

Le gobbe del Far West

Viaggiatori d'Occidente La famosa Route 66 ricalca il percorso di una storica spedizione di dromedari

Claudio Visentin

I viaggi legano con fili nascosti quel che è diverso e lontano, e ci sorprendono creando intrecci di eventi che neppure il più fantasioso dei romanzieri saprebbe immaginare. È il caso di questa storia di dromedari nel Far West.

Dopo la guerra con il Messico del 1846-48 i giovani Stati Uniti si trovarono padroni di vaste distese desertiche (New Mexico, Colorado, Arizona, Utah, Nevada) alle quali attribuivano ben poco valore. Ma al di là di questi nuovi Stati c'era la Terra promessa, i fertili campi e le ricche miniere d'oro della California. Bisognava però trovare il modo di attraversare il deserto, facendosi largo oltretutto tra pellerossa ostili.

Un ufficiale dell'esercito, Edward Beale, propose di servirsi di cammelli o dromedari, sostenendo con convinzione i loro meriti oggettivi: la conformazione fisica di questi animali è particolarmente adatta ai climi aridi, sono resistenti alla fatica e possono sopportare a lungo fame e sete, cibandosi di erbe e arbusti che i cavalli neppure prenderebbero in considerazione.

Nel marzo 1855 il Congresso degli Stati Uniti stanziò trentamila dollari per creare l'*United States Army's Camel Corps* e in giugno la nave da carico «USS Supply» partì da New York alla volta del Mediterraneo per acquistare i desiderati animali. Quindici anni dopo Mark Twain pubblicò un fortunato libro di viaggio, *Gli innocenti all'estero*, che narra le vicende di un gruppo di americani alle prese con gli scaltriti abitanti del Mediterraneo. Ma il titolo meglio sarebbe stato impiegato per David Porter e Henry Wayne, i due comandanti della «USS Supply». Quando approdarono a Tunisi e tentarono di acquistare i primi dromedari furono spietatamente truffati da astuti venditori levantini, del tutto privi di scrupoli, e pagarono un'esagerazione per degli animali malati. E tuttavia nel proseguo del viaggio, attraverso Malta sino alla Grecia e alla Turchia, impararono a

Furono 25 dromedari provenienti dall'Egitto a tracciare a metà dell'Ottocento la via verso il West.
(Vitezslav Valka)



riconoscere le bestie sane e a pagarle il giusto prezzo. Finalmente, nella sosta in Egitto, riuscirono ad acquistare una trentina di dromedari e ad assoldare cinque conducenti. Era trascorso quasi un anno quando raggiunsero nuovamente gli Stati Uniti. La traversata dell'Atlantico d'inverno fu lunga e difficile, ma già in quell'occasione i dromedari, legati sul ponte, non si fecero impressionare più di tanto dal deserto liquido intorno a loro. Solo uno morì durante la navigazione, in compenso un paio di femmine partorirono e il saldo fu dunque attivo.

Nel giugno 1857, allineati in carovana insieme a muli e cavalli, venticinque dromedari presero la via del deserto verso l'ovest, sotto la guida di Edward Beale. Durante le prime tappe più agevoli i dromedari non fecero una grande impressione ma, non appena le condizioni si inasprirono, i conducenti con le loro brave bestie presero la guida della spedizione, facendosi largo tra la natura ostile: canyon, crateri e vulcani, steppe e deserti. I dromedari si rivelarono insostituibili nel trasportare

carichi pesanti e soprattutto nell'individuare le scarse sorgenti d'acqua. Nell'ottobre seguente, dopo un viaggio di quattro mesi e milleduecento miglia, la spedizione giunse in California. La via più corta e sicura era stata tracciata dall'infalibile istinto dei dromedari e fu poi percorsa dai convogli di carri dei coloni. Conclusa la loro missione i conducenti tornarono a casa; uno di loro, Hadji Ali - detto «Hi Jolly», come il suo nome suonava agli orecchi dei locali - preferì restare nell'esercito e terminò poi la sua esistenza come minatore.

In seguito altri esperimenti confermarono come i dromedari fossero particolarmente adatti alle regioni sud occidentali degli Stati Uniti. I soldati tuttavia erano infastiditi dall'odore acre e dal carattere di queste bestie, che si ribellavano quando venivano maltrattate. Un cambio al vertice e le nuove preoccupazioni della Guerra civile americana segnarono il destino del *Camel Corps*. I dromedari furono messi all'asta e acquistati da zoo e circhi. Alcuni trascorsero una tranquilla vecchiaia nel *ranch* del loro grande sosteni-

tore, Edward Beale. Altri animali furono rimessi in libertà e da allora, di tanto in tanto, qualcuno riferì di aver visto un dromedario nel deserto americano.

Nel 1869 la ferrovia Santa Fe-Los Angeles si affiancò alla pista tracciata dai dromedari e percorsa dai coloni. E quando nel 1926 fu inaugurata la celebre Route 66 da Chicago a Santa Monica, questa seguì a sua volta la ferrovia. La Route 66 fu la prima strada interamente asfaltata degli Stati Uniti e lungo il suo percorso si svolse tanta parte della vita americana. Per esempio negli anni Trenta la percorsero i contadini impoveriti dalle tempeste di polvere, gli umili protagonisti di *Furore* di John Steinbeck. A Springfield fu aperto il primo drive-in, a San Bernardino il primo McDonald's.

Oggi la Route 66 non è più in uso, ma migliaia di turisti la percorrono ogni anno nella traversata degli Stati Uniti *coast to coast*. Chissà cosa direbbero se sapessero di ripercorrere le orme di quei dromedari venuti dal Mediterraneo per aprire la via verso il futuro dell'America...

Santōka per le vie di Roma

Bussole Inviti a letture per viaggiare

«Brillo, appoggiato al bastone, i sandali infangati, il cappello di bambù legato dietro la schiena, la sacca delle elemosine e la fiaschetta di sakè, vuote, ai suoi piedi. Santōka sembra un disegno fatto di pochi tratti, un omino solitario sotto la luna tonda pronta a inglobarlo insieme al Monte Fuji. Ha scritto questo haiku, il primo con cui l'ho conosciuto: "Cuscino di pietra / accompagnò / nuvole". (...)».

Santōka (1882-1940) era un monaco giapponese. Viveva di elemosine e dormiva dove capitava. Si trascinava dietro il peso di tutti i suoi fallimenti, familiari e professionali, leniti soltanto dal troppo frequente ricorso al liquore. Come i suoi maestri, Issa e Bashō, raccontava piccoli e grandi incidenti di viaggio nella forma sincopata dell'haiku, un breve componimento in tre versi di 17 sillabe complessive (5-7-5).

Nel libro di Susanna Tartaro, Santōka è condotto per le vie di Roma: in un passo divertente il monaco immaginario siede nel posto del passeggero sul motorino che si distrae nel traffico, schivando le buche. Santōka si confronta con i problemi e le inquietudini del nostro tempo e - va detto - non sembra per nulla a disagio: anche in un contesto tanto diverso, le sue fulminanti osservazioni aprono squarci di significato.

È possibile raccontare un viaggio in tre righe, una manciata di parole soltanto? Parrebbe di sì. L'estrema brevità del verso fa giustizia di un mondo pleonastico, rumoroso e confuso; aiuta a mettere a fuoco l'essenziale, senza distinguere troppo tra massimi sistemi e minime impressioni quotidiane; insegna l'attenzione, l'umiltà, l'accettazione del limite e del fallimento, che certo possono colmare d'amarezza l'anima, ma non sminuiscono la dignità di chi sa convivere.

Bibliografia

Susanna Tartaro, *Haiku e Sakè. In viaggio con Santōka*, Add, 2016, pp. 160, € 13,00.

Annuncio pubblicitario



Per la felicità della tua tazza.

Intense Cacao 60% Sélection.

MIGROS SÉLECTION

Per chi sa cos'è la bontà.
www.migros.ch/selection

MIGROS
M per il Meglio.

