

L'Unità *due*

GIOVEDÌ 23 LUGLIO 1998

Fonte di ispirazione, elemento di formazione, cosa vuol dire oggi viaggiare? Ne parla il geografo Massimo Quaini



Al rito estivo delle vacanze e del viaggio si giunge meno impreparati di un tempo. Guide, reportage, diari, atlanti e resoconti stanno arricchendo gli scaffali e persino le classifiche dei libri. Per interpretare i gusti degli italiani basta dare un'occhiata ai best-seller dell'estate che vedono ai primi posti le guide di Croazia, Slovenia, New York e Bali, presumibili mete preferite del rito vacanziero. Ma ci si può sbizzarrire anche con la Manhattan di Simenon, la Sicilia di Camilleri, la Patagonia di Sepulveda, l'Australia o l'Africa di Chatwin, la Spagna di Montalban, l'Asia di Terzani, la Gerusalemme di Lapierre e Collins, l'Egitto di Jacq, il Don di Roggero, la Papua Nuova Guinea di Isabella Tree. Kerouac, poi, è talmente presente nel nostro immaginario

che Cesare Fiumi ha ripercorso per noi l'itinerario di «On the road». A completare il mosaico ecco il ritorno delle guide di Routard che rilanciano lo spirito d'avventura nonostante l'autostop e il sacco a pelo siano ahimé fuori moda.

Valigie a posto, documenti in ordine e guide nello zaino: tutti ormai viaggiano e considerano il viaggio come qualcosa di naturale, quasi una funzione biologica sulla quale non sembra necessario riflettere. In questi giorni d'estate, però, puntuale torna la discussione sulle tecniche e la filosofia del viaggio. Giancarlo Lunati, presidente del Touring Club, per esempio, su «La Repubblica» aggancia viaggio e politica e sostiene che «un buon politico è un viaggiatore onesto, aperto al nuovo, ma deve avere in sé una grande spiritualità, un pensiero vigile ma alto». Il viaggio sarebbe dunque una condizione imprescindibile per formare la nuova classe dirigente.

«Ci sono viaggiatori di un secolo fa che consideravano il viaggio come un atto necessario alla loro educazione politica», conferma Massimo

Con lo zaino di Ulisse

Lento o veloce reale o virtuale purché sia viaggio

Quaini, docente di geografia storica all'Università di Genova e autore di importanti testi come «Tra geografia e storia», «Geografia e marxismo», «La costruzione della geografia umana» e «Dopo la geografia». Se la scienza del viaggio non è studiata a sufficienza, si può almeno tentare di organizzare e delimitarne il campo d'azione. Come? Facendo delle precise distinzioni. La prima, assai di moda, è quella tra viaggio virtuale e viaggio reale. Una distinzione che ci porta lontano nel tempo. «Il viaggio virtuale», spiega Quaini, «è sempre esistito nonostante il termine sia nuovo. È il tipo di viaggio che già i primi ascoltatori

dell'Odissea praticavano seguendo le avventure di Ulisse. Ma è anche quello che Penelope tesseva seduta al telaio nello spazio chiuso del gineceo con un'esasperata carenza di immagini reali». Ulisse, nel suo viaggio pratico, si affida alla vista, organo necessario a coloro che non devono sognare o fantasticare ma semplicemente agire; Penelope (e Omero) si affida invece all'udito, all'immaginazione, al sogno.

«La pelle del mondo», secondo Quaini, «è l'apparenza, ciò che appare all'occhio; la carne o se volete l'anima del mondo è ciò che gli altri sensi e soprattutto la parola, il dialogo ci restituiscono. Passare dalla pri-



ma percezione alla seconda è come passare dal piano (cioè la carta geografica, un insieme di superfici pronte per essere esplorate) alla sfera. Alla sfera ci riconducono gli altri sensi, quelli esclusi dalla vista: in primo luogo l'udito e poi anche l'olfatto, il gusto e il tatto. Questi sensi non sanno guardare lontano ed esaurire velocemente un territorio come fa la vista; al contrario ci immergono in un ambiente sferico, a più dimensioni, e ci costringono ad un approccio lento».

La differenza tra viaggio lento e veloce è stata rilanciata proprio dall'affermazione di certi scrittori come Chatwin e Sepulveda, apripista della nuova esplorazione socioculturale in un pianeta che pareva del tutto conosciuto. «Il viaggio veloce», secondo Quaini, «riposa proprio sul privilegio e la specializzazione della vista, il viaggio lento sul recupero degli altri sensi ed in particolare di udito e ascolto. Sono due diverse disposizioni dello spirito: da un lato l'ascolto, l'essere porosi, come diceva Camus; dall'altro l'osservare da lontano e dall'alto sulla base di ciò che già crediamo di conoscere».

Da ciò deriva, come scrive Lunati, che «la cultura del viaggio è ancora impervia». In un mondo universalista che pullula di insegnamenti manca per esempio una disciplina che assuma il viaggio nella sua interezza come oggetto di studio e non si limiti ad analizzare l'economia turistica o i mezzi di trasporto. Perché, al di là di quelli che Inglesi a metà del Settecento chiamarono turisti, la storia del viaggio presenta un'enorme varietà di protagonisti: guerrieri e pellegrini, marinai e mercanti, esploratori e conquistatori, politici e scrittori, romantici e fuggiaschi, fricchettoni e trafficanti. Tutti a rappresentare i vari tipi di viaggio:

religioso, economico, bellico, esplorativo, politico, ludico, vacanziero, culturale, sentimentale, affaristico, sessuale ecc.

Nel passaggio dal viaggio necessario a quello conoscitivo un ruolo nuovo lo hanno giocato fin dal Settecento le donne. «La specializzazione delle vista e dell'osservazione», dice Quaini, «è stata un'arte soprattutto maschile, soprattutto militare. Poi la donna, con la sua entrata in scena, ha capitalizzato l'antica vocazione di Penelope, i lunghi secoli in cui non ha potuto praticare altro che il viaggio virtuale, immaginato, il sogno del viaggio». L'altro modo di viaggiare, dunque, si deve ad alcune pioniere del viaggio come Léonie D'Aunet, Dora d'Istria, Mary Shelley, Isabelle Eberhardt o Ida Pfeiffer, le prime a presentarci l'altrove della donna o l'altrove come donna. Una rottura di un mito negativo, quello della donna che sa riconoscersi solo nel suo destino sedentario e di attesa dell'eroe e non nella pratica del nomadismo. Cosa è successo quando le donne storicamente si sono liberate dalla segregazione delle loro stanze e non si sono più limitate a immaginare le peregrinazioni del loro Ulisse e ad attendere il ritorno? È nata una visione diversa del paesaggio allargata alle classi sociali, allo sviluppo economico, alle differenze tra uomo e donna, alla famiglia. Insomma, nel viaggio lo sguardo femminile è stato più politico di quello degli uomini, mossi invece dal loro ancestrale obiettivo: la guerra. Non a caso Ulisse è una figura simbolica di viaggiatore guerriero, navigante, mercante e esploratore.

«Rileggendo oggi i primi resoconti maschili di viaggio», sostiene Quaini, «ci si rende conto di come e quanto il modo militare di guardare e praticare il mondo abbia modellato

la nostra vita e il concetto stesso di modernità, anche il nostro modo di guardare la realtà quando viaggiamo». In che modo scrutiamo il mondo? Come se studiasimo una carta geografica che è, appunto, un'invenzione militare. «Ma guardare il mondo come si guarda una carta geografica», afferma Quaini, «significa limitarsi alla superficie». Un problema già sollevato da Erodoto

teso a definire la dialettica tra modello conoscitivo della carta e viaggiatore. Un teorema sbrigliato da una donna, Isabelle Eberhardt, e da un scrittore, Jules Verne, i primi a cimentarsi con la fecondità dei «buchi» delle mappe e con le cose che le carte non potevano spiegare. Di qui le figure tipiche del nostro secolo, il viaggiatore intuitivo, il vagabondo, il travestito, il passeur di culture, l'avventuriero, lo scomparso per amore, passione o per vocazione. Senza accorgersene, cammina cammina, siamo arrivati a Puerto Escondido.

Marco Ferrari

Al via la ricostruzione di una delle due navi ripescate a Nemi e poi distrutte da un incendio

Torna a navigare il vascello di Caligola

GABRIELE SALARI

RIVEDREMO presto una delle due navi romane riportate alla luce settant'anni fa sui Colli Albani e distrutte da un incendio durante la Seconda Guerra Mondiale. Si tratta di due vascelli fatti costruire dall'imperatore Caligola (37-41 dc) sul lago di Nemi, vicino Roma, un laghetto vulcanico sacro a Diana, per potervi celebrare dei riti religiosi. Affondati dopo la morte dell'imperatore, rimasero sepolti nel fondo lacustre finché si riuscì, tra il 1927 e il 1932, a riportarli alla luce prosciugando temporaneamente parte del lago. Fino al maggio del '44, quando un incendio causato forse dai tedeschi in ritirata le di-

strusse, furono esposte al Museo delle Navi di Nemi.

«Perse quelle navi, non è scomparso solo un reperto archeologico di valore inestimabile, ma anche Nemi ha iniziato a morire culturalmente e ripiegarsi su se stessa. Per questo, abbiamo pensato di ricostruire almeno uno dei due vascelli», dice Rosario D'Agata. D'Agata si è fatto promotore di un'associazione culturale, «Diana lacus», che ha al punto primo dello statuto la missione di rifare almeno una delle due navi, sulla base di disegni e modellini storici ed usando le stesse tecniche e gli stessi materiali degli ingegneri romani. Ora il progetto sta per par-

tire con la realizzazione della struttura prodiera.

A garantire il rigore archeologico della ricostruzione, c'è la Sovrintendenza, con la quale è stato intrecciato uno stretto rapporto ed il Ministero dei Beni Culturali che patrocinò l'iniziativa. «Per questo progetto occorrono ingenti fondi, che proverranno da sponsor privati», afferma D'Agata. «Il ritorno d'immagine è assicurato dagli eventi, spettacoli o concerti che pensiamo di realizzare a bordo, una volta che la nave galleggerà di nuovo sul lago». Tra le prime aziende interessate a sponsorizzare l'iniziativa, figura l'Eni, visto che una società del gruppo ha

già sponsorizzato la mostra sulle polene navali, dove era esposta la prua di bronzo, unico pezzo originale scampato al rogo.

Per verificare la fattibilità del progetto ed invogliare gli sponsor, i cantieri navali di Genova e Torre del Greco sono già al lavoro per la realizzazione della struttura prodiera, che sarà esposta a Nemi, nello spazio antistante il Museo delle Navi. L'intera nave, una volta realizzata, misurerà 70 metri di lunghezza e 20 di larghezza per 180 tonnellate di stazza: nessun'altra nave antica poteva vantare queste dimensioni. La sua linea risponde allo schema architettonico tipico delle navi roma-

ne di era imperiale: una ruota di prore di forma ricurva con una volta verso l'interno e la poppa a forma di pesce. «A Gela vogliono ricostruire una nave mercantile greca, per farne un volano per il turismo in un'area tipicamente industriale», racconta D'Agata. «Mi piacerebbe che i due progetti marciassero in parallelo, perché lo scopo è lo stesso, utilizzare ciò che la storia ci offre per lo sviluppo del territorio». Le navi di Caligola, intanto, grazie ad un sito Internet che illustra l'operazione, sono tornate a riscuotere interesse in tutto il mondo, perché la storia romana interessa spesso più oltreoceano che nel nostro Paese.



Ogni lunedì due pagine dedicate ai libri e al mondo dell'editoria

Al via la ricostruzione di una delle due navi ripescate a Nemi e poi distrutte da un incendio

Torna a navigare il vascello di Caligola

GABRIELE SALARI

RIVEDREMO presto una delle due navi romane riportate alla luce settant'anni fa sui Colli Albani e distrutte da un incendio durante la Seconda Guerra Mondiale. Si tratta di due vascelli fatti costruire dall'imperatore Caligola (37-41 dc) sul lago di Nemi, vicino Roma, un laghetto vulcanico sacro a Diana, per potervi celebrare dei riti religiosi. Affondati dopo la morte dell'imperatore, rimasero sepolti nel fondo lacustre finché si riuscì, tra il 1927 e il 1932, a riportarli alla luce prosciugando temporaneamente parte del lago. Fino al maggio del '44, quando un incendio causato forse dai tedeschi in ritirata le di-

strusse, furono esposte al Museo delle Navi di Nemi.

«Perse quelle navi, non è scomparso solo un reperto archeologico di valore inestimabile, ma anche Nemi ha iniziato a morire culturalmente e ripiegarsi su se stessa. Per questo, abbiamo pensato di ricostruire almeno uno dei due vascelli», dice Rosario D'Agata. D'Agata si è fatto promotore di un'associazione culturale, «Diana lacus», che ha al punto primo dello statuto la missione di rifare almeno una delle due navi, sulla base di disegni e modellini storici ed usando le stesse tecniche e gli stessi materiali degli ingegneri romani. Ora il progetto sta per par-

tire con la realizzazione della struttura prodiera.

A garantire il rigore archeologico della ricostruzione, c'è la Sovrintendenza, con la quale è stato intrecciato uno stretto rapporto ed il Ministero dei Beni Culturali che patrocinò l'iniziativa. «Per questo progetto occorrono ingenti fondi, che proverranno da sponsor privati», afferma D'Agata. «Il ritorno d'immagine è assicurato dagli eventi, spettacoli o concerti che pensiamo di realizzare a bordo, una volta che la nave galleggerà di nuovo sul lago». Tra le prime aziende interessate a sponsorizzare l'iniziativa, figura l'Eni, visto che una società del gruppo ha

già sponsorizzato la mostra sulle polene navali, dove era esposta la prua di bronzo, unico pezzo originale scampato al rogo.

Per verificare la fattibilità del progetto ed invogliare gli sponsor, i cantieri navali di Genova e Torre del Greco sono già al lavoro per la realizzazione della struttura prodiera, che sarà esposta a Nemi, nello spazio antistante il Museo delle Navi. L'intera nave, una volta realizzata, misurerà 70 metri di lunghezza e 20 di larghezza per 180 tonnellate di stazza: nessun'altra nave antica poteva vantare queste dimensioni. La sua linea risponde allo schema architettonico tipico delle navi roma-

ne di era imperiale: una ruota di prore di forma ricurva con una volta verso l'interno e la poppa a forma di pesce. «A Gela vogliono ricostruire una nave mercantile greca, per farne un volano per il turismo in un'area tipicamente industriale», racconta D'Agata. «Mi piacerebbe che i due progetti marciassero in parallelo, perché lo scopo è lo stesso, utilizzare ciò che la storia ci offre per lo sviluppo del territorio». Le navi di Caligola, intanto, grazie ad un sito Internet che illustra l'operazione, sono tornate a riscuotere interesse in tutto il mondo, perché la storia romana interessa spesso più oltreoceano che nel nostro Paese.

musica
LU
Il Canto di Napoli
Jesse sole mio
CD PIÙ LIBRO IN EDICOLA A SOLE 18.000 LIRE