

Da un paese all'altro, da un tempo all'altro

ALVAR NÚÑEZ CABEZA DE VACA, *Naufragi*, a cura di Luisa Pranzetti, introd. di Cesare Acutis, Einaudi, Torino 1989, ed. orig. 1542, trad. dallo spagnolo di Luisa Pranzetti, pp. 152, Lit 14.000.

Una delle testimonianze più inquietanti della conquista dell'America spagnola è la relazione della sfortunata spedizione in Florida della flotta capitanata da Pánfilo de Narváez, in cui Alvar Núñez Cabeza de Vaca fu tesoriere e ufficiale di polizia. *Naufragi*, già pubblicato nel 1980 dall'editrice la Rosa, viene ora riproposto da Einaudi, arricchito di nuove note. Il viaggio che Cabeza de Vaca compie dopo il naufragio dell'ingente flotta, con gli unici tre super-

stiti, non è più un viaggio di conquista ma un viaggio di conoscenza. E un percorso che attraverso paludi sconfiniate, fiumi impetuosi, aridi deserti, andrà errando dalla Florida verso l'Ovest, lungo la costa sud degli Stati Uniti, attraverso il Texas, per arrivare poi, dopo sette anni, in Messico a San Miguel de Culiacán nel maggio del 1536. Cesare Acutis, nella bella introduzione al volume, definiva questo viaggio come un'avventura di transizione all'interno della cultura indiana, dove Cabeza de Vaca vive un'incoffessabile utopia in un mondo alla rovescia, per far poi ritorno all'Istituzione. La nuova identità che Cabeza de Vaca viene ad assumere, è finemente messa in luce da Luisa Pranzetti che nella densa

postfazione, evidenzia altri affascinanti aspetti dei *Naufragi*, che "conferiscono alla cronaca un'intensa coloritura romanzesca".

Silvia Benso

E i russi scoprirono l'America. Diari memorie testimonianze, a cura di Nicoletta Marcialis, Editori Riuniti, Roma 1989, trad. dal russo di Nicoletta Marcialis e Giuseppina Cavallo, pp. 178, Lit 26.000.

I rapporti tra Russia e America, politici, commerciali, sociali, hanno una storia che affonda le radici nel XVI secolo, quando il monaco Mak-

sim Grek in un suo scritto dà notizie sulla scoperta di una nuova terra. Questo volume raccoglie un'interessante serie di documenti (XVIII e XIX secolo) sui primi viaggi e viaggiatori che dalla Russia si recarono nel nuovo mondo per ragioni commerciali, riportando impressioni, notizie, aggiornamenti sotto forma di diari o di corrispondenze. Alcuni di questi hanno il sapore di un manuale di geografia (Lodygin), altri risentono di uno spirito vagamente "missionario" (Selechov), altri ancora forniscono un quadro completo e dettagliato di alcuni aspetti della società americana: dallo schiavismo alla rozza colonizzazione degli europei, alle missioni californiane, ai pellerossa. Il taglio dei resoconti sta fra il giornali-

simo e la diligente relazione di viaggio. Alcuni relatori si lanciano in analisi sociologiche e etnografiche dello stato americano (Poletika), altri privilegiano l'elemento incantato e affascinante delle novità tecnologiche, come lo *steamboat* (Svin'in). I temi ricorrenti sono la convinzione di una scontata superiorità degli europei rispetto agli americani, una grande attenzione alle caratteristiche del commercio e alla situazione morale di quella nuova vita, un pizzico di rammarico per gli sviluppi non realizzati che quella realtà prometteva.

Gian Piero Piretto

HÉLÈNE TUZET, *Viaggiatori stranieri in Sicilia nel XVIII secolo*, Sellerio, Palermo 1988, ed. orig. 1982, trad. dal francese di Alfonsina Bellomo, pp. 420, Lit 50.000.

"Palermo. In latino Panormus, città distrutta della Sicilia, nella Val di Mazara; era sede arcivescovile ed era dotata di un piccolo porto. Prima della sua distruzione, causata da un terremoto, contendeva ad Atessina (sic!) il ruolo di capitale. Si trovava sulla costa settentrionale dell'isola..." Queste parole, stampate nel 1765, non costituiscono l'incipit di un romanzo fantascientifico ante litteram, ma la voce dedicata dalla *Encyclopédie* alla capitale della Sicilia, e meglio di qualunque altro dato servono a fare comprendere quanto, a quell'epoca, l'isola fosse ancora agli occhi degli europei una terra lontana e sconosciuta, avvolta nel mistero. Negli anni immediatamente successivi c'è una radicale inversione di tendenza e la Sicilia riceve il più ampio risarcimento di tanta trascuratezza; diviene meta di una legione di viaggiatori di ogni paese che includono i più bei nomi della cultura settecente-

sca, e basti qui ricordare soltanto quello di Goethe, che visitano l'isola sin nei luoghi più remoti, interrogandone le testimonianze archeologiche e i fenomeni naturali, studiandone le istituzioni, l'economia e i costumi, e registrano quelle osservazioni in diari, lettere, descrizioni, trattati, schizzi, acquarelli, incisioni. Alla fine del secolo la Sicilia è entrata a fare parte stabilmente del patrimonio comune della cultura europea, come uno dei suoi soggetti più familiari e più densi di connotazioni simboliche; secondo la celebre sintesi dello stesso Goethe: "È in Sicilia che si trova la chiave di tutto".

Il massiccio fenomeno della (ri)scoperta della Sicilia negli ultimi tre decenni del XVIII secolo è l'argomento di questo ampio studio di Hélène Tuzet, la cui traduzione italiana è stata voluta da Leonardo Sciascia. Il testo è nettamente diviso in due parti. La prima è una sorta di galleria di ritratti che in brevi capitoli monografici delinea la personalità e il contributo dei principali visitatori settecenteschi dell'isola, a partire dal barone von Reidesel e dall'inglese Patrick Brydone. Il secondo è il vero inziatore della voga del viaggio in Sicilia, che compie nel 1770, e

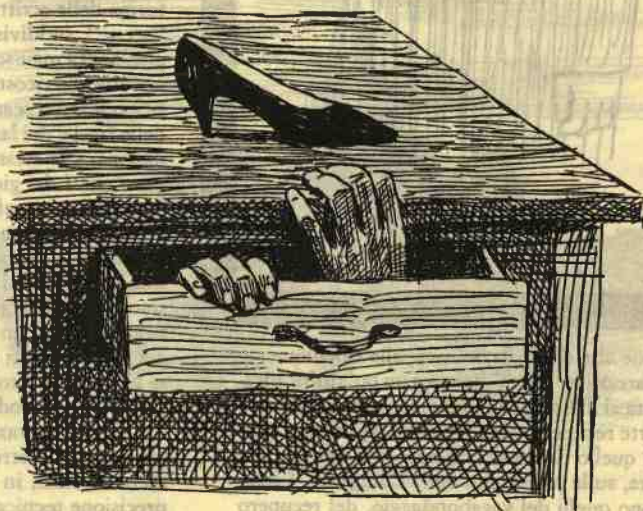
soprattutto della sua trasposizione letteraria; gli si devono infatti una serie di topoi e stereotipi, come la leggenda del brigante siciliano, che continueranno a venire ripetuti dai suoi successori. La Tuzet gli attribuisce anche il merito di avere intuito le potenzialità letterarie del tema dell'Etna come miniera di antitesi paradiso all'esterno e inferno all'interno. In realtà questa intuizione è molto più antica; sta, ad esempio, alla base della rappresentazione della Sicilia nella cultura elisabettiana, come ha recentemente dimostrato Marcello Cappuzzo (Milton e la Sicilia, *Liberia Dante*, Palermo, 1987).

La seconda parte del libro, intitolata "Un ritratto della Sicilia", ricostruisce nei suoi diversi aspetti la fisionomia dell'isola alla fine del '700, sulla base dell'assunto che le testimonianze dei diversi viaggiatori costituiscono un'ideale opera collettiva a più mani che, correttamente interrogata, è in grado di restituirci la realtà storica della Sicilia.

Attilio Carapezza

SAVERIO SCROFANI, *Viaggio in Grecia*, a cura di Ricciarda Ricorda, prefazione di Claudio Magris, Marsilio, Venezia, 1989, pp. 212, Lit 80.000.

Con un utile corredo di note e un'esauriente introduzione della curatrice riemerge — pubblicata dall'Ateneo nel '65 e da Martello, incompleta, già nel '45 — una singolare guida settecentesca in forma epistolare e scioltissimo linguaggio, ancor oggi godibilissima. Insolita, nell'Italia fine '700, la meta del viaggio, una Grecia imbarbarita dai turchi e tuttora 'sepolta' — ma c'è ancora l'eco della fallita insurrezione di Morea; insolito l'autore, il siciliano abate Scrofani, dalla vita avventurosa, esemplare del secolo dei Gorani e Da Ponte. Economista di vaglia per vocazione, tra i primi a parlare in Italia della rivoluzione francese (1791, con la lettera "Tutti han torto..."), alternando soggiorni a Firenze e Venezia con Parigi e Napoli, con vari incidenti di percorso, politici e non, ricoprirà incarichi per il regime borbonico fino alla morte, nel 1835. Del 1794 è il viaggio in Levante; ma, pubblicata nel '98 una più scientifica "Relazione sullo stato... della Morea", lo Scrofani potrà, nel *Viaggio* uscito nel 1799 (e immediatamente tradotto in Francia e Germania) dedicarsi al prediletto modello sterniano, abilmente accostando ai dati dell'erudizione una commozione autentica, temperata da brevi e pungenti osservazioni sul paese, acute ma non acide riflessioni sulla superstizione, una galante attenzione, tutta settecentesca, alla bellezza muliebre. Se per culto dell'amicizia si induce, ahimè, a incidere iniziali sulle rovine, dalla fonte Castalia al Partenone, annota però con gusto la proprietà privata del corpo di San Spiridione che,



a Corfù, "passa di padre in figlio, come un oliveto, o una vigna...". Cade in preda a vera esaltazione preromantica per la strada d'Olimpia e sul Parnaso, ma per poi confessare "non sono un poeta, sono un fanatico". Se, dappertutto, lo sconvolge lo stato politico del paese, degli aborriti turchi parla con un certo equilibrio (sottolineando, per esempio, il "rispetto pe' pazzi"). E se diventa spartano "dimenticando l'Europa e la sua miserabile politica", Atene lo conquista pienamente al delirio winckelmanniano. L'Atene della giustizia, modello di civiltà, ma soprattutto "le ruine che... destano un sentimento e questo non è una pena; è meraviglia, è compassione, è piacere". Passano in secondo piano miti e battaglie, rievocate con retorica partecipa-

zione, idilli campestri e curiosità geografiche: il viaggio compiuto programmaticamente non per istruirsi ma "per sentire" culmina nell'esaltazione del "bello sublime, il bello ideale", la neoclassica affermazione dell'arte invincibile contro la natura, l'"Idea" del Partenone contro la caducità della storia. Ma "Atene è in mano de' barbari", e col "cuore consumato" per aver visto troppo, dopo un temibile, vero naufragio, Scrofani riapproderà a Venezia" come un avanzo delle tempeste e del mare".

Anna Baggiani

WOLFGANG SCHIVELBUSCH, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Einaudi, Torino

1988, ed. orig. 1977, trad. dal tedesco di Consolina Vigliero, pp. 218, Lit 28.000.

Questa singolare, erudita ma sempre divertente *Storia* si propone di raccontare come l'invenzione della locomotiva sia stata il punto di partenza di una rivoluzione del gusto e abbia creato le premesse per un rapporto completamente nuovo fra uomo e ambiente. Schivelbusch ricostruisce infatti, sulla base di numerosissime fonti letterarie e non, le risonanze estetiche che ebbe la diffusione dei viaggi in ferrovia; se il viaggiatore settecentesco poteva ancora apprezzare i dettagli della configurazione del territorio che attraversava, la velocità del treno trasformò lo spazio paesaggistico in spazio geografico. Gli spazi intermedi fra un luogo e l'altro risultavano per così dire aboliti e ciò fu avvertito da molti scrittori (Eichendorff, Flaubert, Dickens) come un impoverimento dell'esperienza. La radicale trasformazione nella percezione dello spazio prodotta dal viaggio in treno fu poi, sostiene l'autore, la fonte principale di quelle sindromi traumatiche, tipiche della modernità, che sono l'*angoscia* e lo *choc*, qui descritte nei rigorosi termini freudiani e benjaminiani. *Angoscia* e *choc* segnano infatti l'esperienza del cittadino della metropoli moderna, anch'essa ridisegnata in base alle esigenze del traffico ferroviario suburbano. Fu nella Parigi di Haussmann, che per la prima volta le strade persero gran parte della loro funzione di sfondo della vita quotidiana e di itinerari della rappresentatività per diventare assi funzionali indifferenti agli individui che li percorrono.

Gianpiero Cavaglia

PAOLO PRATO, GIANLUCA TRIVERO, *Viaggio e modernità. L'immaginario del mezzo di trasporto tra '800 e '900*, Shakespeare & Company, Napoli 1989, pp. 200, Lit 25.000.

In una serie di capitoli dedicati rispettivamente ai viaggi in treno, in nave, in aereo, in dirigibile, in automobile, in vari mezzi pubblici, in autocarro e, infine, in bicicletta, i due autori tentano un brillante inventario del tema del viaggio nella letteratura e nel cinema contemporanei. Tutto il libro è, come si dice nell'introduzione, un omaggio indiretto alla cultura nordamericana, che sul viaggio ha costruito la propria identità; risulta quindi centrale per importanza il capitolo sui viaggi in autocarro, fitto di riferimenti a Steinbeck, Raoul Walsh, Steven Spielberg, ma vanno ricordati anche quelli sul tram, per le belle e spiritose citazioni dall'*Adalgisa* di Gadda e quello sull'aereo con gli inevitabili D'Annunzio e Marinetti. Opere letterarie e film sono discussi in un continuo confronto con testi di sociologia del viaggio nell'intento di costruire un percorso che dall'idea rinascimentale del viaggio, come esplorazione, attraverso quella più moderna di viaggio come *travel*, come *fatica*, approda, agli inizi del secolo all'idea del viaggio come evasione, tuttora prevalente nella nostra cultura.

Gianpiero Cavaglia