

# Libri

Narrativa, saggistica, poesia, ragazzi, classifiche

Torna in presenza a Milano dal 29 aprile il festival **I Boreali**, dedicato alle culture delle nazioni nordiche. Una celebrazione non tanto di una semplice dimensione geografica (e sociale) ma di uno sguardo sull'intera Europa. Come a «la Lettura» spiega **Mathijs Deen** convinto che le grandi arterie ci raccontino tutti. In pace e in guerra

# Kiev e oltre: ogni strada è un destino

di VANNI SANTONI

**M**athijs Deen, olandese classe 1962, è romanziere e autore di reportage, documentari e programmi radiofonici. Da sempre attento al tema dell'identità europea, per **Iperborea** ha pubblicato il romanzo *La nave feroce* e il saggio narrativo *Per antiche strade*, che combinano ricerca storica, diario di viaggio e fiction per raccontare la rete stradale europea e i personaggi che l'hanno attraversata, a cominciare dal padre dell'autore, che apre il libro con una sua frase: «Questa è la E8, che va da Londra a Mosca». In realtà, racconta Deen, «stavamo andando solo a casa dei miei nonni, ma era vero che presa nel suo complesso, quella strada collegava l'Europa alla Russia. Una presa di coscienza del genere può accendere l'immaginazione di un ragazzino. Ecco che d'un tratto si aprono nuovi significati e possibilità, oltre a infinite storie potenziali, passate e future».

## Cominciò tutto lì?

«Forse. In realtà per anni non ripensai alle parole di mio padre, anzi le dimenticai proprio, finché un giorno non lessi *Furore* di John Steinbeck, che è sì un'epopea sulla crisi economica del 1929, ma anche un "grande romanzo stradale". Lì mi resi conto che per gli americani le strade hanno un significato differente rispetto a noi».

## C'è tutta una mitopoiesi...

«Per loro le strade sono anche storie, sempre. Ci hanno costruito sopra un'intera mitologia, che è poi anche il

## Strade (im)possibili

A destra: Aydin Büyüktas (Ankara, 1972), *Flatland. Istanbul, il ponte di Galata* (2016, stampa fotografica). Il progetto del fotografo turco, realizzato attraverso immagini dal drone e scatti elaborati al computer, è stato presentato in mostra ed è confluito nel volume *Flatland* (Lannoo, 2018)





mito della frontiera e della nascita della nazione, ma non solo. Quello delle strade americane è un mito che non ha mai smesso di rinnovarsi».

#### Come con Jack Kerouac o Ken Kesey.

«La loro strada non smette mai di farsi mito, anche quando non ha un nome ed è segnalata solo da un numero come le grandi strade europee: vedi la Route 66».

#### In questo momento però c'è una riscoperta delle antiche strade europee dei pellegrinaggi: la Francigena, il Cammino di Santiago...

«Sì, ma tendo a pensare ai percorsi dei pellegrini come sentieri di viaggio più che strade nel senso che intendo io. Mi affascinano le grandi carrozzabili, quelle che attraversano l'Europa da nord a sud o, più spesso, da ovest a est e da est a ovest. Credo che in queste strade si celi il segreto di ciò che significa essere europei. Queste strade contengono molte storie che meritano d'essere riscoperte, storie di pace ma pure di guerra. Alcune di queste strade, con le loro storie, ci uniscono; altre ci dividono e qualificano nelle nostre specificità».

#### E tutte portano a Roma?

(Ride) «Esiste anche nei Paesi Bassi questo modo di dire, che ha i suoi ovvi fondamenti storici. Si sa che si può andare dall'Inghilterra del Nord fino, appunto, a Roma, senza mai lasciare le antiche strade romane. Quello dei Romani, però, era anche un progetto di potere, di forza, non solo di commercio e unificazione. Le strade servivano ad agevolare il passaggio e la logistica delle legioni. È un aspetto delle strade che non pertiene soltanto al mondo antico. Ad esempio, oggi c'è un vivo conflitto tra Cina e India per una strada che porta verso

quest'ultima: l'India si sente minacciata dalle nuove strade cinesi. Vale la pena anche ricordare che un'autostrada o una superstrada non agevolano solo il passaggio dei mezzi su gomma: una strada abbastanza ampia può essere utilizzata come pista d'atterraggio per aerei, con tutto ciò che questo può comportare a livello bellico, e quindi geopolitico. È noto che le nuove strade vicine al suo territorio sono poco gradite alla Russia».

#### Il che ci porta alla guerra in corso.

«Addirittura cinque grandi strade europee, quelle marcate con la E, attraversano l'Ucraina e arrivano in Russia, e in alcuni casi vanno pure oltre. Custodiscono molte storie significative, che a volte sono di guerra. Penso alla E85, che unisce Klaipeda, in Lituania, ad Alessandropoli, in Grecia, e da lì, varcato il mare, continua fino a Istanbul: nel IX secolo, i Vichinghi scesero da nord lungo di essa, si piazzarono a Kiev e da lì fecero base per le loro incursioni. O la E95, che collega San Pietroburgo con Merzifon, in Turchia, attraversando l'Ucraina proprio in mezzo: è la strada che ha visto la fuga dei "bianchi" dopo la rivoluzione russa, che scendevano lungo di essa per poi scappare verso Odessa e da lì in Occidente».

#### O la E105...

«Esatto: la strada che va da Kirkenes, in Norvegia, fino a Yalta, in Crimea, ma passa anche da Mosca e Kharkiv: è storia, tragica, di questi giorni. In questo senso si potrebbe evocare anche la E40, la più lunga con i suoi ottomila chilometri, che da Calais arriva al Kazakistan, toccando città chiave dell'Ue come Bruxelles, Colonia e Cracovia, dell'Ucraina (che attraversa da ovest a est) come

Leopoli, Kiev e Kharkiv, e della Russia, come Volgograd. Una strada che è stata definita "l'arteria della democrazia liberale" ma che, se guardata da est a ovest, è anche la strada attraverso cui arrivavano le orde di Gengis Khan. O ancora la E50, che da Brest arriva alla città russa di Machackala, sul Mar Caspio, passando da Parigi e Donetsk. Come si vede, tutte le grandi strade europee tendono ad andare oltre i limiti politici dell'Unione, e a superare quella circoscritta mappa d'Europa che, magari, da giovani le nostre generazioni scoprivano con l'Interrail».

#### Anche lei ha fatto l'Interrail?

«Sì, per quanto ci dividano una quindicina d'anni, in questo apparteniamo a due generazioni simili, in cui si è affermato il treno come mezzo per scoprire il continente. Sebbene io ami viaggiare in auto, è chiaro che c'è una differenza sostanziale tra me e mio padre, un uomo che

poté per la prima volta comprare un'automobile negli anni Sessanta. Per lui fu un momento decisivo, la conquista di una libertà a lungo desiderata. Fu anche la sua liberazione dagli orari del treno, visti in un'ottica più locale. Senza contare la possibilità di portare in viaggio la famiglia. Per chi è diventato adulto negli anni Sessanta o Settanta, l'automobile, e con essa strade e autostrade, hanno un valore simbolico diverso».

#### A fine anni Novanta, con la prima fioritura della cultura rave, molti giovani europei riscoprono il trasporto su gomma, finendo a fare festa anche a Odessa e Donetsk, senza mai porsi il problema di dove finisce l'Europa.

«Un processo interessante, perché in effetti le strade ci raccontano che l'Europa, una certa idea d'Europa, continua molto, molto a est: la mappa d'Europa che emerge dalla Rete stradale europea, quella formata dalle strade marcate da una E, supera i limiti fisici, le barriere naturali costituite da catene montuose e fiumi. L'attuale rete stradale europea è il risultato di un progetto di unificazione viaria iniziato subito dopo la Seconda guerra mondiale, che fa capo alla Commissione economica per l'Europa dell'Onu, con la volontà di attivare la ricostruzione e di favorire l'integrazione europea. Però per esperirle appieno servivano e servono le quattro ruote».



#### Che oggi sono in competizione anche con i voli low cost.

«Lo so bene: mia figlia infatti ha trent'anni e si è persa sia l'epoca degli Interrail sia il breve ritorno in auge dello spostamento su gomma. È abituata a volare, ha amici ovunque, in effetti anche la sua famiglia è sparsa per il mondo, visto che è cresciuta in Scozia dopo che io e sua madre ci siamo separati. E dà per scontato che per andare a trovare qualcuno, o a qualche evento, si debba prendere l'aereo. Tanto è integrata in questa visione che si è sposata in Croazia perché la gente doveva arrivare in aereo da mezzo mondo. Quando stava ancora organizzando la fermai e le dissi: "Benissimo, ma per te niente voli: ti ci porto io in macchina". È stata la prima volta in cui ha avuto l'occasione di vedere come cambiano gradualmente le zone, come cambia l'architettura, il tipo di colture, il cibo... Credo che viaggiando soltanto in aereo si perda l'occasione per capire la nostra reale identità, la nostra relazione con la terra e con il continente».

#### Per lei anche il paesaggio ha un ruolo essenziale.

«E per veder bene il paesaggio, per esperirlo, è necessario muoversi in auto, o al limite a piedi. Solo così si può avere quella specifica sensazione di essere minuscoli al cospetto dell'altezza delle montagne, della vastità delle pianure, dell'ampiezza dei nostri fiumi. È da quel punto di vista che si nota il contrasto tra l'idea di continente che emerge dal paesaggio, e quella che emerge dalle strade: è lì la contraddizione che mi inte-



ressa. Una volta mi trovavo proprio da voi, in Italia, in una valle del Piemonte, a nord di Torino. Volevo acquistare del formaggio, e un uomo mi indicò la direzione di una fattoria che ne produceva. Io chiesi se fosse di là dalle montagne e lui disse: "No, oltre le montagne c'è l'Europa!". Eppure, anche a guardare con quegli occhi, be', a meno di fermarsi ai Carpazi, è inevitabile dire che l'Europa finisce con gli Urali. Non c'è un motivo geografico per non includere anche la Russia, e se poi guardi alle strade, ecco che Ucraina e Russia... sono sempre Europa. È un'idea, questa della nostra piccolezza rispetto al paesaggio e alle strade, che mi viene, forse, dalla pittura olandese, dove c'è un costante sguardo verso il cielo: si è sempre molto piccoli sotto il sole o sotto le stelle».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



i



**MATHIJS DEEN**

**La nave faro**

Traduzione di

Elisabetta Svaluto Moreolo

**IPERBOREA**

Pagine 144, € 15

**Per antiche strade**

Traduzione di

Elisabetta Svaluto Moreolo

**IPERBOREA**

Pagine 480, € 18,50

**L'autore**

Mathijs Deen (Hengelo, Paesi Bassi, 1962; in alto) è scrittore e giornalista, autore di reportage, documentari e programmi radiofonici.

Ha pubblicato saggi narrativi, raccolte di racconti e un romanzo

**L'appuntamento**

A Mathijs Deen è dedicata la serata inaugurale de **I Boreali** venerdì 29 aprile (ore 18.30) al Franco Parenti. Con Matteo Caccia parlerà del suo romanzo