21.1, pp. 79-91.
- Peyre, Christiane & Raynouard, Yves. 1971. *Histoire et legends du Club Méditerranée*, Paris, Le Seuil.

- Pirandello, Luigi. 1925. *Quaderni di Serafino Gubbio operatore*, Milano, Mondadori.
- Polezzi, Loredana. 2001. *Translating Travel: Contemporary Italian Travel Writing in English Translation*, Aldershot, Ashgate.
- Raban, Jonathan. 1974. *Soft City*, London, Hamish Hamilton.
- Rumiz, Paolo. 2001. *La secessione leggera*, Milano, Feltrinelli.
- Rumiz, Paolo. 2002. *Tre uomini in bicicletta*, Milano, Feltrinelli.
- Rumiz, Paolo. 2003. *È Oriente*, Milano, Feltrinelli.
- Rumiz, Paolo. 2007. *La leggenda dei monti naviganti*, Milano, Feltrinelli.
- Rumiz, Paolo. 2008. *Annibale*, Milano, Feltrinelli.
- Rumiz, Paolo. 2009. *L'Italia in seconda classe. Con i disegni di Altan e una Premessa del misterioso 740*, Milano, Feltrinelli.
- Rumiz, Paolo. 2010. *La cotogna di Istanbul*, Milano, Feltrinelli.
- Rumiz, Paolo. 2011. *Il bene ostinato*, Milano, Feltrinelli.
- Rumiz, Paolo. 2011. *Maschere per un massacro. Quello che non abbiamo voluto sapere della guerra in Jugoslavia*, Milano, Feltrinelli.
- Rumiz, Paolo. 2012. *A piedi*, Milano, Feltrinelli.
- Rumiz, Paolo. 2012. *Trans Europa Express*, Milano, Feltrinelli.
- Rumiz, Paolo. 2013. *Morimondo*, Milano, Feltrinelli.
- Rumiz, Paolo. 2014. *Come cavalli che dormono in piedi*, Milano, Feltrinelli.
- Rumiz, Paolo. 2015. *Il Ciclope*, Milano, Feltrinelli.
- Rumiz, Paolo. 2016. *Appia*, Milano, Feltrinelli.
- Rumiz, Paolo. 2019. *Il filo infinito. Viaggio alle radici d'Europa*, Milano, Feltrinelli.
- Rumiz, Paolo. 2020. *Il veliero sul tetto. Appunti per una chiusura*, Milano, Feltrinelli.
- Sabbadini, Shantena Augusto. 2015. *Pellegrinaggi verso il vuoto. Ripensare la realtà attraverso la fisica quantistica*, Torino, Lindau.
- Salvadori, Max. 1974. *Breve storia della Resistenza italiana*, Firenze, Vallecchi.

Schiavini, Cinzia. 2005. *Writing the Land: Horizontality, Verticality and Deep Travel in William Least Heat-Moon's PrairieErth*, in *RSA*, 15-16, pp. 93-113.

Schiavini, Cinzia. 2011. *Sulle strade d'America. L'autobiografia di viaggio statunitense contemporanea*, Milano, ShaKe.

Soldati, Mario. 1945. *America primo amore*, Torino, Einaudi.

Sontag, Susan. 1977. *On photography*, New York, Farrar, Straus and Giroux. trad. it. *Sulla fotografia. Realtà e immagine nella nostra società*, a cura di E. Capriolo, Torino, Einaudi, 2004.

Spier, Leslie. 1941. *Language, Culture and Personality: Essays in Memory of Edward Sapir*, Menasha, Wisconsin, Sapir Memorial Publication Fund.

Stannard, David Edward. 1991. *American Holocaust: the Conquer of the New World*, Oxford, Oxford University Press. trad. it. *Olocausto americano: la Conquista del Nuovo Mondo*, a cura di C. Malerba, Torino, Bollati Boringhieri, 2021.

Surdich, Francesco. 1993. *Dal nostro agli altri mondi: immagini e stereotipi dell'alterità*, *Archivio Storico Italiano*, vol. 151, no. 4 (558), pp. 911-986.

Thoreau, Henry David. 1849. *Civil Disobedience*, Concord, Aesthetic Papers. trad. it. *Disobbedienza civile*, a cura di A. Mattacheo, Torino, Einaudi, 2018.

Thoreau, Henry David. 1854. *Walden*, New York, Houghton Mifflin (1964). trad. it. *Walden. La vita nel bosco*, Milano, Feltrinelli, 2014.

Thoreau, Henry David. 1862. *Walking*, Cambridge MA, The Riverside Press (1914). trad. it. *Camminare*, a cura di M. A. Prina, Milano, Mondadori, 2009.

Todorov, Tzvetan. 1989. *Nous et les autres. La réflexion française sur la diversité humaine*, Paris, Éditions du Seuil. trad. it. *Noi e gli altri. La riflessione francese sulla diversità umana*, a cura di A. Chitarin, Torino, Einaudi, 1991.

Turri, Eugenio. 1974. *Antropologia del paesaggio*, Venezia, Marsilio.

Urbain, Jean-Didier. 1991. *L'idiot du voyage. Histoires de touristes*, Paris, Plon. trad. it. *L'idiota in viaggio. Storie di turisti*, a cura di C. Barbarossa, Roma, Aporie, 1997.

- Veneri, Toni. 2012. *I viaggi in Italia di Paolo Rumiz*, in *La letteratura degli italiani 3. Gli italiani della letteratura. Atti del XV Congresso Nazionale dell'Associazione degli Italianisti Italiani (ADI), Torino, 14-17 settembre 2011. Sessioni parallele*, a cura di C. Allasia, M. Masoero, L. Nay, Torino, Edizioni dell'Orso, pp. 49-59.
- Virilio, Paul. 1977. *Vitesse et politique: essai de dromologie*, Paris, Éditions Galilée. trad. it. *Velocità e politica: saggio di dromologia*, a cura di L. Sardi. Milano, Multhipla, 1981.
- Virilio, Paul. 1980. *Esthétique de la disparition*, Paris, Balland. trad. it. *Estetica della sparizione*, a cura di G. Principe, Napoli, Liguori, 2009.
- Virilio, Paul. 1984. *L'horizon négatif. Essai de dromoscopie*, Paris, Éditions Galilée. trad. it. *L'orizzonte negativo. Saggio di dromoscopia*, a cura di M. T. Carbone & F. Corsi. Milano, Costa & Nolan, 2005.
- Walker, Pamela. 1994. *The Necessity in W. L. Heat-Moon's Blue Highways and PrairyErth*, in «Great Plains Quarterly», 14:4, pp. 287-297.
- Warburg, Aby. 2006. *Gli Hopi. La sopravvivenza dell'umanità primitiva nella cultura degli Indiani dell'America del Nord*, Torino, Aragno.
- Weltzien, O. Alan. 1999. *A Topographic Map of Words Parables of Cartography in William Least Heat-Moon's PrairyErth*, in «Great Plains Quarterly», vol. 19, no. 2, pp. 107-122.
- Westphal, Bertrand. 2007. *La Géocritique. Réel Fiction Espace*, Paris, Les Éditions de Minuit. trad. It. *La Geocritica. Reale Finzione Spazio*, a cura di L. Flabbi, Roma, Armando, 2009.
- Whitman, Walt. 1855. *Leaves of Grass*, Brooklyn, Rome Brothers. trad. it. *Foglie d'Erba*, a cura di M. Corona, Milano, Meridiani Mondadori, 2017.
- Zinato, Emanuele. 2012. *Automobili di carta. Spazi e oggetti automobilistici nelle immagini letterarie*, Padova, Padova University Press.