

GIANCARLO LIVIANO D'ARCANGELO

SE AVEVA RAGIONE HENRY MILLER, E PER NOI LA DESTINAZIONE DI UN VIAGGIO NON È MAIL «LUOGO» MA PIUTTOSTO UN MODO NUOVO DI VEDERE LE COSE, pochi itinerari sembrano in grado di arricchire maggiormente lo sguardo famelico, assorbente e indagatore di un viaggiatore, più del percorso in autobus tra Birmingham, Inghilterra, e Mirpur, Pakistan. Si tratta di un percorso antico, battuto dai tempi del dominio britannico sul Kashmir, un tempo linea di transito di merci e migrazioni umane per milioni di ex barcaioli e commercianti fluviali asiatici in cerca di nuove fonti di reddito, dopo aver dovuto cedere agli inglesi quelle proprie, secolarmente coltivate.

Dalla prima rivoluzione industriale a oggi, i lavoratori di Mirpur sono sempre stati i più numerosi nelle *stakeholds* di Birmingham, più ricche di turbanti che di copricapi *deerstalker* alla Sherlock Holmes. E in un tempo governato dalla moda com'è il nostro, da essa trasformato da lineare in ciclico, anche la dimensione del viaggio non poteva resistere al fascino del vintage. E così, per sole 130 sterline oggi è possibile lanciarsi alla conquista di un immenso immaginario, e ripercorrere in autobus i circa seimilacinquecento chilometri che dividono due città agli antipodi, che la storia ha provveduto a gemellare. Un percorso così stupefacente, e per certi versi anche grondante di rischi, sarebbe piaciuto a Bruce Chatwin, che a fine anni sessanta batteva le valli pietrose dell'Afghanistan insieme a gruppi di facchini camminatori e agli archeologi più visionari come l'italiano Maurizio Tosi, quando era incaricato di girare il mondo in cerca di oggetti preziosi per la gloria della casa d'aste londinese Sotheby's. Ma contemporaneamente a Chatwin, quello stesso percorso di viaggio era diventato il prediletto dagli hippie in cerca della spiritualità orientale, prima che la strada materiale verso la conoscenza di se stessi fosse proibita dalle autorità e dal calcolo economico, visto che a causa dei troppi pericoli disseminati nei recessi più bui e incontrollati dell'Eurasia, coacervi di terroristi, predoni e jihadisti, quasi nessuno, dopo alcune stagioni di fiamana, rinunciava alla comodità dell'aereo per cedere alle suggestioni dell'avventura borderline.

Oggi invece, chi ha ingordigia di peripezie, al fine d'interrompere la plumbea routine della vita occidentale, può di nuovo partire da Birmingham e dirigersi verso l'Eurotunnel, ultimo orizzonte britannico prima di inoltrarsi nel continente. E poiché l'idea di riproporre un autobus di linea tra la periferia Albion e la vecchia colonia delle stoffe arcaica soprattutto le stigmate del servizio per emigrati pakistani vogliosi di rientrare in patria in armonia con le proprie finanze, non si lesinano deviazioni strategiche e arzigogoli stradali in cerca di nostalgici patrioti, prima in Germania e poi scalando le Alpi austriache. Il viaggio prosegue attraverso la lenta e malinconica ricostruzione bellica *in fieri* dei territori più interni di Slovenia, Serbia e

# Sull'autobus hippy

## Per viaggiare come i figli dei fiori dalla Gran Bretagna al Pakistan

**On the road/1 Ripristinato dopo quasi cinquant'anni, grazie a un accordo tra una società di trasporti pachistana e un'agenzia di viaggi inglese, il percorso di 6000 chilometri: durata della traversata 12 giorni, costo a persona 130 sterline**

Croazia, valli e altipiani che seguono l'andamento del Danubio e della Neretva fino alle città che si cibano della loro linfa fluviale, da Belgrado, capitale della Serbia e della ex Jugoslavia, alla melanconica Sarajevo, cimitero a cielo aperto, lacrima mitteleuropea e slava, ortodossa e musulmana. Un rapido tratto di Bulgaria, angolo periferico di socialismo reale ancora in ginocchio, e poi il vero crocevia tra continenti, Istanbul, che colpì Flaubert per la diversità della gente che la popolava viuzza per viuzza come in un immenso bazar, e che lo spinse a considerare Costantinopoli la vera capitale della storia. Istanbul, negli occhi del suo miglior scrittore, Orhan Pamuk, è diventata nell'ultimo secolo un gigante dal carattere taciturno, forgiatosi negli anni in cui l'impero ottomano in decomposizione lasciava il campo al nazionalismo laico e tradizionalista di Atatürk. Lontane ere glaciali rispetto all'oggi, tempo di crescita economica senza precedenti per la Turchia, capillarmente battuta da cantieri edili maestosi in cui si erigono stadi, grattacieli e complessi alberghieri, monoliti che stanno cambiando la morfologia del territorio senza alcuna regola, come avvenne per l'Italia del boom economico. Unica oasi incontaminata, l'Anatolia dell'entroterra, la Cappadocia. Terra inospitale anche per la ragione economica e tappa preistorica di questo viaggio, il luogo in cui Pasolini ritrovò

nella natura tenuta a bada dall'uomo e dalla sua fatica secolare, la forza enorme del sentimento poetico, con la perfezione commovente degli alberi da frutto curati come figli e i piccoli appezzamenti di terra dediti alla sussistenza, nei rari spazi in cui non esplodono in tutta la loro forza, minacciosa e infertile, le montagne degli altipiani. Chilometri di puro ripiegamento in se stessi per i passeggeri dell'autobus delle meraviglie, almeno fino a Teheran e il suo corso principale, Pahlavi Avenue, che per Cesare Brandi era una delle strade più belle che si potessero vedere, con la sua lunghezza all'apparenza infinita, i suoi platani colossali, il suo traffico caotico degno di una capitale del petrolio e il suo orizzonte estremo, quella neve scintillante di montagne alte come le Alpi che sembra avvampare di sole tropicale.

Con Teheran alle spalle, Quetta, la prima tappa pakistana, è ormai alle porte. Eppure mancano quasi mille chilometri all'arrivo, e il viaggiatore che abbia osato salire sull'autobus nel *West Midlands* inglese non può che vedersi circondato da occhiaia, ossa irrigidite e sguardi persi nell'ineffabile distanza. La bruttezza sciatta degli edifici di Quetta sembra quasi voler tenere lontani gli sguardi intrusi dalla variopinta campagna pakistana che porterà, dopo 12 giorni e un passaggio radente in zone controllate dai talebani, dopo centinaia di scenari e migliaia di chilometri, alla gioiosa Mirpur, la meta finale. Mirpur è un piccolo gioiello sul fiume Indo, in cui i grandi e maestosi edifici della dominazione inglese si confrontano con i templi della città antica sommersi dal lago Mangla. Poi la discesa, e il meritato sgranchirsi, per scoprire un mondo nuovo sano e salvi, fieri della propria impresa, immaginando già il viaggio di ritorno e rivisitando ogni tappa adocchiata fuggacemente attraverso i finestrini. Pensando che forse Baudrillard non sbagliava nel dire che uno dei piaceri del viaggio è immergersi dove gli altri sono destinati a risiedere, e uscirne intatti, riempiti dell'allegria maligna di abbandonarli alla loro sorte.

**DA LEGGERE**

**Da Schwarzenbach a Bouvier, i racconti dei «pionieri»**

«Orient Express» di John Dos Passos (Donzelli): è il 1921, Dos Passos ci racconta il suo viaggio nei Balcani, in Turchia, nel Caucaso e in Medio Oriente. «La via per Kabul. Turchia, Persia, Afghanistan 1939-1940» di Annemarie Schwarzenbach (Il Saggiatore): due donne a

bordo di una Ford partono dalla Svizzera per raggiungere l'Afghanistan, un lungo viaggio, «un concentrato della esistenza». «La polvere del mondo di Nicolas Bouvier (Diabasis): primo viaggio di Bouvier in Oriente nel 1953 a bordo di una Topolino.



I viaggiatori colorati di un Magic Bus diretto a Oriente