

ARTÍCULOS

IL TROPICO E L'AUTOMOBILE. VIAGGI E PAESAGGI NEL BRASILE DELLA MODERNITÀ (1929-1949).

Chiara Vangelista
Università degli Studi di Genova
Chiara.Vangelista@unige.it

Abstract: Si tratta di un'analisi comparativa di tre viaggi all'interno del Brasile compiuti in automobile o autocarro da Claude Lévi-Strauss, Albert Camus e dal missionario salesiano Cesare Albisetti, effettuati nell'arco di un ventennio (1929-1949). Lo studio mette in rilievo il rapporto con il mezzo di trasporto e con i suoi conducenti e la percezione del paesaggio e della natura tropicale. I tre racconti di viaggio offrono inoltre alcuni spunti di riflessione su un periodo della storia brasiliana caratterizzato da un intenso dibattito politico e culturale sulla modernità e sul suo rapporto con le radici ancestrali della nazione.

Parole chiave: Brasile, viaggi in automobile, paesaggi, Lévi-Strauss, Camus, missionari.

Título: EL TRÓPICO Y EL AUTOMÓVIL. VIAJES Y PAISAJES EN EL BRASIL DE LA MODERNIDAD (1929-1949).

Resumen: El artículo consiste en un análisis comparativo de tres viajes al interior de Brasil hechos en automóvil o camión, entre 1929 y 1949, por Claude Lévi-Strauss, Albert Camus y por el misionero salesiano Cesare Albisetti. El ensayo pone en evidencia la relación con el medio de transporte y con sus conductores y la percepción del paisaje y la naturaleza tropicales. Las tres narraciones de viaje proporcionan unas reflexiones sobre un período de la historia brasileña caracterizado por un intenso debate político y cultural sobre la modernidad y sobre su relación con las raíces ancestrales de la nación.

Palabras clave: Brasil, viajes en automóvil, paisajes, Lévi-Strauss, Camus, misioneros.

Title: THE TROPIC AND THE AUTOMOBILE. TRAVELS AND LANDSCAPES IN THE BRAZIL OF THE MODERNITY (1929-1949).

Abstract: The article is a comparative analysis of three travel narratives in the Brazilian countryside. All of them are done by car or truck, by Claude Lévi-Strauss, Albert Camus and the Salesian's missionary Cesare Albisetti, between 1929 and 1949. The study emphasizes the relationship between the means of transportation and their drivers and the perception of the landscape and the tropical nature. The three travel stories give us some ideas to think about a specific moment in the Brazilian History characterized by a strong political and cultural debate about the modernity and his connection with ancestral roots of the nation.

Keywords: Brazil, travels in automobile, landscapes, Lévi-Strauss, Camus, missionary.

Recibido: 12-06-2010
Aceptado: 16-06-2010

Cómo citar este artículo: VANGELISTA, Chiara. Il tropico e l'automobile. Viaggi e paesaggi nel Brasile della Modernità (1929-1949). *Naveg@mérica. Revista electrónica de la Asociación Española de Americanistas* [en línea]. 2010, n. 5. Disponible en <<http://revistas.um.es/navegamerica>>. [Consulta: Fecha de consulta]. ISSN 1989-211X.

1. TRE VIAGGIATORI EUROPEI IN BRASILE

A partire dagli anni Dieci del Novecento i veicoli a motore a scoppio – automobili e autocarri – entrarono a far parte dei mezzi di trasporto utilizzati dai viaggiatori europei in America Latina: diffusi in misura variabile, in funzione della situazione climatica dei diversi paesi (le zone andine e le aree colpite per lunghi mesi dalle piogge tropicali erano a quell'epoca le più svantaggiate, data la presenza di numerose strade sterrate), essi entrarono a far parte non solo della quotidianità del viaggio, ma anche dell'immaginario relativo alla modernità dei paesi latino-americani. In questo lavoro prenderò in esame i viaggi di tre europei i quali, in forme diverse, percorsero alcune aree del Brasile per ragioni legate alle loro professioni, nell'arco del ventennio compreso tra il 1929 e il 1949. Si tratta del missionario salesiano don Cesare Albisetti, di Claude Lévi-Strauss e di Albert Camus.

Nel caso di don Cesare Albisetti, sarà analizzato il racconto di viaggio che il sacerdote salesiano compì nel 1929 in Mato Grosso, in un momento importante della sua attività missionaria: il trasferimento da Cuiabá, capitale dello stato del Mato Grosso¹, a Sangradouro, la missione tra i Bororo, dove Albisetti doveva prendere servizio.

Alcuni anni dopo, tra il 1935 e il 1938, le stesse contrade furono percorse da Claude Lévi-Strauss, allora da poco laureato in filosofia, che fu a São Paulo in quegli anni, come docente alla Universidade de São Paulo, recentemente fondata. La nuova Università stava costruendo il suo futuro di prestigioso polo di ricerca e di insegnamento universitario, accogliendo studiosi e intellettuali brasiliani ed europei; tra questi ultimi, ricordiamo, presenti in quello teso periodo, Fernand Braudel e Giuseppe Ungaretti. Approfittando delle vacanze universitarie, Lévi-Strauss percorse l'interno del Brasile e in modo particolare il Mato Grosso, effettuando le sue prime, e forse più importanti, spedizioni etnologiche.

Poco più di dieci anni dopo, nel 1949 (giugno-agosto), Albert Camus visitò alcune grandi città latino-americane (Buenos Aires, Santiago, Montevideo, São Paulo e soprattutto Salvador di Bahia e Rio de Janeiro) in occasione di un giro di conferenze. Scrittore molto noto (aveva già pubblicato *Lo Straniero*, nel 1942, e *La Peste*, 1947), si servì della nave e dell'aereo per la traversata atlantica e l'aereo per gli spostamenti tra le diverse città visitate. L'automobile per Camus fu il mezzo di spostamento in città e per alcune escursioni turistiche nei pressi dei centri urbani.

In forme diverse, l'autocarro e l'automobile sono funzionali alle rispettive professioni: per don Albisetti, il piccolo autocarro è il mezzo di trasporto per raggiungere la missione tra i Bororo e prendervi servizio; per Lévi-Strauss il camion è un vero e proprio trasporto per lavoro, necessario agli spostamenti verso i villaggi indigeni; per Camus gli spostamenti in auto, di carattere turistico, si inseriscono comunque in un viaggio per lavoro; per di più alcune osservazioni fatte durante queste escursioni diventeranno un sua breve opera letteraria.

¹ Gli attuali Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Rondônia costituivano allora un unico grande Stato.

2. AUTOMOBILE E MODERNITÀ

I tre viaggi coprono un arco di tempo di vent'anni: dal 1929, anno del viaggio di don Albisetti, all'estate (o inverno, secondo l'emisfero considerato) del 1949, quando Camus si trovava a Rio de Janeiro e a São Paulo, due delle tappe della sua tournée latino-americana. I tre viaggi, compiuti da altrettanti personaggi molto diversi tra loro, non sono solo accomunati dal paese nel quale essi sono stati effettuati e da, se pur diverse, necessità di lavoro. Essi sono inseriti in forma diversamente consapevole nel clima brasiliano dell'epoca, segnato da un movimento multiforme di riscoperta del Brasile, che si espresse nella musica, nelle arti plastiche e visive, nella poesia e nella letteratura, nel teatro, nella storiografia e nell'azione politica.

A partire dalla *Semana de Arte Moderna* celebrata a São Paulo nel 1922, due generazioni di artisti e di studiosi lavorarono, talvolta con posizioni divergenti e contrapposte, attorno a un grande progetto ideale di comprensione e di metabolizzazione del passato, alla ricerca sia delle peculiarità culturali e sociali del Brasile, sia dei possibili percorsi verso la modernità. Tra gli anni Venti e Quaranta del secolo scorso una gran parte della intelligenza brasiliana fu coinvolta in questo grande laboratorio, che produsse avanguardie artistiche, legate soprattutto alla Francia, inventò nuovi generi musicali, guardando soprattutto agli Stati Uniti, interpretò il rapporto con il territorio (ispirandosi in primo luogo ai pensatori tedeschi e statunitensi), rivisitò il passato per dare nuovo senso al presente e per immaginare il futuro.

Come ricordava Carlos Zilio, citando Antônio Cândido in un saggio del 1982,

Al centro della discussione vi era il problema di una cultura che, conscia di essere erede della cultura occidentale, cercava all'interno di essa di definire le sue peculiarità. Per fare ciò, bisognava risolvere un' "ambiguità fondamentale: quella di essere un paese latino, con un'eredità culturale europea, ma etnicamente meticcio, collocato al Tropico, influenzato dalla cultura primitiva, amerindia e africana"².

La questione era proprio questa: ricercare le radici della società brasiliana, ma soprattutto della brasilianità, nel connubio fondatore tra i colonizzatori portoghesi, i gruppi etnici autoctoni, i discendenti degli schiavi africani. Il gusto estetico per l'arte primitiva, stimolato dalle strette relazioni con artisti che attuavano nell'ambiente culturale francese, spingeva una piccola élite di intellettuali brasiliani a compiere viaggi nell'interno del Brasile, dagli itinerari che raramente abbandonavano i consueti percorsi verso le proprietà terriere degli artisti stessi, oppure che si dirigevano alla volta di alcuni luoghi tradizionali della cultura popolare; in alcuni casi, però, seguivano almeno parzialmente le strade e le piste percorse dai missionari e dagli etnologi, anch'essi sulle tracce delle società e delle culture escluse oppure non pienamente inserite nella comunità nazionale.

In tale prospettiva, i tre viaggi in autocarro e in automobile qui analizzati vanno inseriti in questo movimento: il missionario don Albisetti era allora un giovane esponente della penetrazione cattolica nei territori degli indigeni del Mato Grosso, inserito nelle missioni salesiane tra i Bororo; l'antropologo Lévi-Strauss, anche lui

² ZILIO, Carlos. *A querela do Brasil*. Rio de Janeiro: Edição Funarte, 1982, p. 47.

all'inizio della sua carriera, seguì, in una parte dei suoi viaggi di ricerca, le vie spianate dai Salesiani. Inoltre, lo scambio di conoscenze con lo stesso don Albisetti e con il suo predecessore, don Antonio Colbacchini, fu alla base dei suoi studi innovatori sui Bororo³. È da ricordare che un altro docente in visita all'Università di São Paulo, Giuseppe Ungaretti, fu influenzato dal lavoro compiuto dai Salesiani tra quel gruppo etnico, tanto che tradusse in italiano uno dei miti Bororo che erano stati tradotti in portoghese dai missionari.

Se il missionario italiano e l'antropologo francese fanno parte della folta schiera di attori sociali e di studiosi che diedero sostanza cognitiva al movimento di riscoperta del Brasile nell'ambito delle culture indie, Albert Camus, nell'immediato secondo dopoguerra, è un fruitore del turismo culturale che stava nascendo proprio grazie a quel movimento fondante la cultura e la società brasiliane: la valorizzazione e l'incorporazione nell'identità nazionale dei discendenti degli Africani, con la loro cultura materiale, la musica, la religiosità.

3. STRADE E AUTOMOBILI

I tre viaggi sono espressione puntuale di tali diversi atteggiamenti. I mezzi usati sono gli autocarri, nel caso di don Albisetti e di Lévi-Strauss, i quali dovevano percorrere le strade impervie del Mato Grosso, l'estremo Ovest del Brasile, e, nel caso di Camus, l'automobile.

Tra gli anni Venti e Trenta del Novecento il parco dei veicoli su ruote era aumentato in modo significativo in Brasile, come nel resto del mondo occidentale. Nonostante l'esistenza di alcune piccole fabbriche locali, generalmente fondate da immigrati europei, la quasi totalità dei veicoli era importata. Nel 1929 l'*Automóvil Club do Brasil* segnalava il notevole incremento delle importazioni in rapporto all'anno precedente. Infatti, nel 1928 erano stati importati 45.379 autoveicoli (38% autocarri e 62% automobili), mentre nel 1929 le importazioni erano salite a circa 60.000 unità, delle quali poco meno della metà erano autocarri⁴.

La rivista del Touring Club Italiano *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* (1924-1932), interessante punto di osservazione dell'attenzione del Fascismo nei confronti di quella parte del continente americano, segnalava l'alta percentuale di autocarri in Brasile, rispetto agli altri stati del mondo, e l'assoluta irrilevanza della motocicletta: di queste, nel 1930 in Brasile ve n'erano solo 1.630 esemplari⁵.

L'elevata percentuale di autocarri segnalava che questi mezzi erano funzionali all'agricoltura, al fine di colmare le maglie larghe della rete ferroviaria. Inoltre, l'autocarro era il veicolo necessario, accanto ai carri a trazione animale, per percorrere le strade accidentate dell'interno del paese.

³ COLBACCHINI, A. *I Bororo Orientali "Orarimugudóge" del Mato Grosso (Brasile)*. Torino: Sei, s.d. [1925]; ALBISETTI, Césare y VENTURELLI, Ângelo J. *Enciclopédia Bororo*. Campo Grande: Museu Regional Dom Bosco, 1969, 3 voll.

⁴ MEDINA, J. Automobilismo e aviazione nel Brasile. *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* (d'ora in poi *VIAL*). 1930, VII, dic., p. 1287-1288, p. 1287.

⁵ Ivi, p. 1288. V. anche: RIBEIRO CAMPOS, Carlos Augusto. *Atlas Estatístico do Brasil*. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1941, tavv. 75 e 76.

L'autore dell'articolo di *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* affermava – era il 1930 – che

Facile è nondimeno la previsione che l'automobilismo non potrà avere al Brasile le funzioni di mezzo di grande comunicazione, perché le distanze sono davvero enormi e le difficoltà di creare una buona rete stradale quasi insuperabili. Occorre poi mantenerla, la rete stradale, e questo problema è il più grave di tutti (...). Al Brasile ciò sarà praticamente al di sopra delle possibilità economiche del Paese, perciò nessuno vi pensa, salvo qualche teorico che non si rende conto della realtà e trascura l'incredibile sviluppo della vegetazione nei paesi tropicali, dove una strada abbandonata a se stessa anche per breve tempo si cangia in un inestricabile cespuglieto⁶.

L'avvenire del Brasile sarebbe stato l'aviazione, la quale si stava sviluppando soprattutto nello Stato del Rio Grande do Sul. Il futuro non avrebbe dato ragione all'autore dell'articolo, dato che le rotte aeree si sarebbero integrate alla rete autostradale e l'aereo, l'autobus e l'automobile avrebbero definitivamente soppiantato il battello e la locomotiva.

Nel periodo che stiamo trattando, tra gli anni Venti e Quaranta, nessun mezzo di trasporto aveva superato gli altri. Insieme alle strade carrozzabili venivano costruite nuove ferrovie; i battelli a vapore percorrevano i fiumi e i veicoli a trazione animale circolavano numerosi in campagna e in città.

Don Cesare Albisetti e Claude Lévi-Strauss viaggiarono in una parte del Brasile – lo Stato di Mato Grosso – nella quale gli spostamenti a piedi, su carro di buoi e a cavallo cominciavano ad essere integrati dall'autocarro. In quell'epoca, 800 automobili, 400 autocarri e 5 motociclette costituivano il patrimonio di veicoli a motore di uno stato della Federazione esteso quanto Spagna, Francia e Italia messe insieme⁷.

I viaggi descritti dal missionario e dall'antropologo sono diversi quanto diversi sono i loro protagonisti, non solo per le modalità, ma anche e soprattutto per la percezione dei mezzi di trasporto, del paesaggio e delle persone.

4. MISSIONI E MOTORI: IL VIAGGIO DI DON ALBISETTI

Dei tre testi qui analizzati, solo quello di Albisetti contiene fotografie che hanno come oggetto il mezzo di trasporto. Si tratta di un articolo pubblicato nella citata rivista del Touring, la quale, coerentemente con la tradizione di questa istituzione, esigeva dai suoi autori l'invio di immagini. L'articolo, di cinque pagine a stampa, contiene sei immagini fotografiche, tutte pertinenti al viaggio descritto dal missionario. Del resto, i Salesiani, soprattutto i missionari, erano buoni fotografi e gli scatti pubblicati nell'articolo sono tutti fatti da don Albisetti, o comunque con il suo apparecchio fotografico.

Al contrario della maggior parte dei viaggi descritti dai missionari, che evidenzia i temi della pericolosità e dell'avventura, l'articolo di Albisetti ci dà l'immagine di un

⁶ MEDINA, J., *Automobilismo...* Cit., p. 1288.

⁷ Dati del 1930, in MEDINA, J. *Automobilismo...* Cit., p. 1288.

viaggio quasi di routine, effettuato tra Cuiabá e una delle missioni tra i Bororo, la Sangradouro. Il tono della narrazione comunica la soddisfazione per i risultati raggiunti in ambito missionario e tecnologico. Anche Albisetti, al pari dell'autore dell'articolo citato precedentemente, vede il futuro dei trasporti brasiliani nell'aereo, ma,

Nell'attesa che si realizzi il progetto, cure particolari vennero rivolte al miglioramento della viabilità per rendere possibile il transito di automobili e d'autocarri là dove sino a poco tempo fa passavano solo le carovane dei muli e pesanti carri trainati da parecchie paia di buoi. Così una buona strada unisce ora Cuyabá a Santa Rita do Araguayá [sic] e questa cittadina a Tres Lagoas, stazione della linea ferroviaria per São Paulo⁸.

L'autocarro di proprietà di un'altra missione salesiana tra i Bororo, la San Giuseppe, dà un passaggio al missionario, il quale, in due giornate, compie un percorso che pochi anni prima aveva fatto a cavallo in dodici giorni. In questo scritto don Albisetti è molto attento al paesaggio (è questo uno dei temi della rivista) e alla storia della regione, peraltro riportata in modo approssimativo. Testo e fotografie mostrano al lettore la grandiosità della regione attraversata: il *cerrado* - una sorta di savana - le tracce degli antichi scavi fatti dai cercatori d'oro, l'altopiano ondulato, dove "il motore poteva sviluppare la sua massima potenza facendoci volare sulla verde prateria"⁹, la "bella cascata" che si scorge dal passo chiamato *Portone dell'Inferno*.

Il paesaggio non ha più le caratteristiche infernali che erano segnalate dai primi missionari piemontesi nella regione, circa trent'anni prima, e che rimangono nei nomi dei luoghi come tracce di un remoto passato. Il demonio è stato sconfitto con l'evangelizzazione dei suoi abitanti; le asperità del paesaggio e le difficoltà del viaggio, a causa di questo traguardo raggiunto, ma anche del giovanile entusiasmo, si trasformano per Albisetti in momenti di contemplazione, di apprendimento e di svago:

Una piccola *panne* ci costringe a una fermata, fornendoci l'occasione per una passeggiatina che ci consente di scoprire un torrente formante una curiosissima cascata (...). Un ponte in riparazione ci obbligò a guardare un torrentello, in località così poetica che volemmo trascorrervi la notte, dato che oramai il sole era tramontato¹⁰.

Il piccolo autocarro sul quale viaggia il missionario fa da contrappunto al paesaggio della frontiera. Una fotografia documenta l'accampamento per la notte: il veicolo posto al centro dell'immagine, sullo sfondo l'esteso orizzonte della savana, due alberi di modeste dimensioni, rari nella zona, ai quali sono legati due amache. Ciascuna di esse ha un capo legato a un albero, l'altro al cassone del camion:

L'autocarro fu per noi l' "albergo della savana"; le amache sospese fra la vettura e gli alberi davano ad essa un'aria curiosa di grosso animale trattenuto da robusti legami. Nell'alto silenzio di quella solitudine noi pensavamo alle carovane

⁸ ALBISETTI, Césare. In automobile fra gli indii del Mato Grosso. *Le Vie d'Italia e dell' America latina*. 1929, t. VI, p. 935-939, p. 936, corsivi nel testo.

⁹ Ivi, p. 939.

¹⁰ Ivi, p. 939, *passim*.

di carri a traino animale che sino a qualche anno prima avevano fornito l'unico mezzo di trasporto. Il ritmico e somnesso pulsare di un motore sostituisce lo scalpitare dei muli e il vociare incompsto dei conducenti¹¹.

Un viaggio tranquillo, che dà il tempo per pensare e per godere della grandiosità della natura; un viaggio segnato dall'ottimismo, dalla fiducia nel progresso e dalle aspettative per il lavoro futuro nella missione: "Ed io, con lieto animo, m'accinsi al nuovo compito che mi era stato assegnato". Tre anni dopo, sacerdoti meno ottimisti e più avanti negli anni avrebbero vissuto con minor entusiasmo lo stesso percorso, effettuato questa volta in un camion e con un'auto-cappella al seguito. In questo caso, in un articolo pubblicato dal *Bollettino Salesiano*, i chilometri sono conteggiati ad uno ad uno (186 km. per una tappa, altri 150 per un'altra):

le strade esano seminate di buche profonde, o ingombre di tronchi, o con ripide chine, per cui i veicoli sobbalzavano, dando scossoni ai viaggiatori, che alternavano pel dolore lamenti e risate. Eravamo tutti pesti e indolenziti: anche il Sig. Don Tirone, benché non dicesse nulla, dovette certo aver ricevuto la sua misura di colpi, perché si tastava le povere spalle con un sorriso forzato (...) strade quasi impraticabili che ci costringevano a fare tratti a piedi per alleggerire le macchine che traballavano a destra e a sinistra minacciando di rovesciarsi, e trascinare anche noi quando vi eravamo sopra. Più volte ci raccomandammo alla protezione del Beato D. Bosco, e non ci accadde alcun sinistro¹².

In queste pagine del *Bollettino Salesiano* appare il tema consueto dell'epica missionaria: gli ostacoli materiali, le difficoltà del viaggio, le sofferenze affrontate con letizia. Tra le immagini fotografiche che illustrano numerose anche questo articolo (cinque fotografie in quattro pagine di testo) due rappresentano l'automobile-cappella. In un caso, sullo sfondo del vasto orizzonte privo di alberi, sono ritratti in una "breve sosta" tre missionari in posa, in abiti talari; l'altra fotografia, più drammatica, mostra la stessa auto-cappella nel guado di un fiume, trascinata da diverse coppie di buoi: la forza animale che viene in soccorso del motore a scoppio, in questo frangente per nulla rombante, ma completamente sommerso dall'acqua.

Nel racconto di don Albisetti la presenza di compagni di viaggio è appena accennata, nell'uso della prima persona plurale e nella già menzionata fotografia dell'accampamento con l'autocarro, nella quale appare un indio, dai capelli lunghi raccolti a coda di cavallo, i pantaloni e la camicia di cotone bianco, forse un revolver alla cintura. Qualcuno doveva pur esserci, alla guida.

5. MOTORI E SOCIETÀ: L'ANALISI DI LÉVI-STRAUSS

Sei anni dopo, Claude Lévi-Strauss, che percorre gli stessi luoghi, è invece molto interessato sia alle procedure dei viaggi nel *cerrado*, sia ai conducenti dei mezzi. Il testo di riferimento è in questo caso *Tristi Tropici*, pubblicato a Parigi nel 1954, nel quale, com'è noto, il grande antropologo ripercorre nella memoria le esperienze dei suoi primi viaggi in Brasile, compiuti quasi vent'anni prima.

L'autocarro accompagna Lévi-Strauss - e il lettore di *Tristi Tropici* - in tutti i suoi

¹¹ Ivi, p. 939.

¹² GHISLANDI, P. SAC. Rapida visita alle missioni del Matto Grosso. *Bollettino Salesiano*. 1932, vol. LVI, n. 4, p. 111-114, p. 111.

viaggi etnografici in Mato Grosso. Tra il 1935 e il 1938 la sostituzione della trazione animale con quella a motore lungo le carreggiabili dell'interno era appena all'inizio. Le strade meno battute erano semplici piste e recavano tracce appena visibili dell'intervento dell'uomo, o, come scrive Lévi-Strauss, erano il "risultato accidentale di un livellamento dovuto al continuo passaggio di animali, di carri, di camion, che si spostavano approssimativamente nella stessa direzione"¹³.

Abbandonate le città e le vie più frequentate, gli autocarri non disponevano di strade concepite per loro: il camion

Si vale delle stesse piste, costretto dal loro stato precario a marciare in prima o in seconda per centinaia di chilometri, ridotto alla stessa velocità delle bestie da soma e obbligato a fermarsi alle stesse tappe dove gli autisti dalle tute oleose e i *tropeiros* bardati di cuoio venivano a trovarsi gomito a gomito¹⁴.

In Lévi-Strauss il viaggio in autocarro mostra le grandi difficoltà che il mezzo a motore deve superare per porsi alla pari, se non superare in efficienza, la trazione animale: all'epoca, l'unico effettivo vantaggio dell'autocarro sul carro da buoi o sul trasporto a dorso di mulo consisteva nella possibilità di un carico maggiore e nel fatto che, a differenza delle bestie, il mezzo a motore non esigeva periodiche soste di uno o due giorni per il riposo e il pascolo.

In *Tristi Tropici* l'autocarro non è una metafora della modernità che avanza, ma manufatto possente, un insieme di assi, lamiere, pneumatici, teli incerati, utensili, cibo, fango, ponti smontabili, bidoni di carburante e passeggeri in precario equilibrio e in lotta contro gli ostacoli naturali. I viaggi nei dintorni di Cuiabá entrano così in una dimensione diversa da quella descritta da don Albisetti:

Molto spesso ho percorso in camion la zona di Cuiabá. La sera prima della partenza si caricavano grandi quantità di bidoni di benzina, dovendo prevedere il consumo dell'andata e del ritorno e il fatto che si sarebbe dovuto andare quasi sempre in prima o in seconda; si disponevano le provviste e il materiale in modo da dare ai passeggeri la possibilità di sedersi e di ripararsi in caso di pioggia. Bisognava anche appendere ai fianchi i cric e gli utensili, nonché una provvista di corde e tavole destinate a sostituire i ponti distrutti. All'alba del giorno seguente ci issavamo in cima al carico, come su di un cammello; e il camion cominciava ad avanzare oscillando; prima di mezzogiorno iniziavano le difficoltà: i terreni inondati e paludosi che bisognava superare aiutandosi con le tavole; ho passato tre giorni a spostare così, dal dietro in avanti, un tappeto di travi lunghi due volte il camion, finché il passaggio difficile fosse superato; oppure c'era la sabbia, e dovevamo scavare sotto le ruote, colmando i vuoti con del fogliame. Quando i ponti erano intatti, bisognava tuttavia scaricare completamente il camion per alleggerirlo, e quindi ricaricarlo una volta passato sulle assi vacillanti; se li trovavamo bruciati da un fuoco di sterpi, ci accampavamo per ricostruirli e smantellarli subito dopo, dovendo recuperare le tavole che potevano essere indispensabili un'altra volta; infine, c'erano i fiumi maggiori, superabili solo su chiatte formate da tre piroghe tenute insieme da traverse e che, sotto il peso del camion, anche scarico, affondavano fino al bordo, e questo magari soltanto per arrivare col veicolo ad una riva troppo ripida o troppo fangosa per poterla risalire; bisognava allora improvvisare delle piste per diverse centinaia di metri, fino a un

¹³ LÉVI-STRAUSS, Claude. *Tristi Tropici*. Milano: Il Saggiatore, 1960, p. 112.

¹⁴ Ivi, pp. 111-112. *Tropeiro*: conduttore di carovane di muli o di buoi da carico.

approdo migliore o a un guado¹⁵.

Notavo precedentemente come nel viaggio di don Albigetti da Cuiabá a Sangradouro l'esistenza del conducente del piccolo autocarro della missione può essere solo intuita: non ve n'è traccia nel testo e solo una fotografia ne dà testimonianza. Il racconto di Lévi-Strauss, invece, denota anche in questo caso lo sguardo dell'antropologo, attento nei confronti degli esseri umani e dei loro comportamenti. In altra parte di *Tristi Tropici*, egli descrive i *tropeiros* (i conducenti delle carovane di muli o di buoi da carico) con una sensibilità inusuale per uno straniero, evidenziando le caratteristiche di una sorta di élite del *sertão*¹⁶, esperta e rispettata. Una breve citazione a questo proposito è utile per capire i protagonisti di un mondo che il camion e in seguito l'autobus e l'automobile avrebbero faticosamente dissolto:

il mio capo squadra Fulgencio – si pronuncia Frugencio – (...) scelse nel suo villaggio o nei dintorni degli adolescenti che aveva visto nascere e che rispettavano la sua sapienza. Provenivano quasi tutti da vecchie famiglie portoghesi, stabilite nel Mato Grosso da un secolo o due e presso le quali si perpetuavano austere tradizioni.

Per quanto poveri, ognuno possedeva un asciugamano ricamato e ornato di merletti – dono di una madre, di una sorella o di una fidanzata – e fino alla fine del viaggio non avrebbero consentito di asciugarsi il viso con altro. (...) Si sarebbero fatti ammazzare per noi, ma ci davano rudemente del tu e non avrebbero mai acconsentito a lavare un fazzoletto che non fosse loro, essendo il bucato una mansione da donne¹⁷.

Gli autisti dei camion appaiono, in *Tristi Tropici*, come il prodotto di questa stessa civiltà, pur avendo acquisito conoscenze e abilità in parte diverse:

I conducenti di questi camion erano abituati a restare in viaggio per settimane, a volte per mesi. In due, formavano un equipaggio: l'autista e il suo aiutante, l'uno al volante e l'altro chino sulla pista, spiando gli ostacoli, sorvegliando il cammino, come il marinaio che si mette a prua per aiutare il pilota a superare un passaggio difficile. Avevano sempre la carabina a portata di mano, perché non di rado un tapiro o un capriolo, curiosi più che spaventati, si fermavano di fronte al camion. Si sparava loro a bruciapelo e il successo decideva la tappa: bisognava scuoiare e vuotare l'animale, squartarlo e tagliare a fette la carne intorno all'osso, come una patata sbucciata a spirale fino al centro. (...)

Strana esistenza quella di questi bravissimi conducenti, sempre pronti alle più delicate riparazioni, che improvvisano e disfanno le strade sul loro passaggio, esposti a trascorrere diverse settimane in piena boscaglia, dovunque il camion si guastasse, fino all'arrivo di un camion concorrente che poi avrebbe dato l'allarme a Cuiabá, da dove avrebbero chiesto a São Paulo o a Rio de Janeiro di spedire il pezzo necessario. Durante questo tempo ci si accampa, si va a caccia, si fa il bucato, si dorme e si pazienta. Il mio migliore autista era sfuggito alla giustizia dopo un delitto al quale non faceva mai allusione: a Cuiabá lo sapevano ma nessuno ne parlava; per compiere un percorso difficile, o addirittura impossibile, nessuno avrebbe potuto sostituirlo. Agli occhi di tutti, la sua vita sempre in

¹⁵ Ivi, pp. 194-195.

¹⁶ Il *sertão*, nella definizione dello stesso Lévi-Strauss, "si riferisce a un aspetto soggettivo: il paesaggio in rapporto all'uomo. Il *sertão* dunque designa la macchia o boscaglia, ma in relazione alle terre abitate e coltivate: sono le regioni dove l'uomo non si stabilisce durevolmente" (ivi, p. 158).

¹⁷ Ivi, pp. 246-247, *passim*.

pericolo ripagava largamente per quella che aveva stroncata¹⁸.

6. LE FATICHE DEL VIAGGIO: LA PERCEZIONE DI CAMUS

Poco più di dieci anni dopo, Albert Camus ha un'esperienza molto diversa. Come già accennato, anche in questo caso si tratta di un viaggio di lavoro, un giro di conferenze nell'America Meridionale, compiuto nel luglio e agosto del 1949 dallo scrittore trentaseienne, famoso in patria e all'estero, il quale otto anni dopo avrebbe ricevuto il Premio Nobel per la letteratura. Il testo qui analizzato è un quaderno di viaggio, appunti privati che solo in piccola parte saranno inseriti in un'opera letteraria¹⁹, e pubblicato da Gallimard nelle opere complete dello scrittore²⁰.

I viaggi in auto si riferiscono ai soggiorni a Rio de Janeiro e a São Paulo, ma l'automobile compare già nelle prime righe del diario, le quali registrano il viaggio verso Marsiglia, per l'imbarco: "30 giugno. In mare. Giornata estenuante. R. ed io guidiamo a tutta velocità per raggiungere in tempo Marsiglia. Desdemona ci asseconda"²¹.

Il viaggio latino-americano, per Camus, è *estenuante* dal suo inizio, la partenza a Marsiglia e lo sbarco a Rio de Janeiro, sino al ritorno in aereo, da Rio a Parigi, esattamente due mesi dopo:

31 agosto. Ammalato. Bronchite, come minimo. Telefonano per dire che partiamo nel pomeriggio. È una giornata radiosa. Medico. Penicillina. Il viaggio si conclude in un feretro di metallo tra un medico pazzo e un diplomatico, verso Parigi²².

Questa vena di insofferenza si manifesta in ogni osservazione dello scrittore, anche nei confronti del modo di condurre l'automobile da parte dei Brasiliani. Appena sbarcato a Rio de Janeiro, egli infatti annota:

Formalità, poi sbarco. Immediatamente è il vortice che temevo. Alcuni giornalisti erano già saliti a bordo. Foto, domande. Né meglio né peggio che altrove. Ma appena arrivato a Rio, accolto da Mme M. e da un famoso giornalista brasiliano già incontrato a Parigi, molto simpatico, ha inizio il calvario. Nella confusione del primo giorno, annoto a caso: (...) gli automobilisti brasiliani o sono dei pazzi furiosi oppure freddi sadici. La confusione e l'anarchia di questa circolazione sono compensate dall'assoluta aderenza a una legge: arrivare per primi, costi quel che costi²³.

Nel viaggio di Camus, avvenuto in ambito urbano, l'automobile è l'unico veicolo menzionato, un mezzo di trasporto consueto, usato negli spostamenti in città e nelle gite nelle località vicine. Un week end a Teresópolis, cittadina di villeggiatura a circa cento chilometri da Rio de Janeiro, dona un po' di ristoro allo scrittore, provato nel

¹⁸ Ivi, p. 195.

¹⁹ Si tratta della scena della macumba in *La Pierre qui pousse*, costituita da tre frammenti del diario.

²⁰ CAMUS, Albert. *Journaux de voyage*. Paris: Éditions Gallimard, 1978. Testo a cura di Roger Quillot.

²¹ ID., *Viaggio in America del Sud giugno-agosto 1949*, Città Aperta Edizioni, Troina 2005, prefazione di Jacques Leenhardt, p. 21.

²² Ivi, p. 60.

²³ Ivi, p. 33.

fisico e nello spirito: “la strada è bella”²⁴, il viaggio tranquillo, tanto che il mezzo utilizzato, l’automobile, non è neppure citato e l’autore può ammirare dall’abitacolo il grandioso paesaggio, la “distesa di montagne che si susseguono sino all’orizzonte”.

Le altre due escursioni fatte da Albert Camus, l’una nelle vicinanze di Rio de Janeiro, l’altra a trecento chilometri da São Paulo, seguono i percorsi ormai ben definiti, quasi codificati, dei viaggi di riscoperta del Brasile cui facevo cenno all’inizio. Il diario di Camus testimonia come, sulla soglia degli anni Cinquanta, la ricerca delle origini per così dire primitive della cultura e della società brasiliane stiano per essere banalizzate in un turismo culturale, allora ancora di élite, il quale alla fine del secolo si sarebbe volgarizzato nell’offerta di itinerari turistici preconfezionati e acquistati prima della partenza.

Nel caso di Camus, queste gite fuori porta alla ricerca della brasilianità hanno ancora l’atmosfera di quelle fatte negli anni Venti e Trenta, soprattutto perché i personaggi sono gli stessi: poeti e scrittori famosi, regine dei salotti, diplomatici, attori, i quali hanno a disposizione tempo, macchina e autista per raggiungere i luoghi nei quali il folklore appare più autentico. Lo sguardo distaccato di Camus sembra già percepire la banalizzazione di questi eventi, che risulta da una sorta di complicità tra attori e fruitori.

L’indomani dal suo sbarco a Rio de Janeiro, Camus è già coinvolto in una escursione a Caxias, a quaranta chilometri da Rio de Janeiro, inconsapevole o incurante della sollecita ospitalità della quale la gita è espressione. I suoi anfitrioni gli forniscono alcune nozioni di base sul contesto etnico-culturale nel quale è necessario collocare la *macumba*, l’evento a cui assisteranno.

L’automobile è il mezzo necessario per raggiungere il luogo in cui si celebrerà la *macumba*, e la ventina di macchine trovate all’arrivo, posteggiate nella piazza del paese, è un indizio palese delle reti ormai consolidate tra la ritualità afro-brasiliana e l’ambiente colto e abbiente della città. In questo viaggio, compiuto durante la notte, non vi è nulla di avventuroso. Camus registra nel diario soltanto un senso di fastidio per l’ultimo tratto della gita, mitigato dalla bellezza del paesaggio notturno:

La macchina gira bruscamente a quarantacinque gradi e imbocca un sentiero di montagna. Si inerpica, soffia, poi si ferma: la salita è troppo ripida. Scendiamo e camminiamo. La collina è rasa, la vegetazione scarsa, ma a cielo aperto ci sembra di essere in mezzo alle stelle²⁵.

I cittadini che fanno gite nell’interno del paese alla riscoperta del Brasile autentico non hanno a disposizione i conducenti esperti assoldati da Lévi-Strauss per le sue spedizioni etnologiche. Albert Camus, a São Paulo per un’altra serie di conferenze, viene invitato a una nuova escursione nell’interno, a Iguapé, cittadina a trecento chilometri da São Paulo, dove si sarebbero celebrate, in quei primi di agosto, alcune feste religiose, questa volta di origine portoghese-meticcia.

L’automobile, probabilmente a nolo, e l’autista non si mostrano all’altezza della situazione e sono giudicati con severità dall’automobilista Camus. Lo scrittore ai

²⁴ Ivi, p. 60.

²⁵ Ivi, p. 42.

fastidi di un lungo viaggio su strade sterrate coperte da polvere rossa aggiunge l'irritazione per l'incompetenza del conducente, il quale, prima di partire, non si è nemmeno procurato una chiave inglese.

Nel diario latino-americano di Camus è questa la descrizione più ampia e dettagliata di un viaggio in automobile. Esso, in effetti, riunisce in sé tutte le caratteristiche del viaggio su ruote in Brasile: la polvere rossa, il fondo stradale sconnesso, i punti di ristoro lungo il cammino, le strette piste tortuose nella foresta, i ponti precari sui frequenti corsi d'acqua, il guado del fiume sulla chiatta. Come don Albisetti, anche Albert Camus si interessa al paesaggio. Nel caso del salesiano vi è un interesse storico-geologico, con brevi cenni alla pericolosità dei luoghi:

Per una ventina di chilometri la nuova strada attraversa un terreno completamente sconvolto dai cercatori d'oro, dove numerosi mucchi di detriti, alcuni ricoperti di vegetazione ed altri biancheggianti per l'abbondanza dei cristalli di quarzo, segnano le tappe dell'arduo ma qualche volta fruttifero lavoro di ricerca.

La Serra s'avvicina, rosseggiante per la laterite che predomina; l'erosione delle acque ha prodotto grandi sinuosità e curiose guglie aguzze, e denti e profili seghettati sulla sommità di alte pareti tagliate a picco: la strada corre sull'orlo di orridi precipizi, coperti nel fondo da rigogliosa vegetazione²⁶.

In Albisetti il paesaggio visto dall'autocarro è deserto, ma segnato dal lavoro degli uomini. In Camus il paesaggio percepito dall'automobile è altrettanto sconfinato e solitario; la sua descrizione, però – per la natura stessa del testo – non ha nulla di didattico, ma è concentrata in rapide visioni, appunti interiori sul Brasile e occasione di una interpretazione della brasilianità diversa da quella che gli ospiti, cordiali e solleciti, tentano di comunicare allo scrittore:

Distese immense, senza abitazioni, senza colture. La terribile solitudine di questa natura smisurata spiega molte cose di questo paese.

(...)

Stessa strada, solo che evitiamo la deviazione della volta precedente e attraversiamo tre fiumi. Visti uccelli-mosca. E ancora una volta, guardo per ore questa natura monotona e questi spazi immensi, di cui non si può dire che siano belli, ma che si incollano insistentemente nell'animo²⁷.

6. MOTORI NEI TROPICI

I viaggi di don Cesare Albisetti, Claude Lévi-Strauss e Albert Camus avvengono nell'arco di due decenni, durante i quali il mezzo di trasporto a motore stenta a diffondersi all'interno del Brasile, soprattutto a causa di una rete stradale poco sviluppata in rapporto all'estensione del paese e soggetta a una manutenzione insufficiente, che è sconfitta dall'azione distruttrice dei corsi d'acqua, delle piogge e della vegetazione.

Soltanto il missionario salesiano ha un cenno di ottimismo, quando inserisce nella descrizione del suo viaggio alcuni elementi della retorica della modernità tipica degli anni precedenti alla grande crisi. Le descrizioni più realistiche sono quelle di

²⁶ ALBISETTI, Césare. In automobile... Cit., p. 938.

²⁷ CAMUS, Albert. *Viaggio in America del Sud...* Cit., p. 66 e 71.

Lévi-Strauss, per il quale l'autocarro è uno dei mezzi di trasporto necessari al suo lavoro di etnologo, e per questo deve conoscerne le caratteristiche, come quelle dei suoi conducenti. Per Albert Camus l'automobile è un mezzo di trasporto consueto, che non suscita alcuna meraviglia, né uno specifico interesse per gli aspetti tecnologici. Ciò che nota Camus sono i conducenti, dei quali nota l'imperizia e la superficialità, caratteristiche che l'autore estende a gran parte della popolazione brasiliana, soprattutto al ceto medio-alto che lo accoglie con cordiale ospitalità.

In quegli anni in cui era usuale esaltare la velocità e la tecnologia dei veicoli a motore, i tre europei in viaggio per il Brasile non nutrono una particolare fiducia in quel mezzo di trasporto. Il più ottimista, don Albisetti, è comunque convinto che l'automobile non avrà futuro in Brasile e sarà superata dall'aereo; Lévi-Strauss, pur utilizzando l'autocarro, per maggior sicurezza manda avanti gran parte del suo carico nelle some di una carovana di buoi²⁸. Albert Camus, per nulla interessato a quelle gite in macchina organizzate dai suoi ospiti, associa strade e automobilisti in un unico giudizio pessimistico sulla natura umana.

Sebbene molto diversi fra loro, gli altri due viaggiatori avrebbero concordato con la sensazione espressa da Camus durante la gita in automobile verso Teresópolis:

In ogni momento, questo enorme continente senza strade, completamente abbandonato alla natura selvaggia, potrebbe rivoltarsi e ricoprire queste città falsamente lussuose²⁹.

Dovevano ancora passare due decenni perché in un Brasile sempre più urbanizzato la costruzione della rete stradale subisse un impulso decisivo, risultato dell'azione del governo autoritario sorto dal golpe del 1964, che avrebbe condotto una politica di sviluppo e modernizzazione delle infrastrutture, mirata non solo alla crescita del mercato interno, ma anche al controllo capillare dei cittadini.

²⁸ LÉVI-STRAUSS, Claude. *Tristi Tropici*. Cit., p. 247.

²⁹ CAMUS, Albert. *Viaggio in America del Sud...* Cit., p. 60.