



**UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI GENOVA**

Dipartimento di Lingue e Culture Moderne

QUADERNI DI PALAZZO SERRA

29

(Quaderni di Palazzo Serra 29)

Comitato editoriale

Massimo Bacigalupo (direttore), Chiara Benati, Elisa Bricco, Pier Luigi Crovetto, Roberto De Pol, Roberto Francavilla, Anna Giaufret, Sergio Poli, Laura Quercioli Mincer, Ilaria Rizzato, Laura Salmon, Laura Sanfelici, Giuseppe Sertoli, Serena Spazzarini, Luisa Villa.

Criteri di valutazione e Referee

I saggi inclusi nei *Quaderni di Palazzo Serra* sono sottoposti a Revisione Anonima di Pari (*Blind Peer Review*) secondo una linea editoriale che si impegna ad affidare il ruolo di Valutatore, di volta in volta, a due studiosi indipendenti – italiani e non – che, per il ruolo svolto nella comunità scientifica e accademica internazionale, sono in grado di garantire la qualità della pubblicazione. Il testo degli articoli presentati non dovrà includere il nome dell'autore. Nome e indirizzo vanno indicati su una pagina separata.

Submissions

Articles submitted for publication will be evaluated by two anonymous referees. Please provide full contact information on a separate title page. Do not include your name anywhere on the manuscript itself.

© 2016

Copyright by Massimo Bacigalupo, Marialuisa Bignami, Luca Brezzo, Paolo Brusasco, Lorenzo Coveri, Davide Finco, Joachim Gerdes, Manuela E.B. Giolfo, Nasser Ismail, Stefania Michelucci, Wayne Pounds, Giuseppe Rocca, Francesco L. Sinatora, Serena Spazzarini, Marco Succio, Luisa Villa.

Cura redazionale e composizione grafica di Luca Brezzo e Davide Finco

Università degli Studi di Genova
Dipartimento di Lingue e culture moderne
Piazza S. Sabina, 2 – 16124 Genova
www.lingue.unige.it

Tutti i diritti riservati

ISBN 978-88-88626-65-9

ISSN 1970-0571

QUADERNI DI PALAZZO SERRA

29

In copertina: Rapallo, circa 1932. Da sinistra: Pietro Minoletti (1879-1960, dirigente della Magneti Marelli), Juan Ramón Masoliver (1910-1997), Basil Bunting (1900-1985), Eugen Haas (1904-1969). Masoliver e Haas erano lettori, rispettivamente di spagnolo e tedesco, all'Università di Genova. Collaboravano con l'inglese Bunting al "Supplemento Letterario" (1932-33) del "Mare".

INDICE

MARIALUISA BIGNAMI

La pace e la guerra in Milton 3

LUCA BREZZO

The Hamiltons di Catherine Gore e la narrativa
di Elizabeth Gaskell: echi e parallelismi testuali 15

LUISA VILLA

Mr Phoebus e la sua isola in *Lothair* di Benjamin Disraeli 27

MASSIMO BACIGALUPO

Poets in Rapallo: Bunting & Pound 57

WAYNE POUNDS

“The Coward Surrealists”:
Ezra Pound and the Death of García Lorca 79

STEFANIA MICHELUCCI

“Flying Above California”:
il volo nella poesia di Thom Gunn 95

GIUSEPPE ROCCA

Ferrovie e turismo. Il modello canadese 105

DAVIDE FINCO

Un’esperienza mi(s)tica: i viaggi di Hamsun e di Rilke
in Russia all’alba del ventesimo secolo 139

SERENA SPAZZARINI

Il *Galateo* di Monsignor Giovanni della Casa.
Bibliografia delle traduzioni e versioni in lingua
francese, inglese, latina, spagnola e tedesca, 1500-1800 161

LORENZO COVERI

Dalla “Torpedo blu” alla “Topolino amaranto”.

Automobile e automobili nella canzone italiana del Novecento ... 173

MARCO SUCCIO

Un mito della rinascita:

automobile e letteratura nella Spagna franchista 187

SERENA SPAZZARINI

Gustav Nicolai, la *sua* Italia, la *sua* Genova. Anno 1833 199

JOACHIM GERDES

Periferie urbane nel linguaggio letterario tedesco recente 213

NASSER ISMAIL

Poesia, società e protesta nel Cairo medievale 235

MANUELA E.B. GIOLFO, FRANCESCO L. SINATORA

Modern Standard Arabic

and the Teaching of Arabic as a Foreign Language:

Some Cultural and Linguistic Considerations 263

PAOLO BRUSASCO

Due testi amministrativi da Drehem:

alcune considerazioni sulla residenza e le pratiche

culturali dei sovrani della Terza Dinastia di Ur 289

Un mito della rinascita: automobile e letteratura nella Spagna franchista

Marco Succio

Università degli Studi di Genova

Postwar Spain experienced a long period of economic autarky and complete isolation from the international context. Within the country the situation was not different. “Inaction” is the key-word to understand a society with poor resources, organized in a multitude of small pueblos within a vast territory and without a developed road and railway network. This situation began to change in the 1960s because of the new policy of openness effected by the Franco government. Spain acquired a new mobility with the popular Seat 600 automobile, the first mass model put on the market. This article discusses the extent to which Spanish fiction was able to respond to, and promote, the use of cars as a tool for social cohesion.

La Spagna visse, nella prima metà del periodo franchista, un doppio isolamento. Ragioni politiche e geografiche confinavano i cittadini in un’immensa distesa di riserve indiane i cui confini corrispondevano a quelli di città, paesi o, in molti casi, piccoli e sperduti villaggi. La politica economica voluta dal generale Franco al termine della guerra civile imponeva una feroce autarchia che isolava il Paese dal resto del mondo. I movimenti di persone e lo scambio di merci e idee con l’esterno erano praticamente paralizzati, ma neppure all’interno dei confini nazionali le cose andavano meglio. Povertà, distruzione, spazi immensi da percorrere e una rete di strade non certo all’altezza rendevano praticamente impossibili gli spostamenti su distanze che superassero le normali capacità umane o la resistenza del povero e smagrito asinello di turno. La Spagna era una distesa di tanti e spesso distanti *patios*. Gli spagnoli parevano condannati all’immobilismo, e ciò che stava oltre la siepe, quegli “interminati spazi” di leopardiana memoria che si dipanavano aridi e sempre uguali davanti ai loro occhi, pareva irraggiungibile. A rendere possibile il miracolo, la

prima utilitaria. L'arrivo della Seat 600, vettura di riferimento per intere generazioni di spagnoli, cambiò le abitudini e rianimò le speranze di un popolo intero. Lo scrittore e giornalista Manuel Vázquez Montalbán, prematuramente scomparso nel 2003, ci ha lasciato una delle migliori riflessioni sul fenomeno: “El día que los españoles se subieron al 600 empezaron a alejarse de su pasado e iniciaron una excursión de fin de semana de la que aún no han vuelto”.¹

La Seat e la 600

“Ahora sé algo más de coches que cuando tenía seis años, pero sigo sin comprender cómo era posible meter a un matrimonio, dos niños, tres maletas y una suegra en el seiscientos”.² Le parole di Antonio Lobato, giornalista sportivo di *Telecinco* e voce principe delle cronache automobilistiche di Formula 1, mettono perfettamente a fuoco quella che fu l'entità del miracolo 600, un miracolo capace, come si diceva abitualmente in Spagna, di far scendere gli spagnoli dalle due ruote per farli salire su quattro. La Spagna iniziò a muoversi, nel senso più letterale del termine, e in quel movimento, inutile negarlo, c'era molta Italia.

In parte italiana era la Seat (Sociedad Española de Automóviles de Turismo), nata nel 1950 da un progetto italo-spagnolo che vide impegnato l'INI (Istituto Nacional de Industrias), la Fiat e il Banco Urquijo (coadiuvato dai cinque principali istituti bancari spagnoli), e quasi totalmente italiano fu il primo grande successo della casa automobilistica spagnola, la 600. In realtà non si trattava del primo modello immesso sul mercato dalla Seat, ma la 1400, prodotta a partire dal 1953 era un'auto imponente, costosa, rivolta a un pubblico ridotto e inadatta a stimolare la fantasia dei più. Non a caso, nel film *Muerte de un ciclista*, prodotto da Juan Antonio

¹ Cit. in Serafi del Arco, “El coche que puso a España sobre ruedas”, *El País*, 3 giugno 2007, http://elpais.com/diario/2007/06/03/economia/1180821602_850215.html

² José Feliu, *Atlas ilustrado del Seat 600*. Introduzione di Antonio Lobato, Madrid, Susaeta Ediciones, 2007, p. 13.

Bardem nel 1955 e interpretato da una giovanissima Lucia Bosé, i due protagonisti, simboli di quella borghesia corrotta e ipocrita, così affine al Regime, travolgono e uccidono un ciclista mentre, all'alba e dopo una notte di adultera passione, fanno ritorno a Madrid a bordo della loro Seat 1400. In realtà non lo uccidono "sul colpo", ma ne testimoniano e prolungano l'agonia abbandonandolo ancora in vita sull'asfalto. La vettura, che non viene ripresa nell'istante dell'incidente ma solo alcuni secondi dopo, è in quel caso il simbolo di una classe sociale egoista, affermazione tangibile di un sistema soffocante e moralmente corrotto. La gioia dell'apertura al mondo che l'avvento della 600 regalerà solo pochi mesi dopo è l'antitesi della cupezza presentata nel film, dell'oscuro strumento di morte registrato dalla telecamera in quei pochi fotogrammi iniziali.

Nei primi anni ottanta, quando quella spagnola era una realtà a noi ancora molto lontana (prima della vittoria azzurra al mondiale '82, avvenimento che avvicinò molto i due Paesi) una delle poche cose che in Italia si conoscevano della Spagna erano le autovetture della Seat. Modelli austeri, che dietro a nomi allora altamente esotici – Marbella, Malaga – o terribilmente aggressivi – Fura –, nascondevano rozze imitazioni di alcuni storici modelli Fiat. Certo non potevamo sapere che quel marchio era, in realtà, uno dei simboli più concreti della rinascita della Spagna dalle macerie della guerra civile e dai durissimi anni dell'autarchia franchista. Simbolo e in una certa misura precursore del cambiamento, se pensiamo che le misure concrete volute da Franco per arrestare la crisi economica partirono con il nuovo governo del 1959 e dal conseguente *plan de estabilización*, quindi due anni dopo l'uscita della 600. La prima vettura uscì, in effetti, dallo stabilimento della zona Franca di Barcellona nel maggio del 1957. L'elemento geografico non va trascurato, perché era stata un'altra delle vittorie della Fiat. Il Caudillo, infatti, avrebbe preferito uno stabilimento nelle vicinanze di Madrid, a simboleggiare la potenza dello Stato centralista, ma la fermezza della casa automobilistica italiana, che per indiscutibili ragioni imprenditoriali preferiva la Catalogna, costrinse il governo franchista a chinare la testa. Nella sostanza, la 600 veniva semplicemente assemblata in Spagna, ma i pezzi provenivano

dall'Italia, e il cammino da Torino a Barcellona era notevolmente più breve rispetto a quello che conduceva alla capitale.

In quegli anni la rete viaria spagnola era sostanzialmente deserta. In tutto il Paese circolavano circa un milione di autoveicoli, accompagnati da un esercito di motociclette, sidecar e camion. A farla da padrone erano tre modelli; la 1400 della Seat – della quale si è già fatto menzione –, la Renault 4/4 e la Pegaso Z-102, autovettura sportiva, destinata a una inconsistente minoranza di benestanti. La curiosità della Z-102 è che era prodotta dalla ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones, S.A.), il marchio di Stato voluto dal governo nel 1946 per fabbricare i mezzi pesanti necessari alla ricostruzione. La Z-102, presentata al Salone di Parigi nel 1951, era una coupé da 170 cv che poteva raggiungere i 225 Km/h e venne prodotta dal 1950 al 1956. A questi modelli si aggiunse la 600, vettura resa particolarmente appetibile dall'ineguagliabile rapporto qualità/prezzo. Per sole 65000 pesetas – contro le 74000 necessarie per la Renault 4/4 e tralasciando le 140000 della Seat 1400 o le 330000 della Pegaso Z-102 – si poteva comprare una vera automobile, piccola esternamente, alquanto maneggevole, e capace di contenere tutta una famiglia. La Seat si rese quindi padrona incontrastata di un mercato in via d'espansione, anche se il regime pareva soffrire l'eccessiva nazionalizzazione del parco macchine – simbolo della *cerrazón* al quale era stato sottoposto per anni il Paese – al punto da censurare affermazioni che ne mettessero in risalto la consistenza. La scrittrice Mercedes Salisachs, in una intervista del 1982, parlando della censura ricordava: “[...] en una tercera obra, cuando describía una plaza donde estaban aparcados muchos coches escribí que todos los de los españoles eran Seat. Y como estaba mal visto decir estas cosas, me lo quitaron”.³

La fine dell'autarchia era ormai vicina. L'economista Fabián Estapé, allievo di Joan Sardà Dexeus, principale ispiratore del *Plan de estabilización* del 1959, era solito ripetere che alla base del successo del Piano stesso vi era un segreto semplice e al contempo unico, la SEAT 600. Il concetto venne successivamente ampliato, e

³ José María Martínez Cachero, *La novela española entre 1936 y el fin de siglo. Historia de una aventura*, Madrid, Editorial Castalia, 1997, p. 399.

Automobile e letteratura nella Spagna franchista

lo stesso Estapé sostenne che “la Transición no la hizo Suárez, la hizo el Seiscientos”,⁴ a indicare come gli spagnoli si sentissero talmente appagati dal livello di benessere economico raggiunto negli anni Sessanta, benessere di cui la 600 era simbolo indiscusso, da creare un clima propizio all’avvento indolore della democrazia.

Automobile e romanzo

Questa è, ci pare, la storia di un contrasto. Quello esistente tra il ruolo dell’automobile nel periodo di boom economico e sociale della Spagna franchista e l’immagine che di esso riflette la narrativa spagnola. È una distanza che non sembra però paradossale, ma che *encaja* perfettamente con quello che era il canone narrativo dell’epoca e che trova una certa linea di continuità con il periodo successivo, quello che va dalla Transizione alla fase di consolidamento della democrazia. Nel 1957, nel momento in cui inizia la produzione in serie della 600, il romanzo vive l’apogeo del realismo sociale. È una letteratura di denuncia, che si sostituisce al giornalismo – troppo controllato dalla censura – e fotografa con irreprensibile freddezza la società del momento. Ma da lì a poco arriverà il cambiamento, del quale l’automobile *para todos* sarà, sì, il risultato, ma anche il detonatore. Il Paese si evolve, l’apertura è lenta ma evidente e “donde antes podían leerse letreros que proclamaban ‘Por el Imperio hacia Dios’, ahora dicen ‘Beba usted Coca-Cola’ ”⁵. Il romanzo sociale si avvia così, rapidamente, verso il declino. Negli anni del boom economico la narrativa spagnola perde la sua componente costumbrista e testimoniale e marcia a passi spediti verso uno sperimentalismo più interessato agli aspetti linguistici e letterari (o metaletterari) che a quelli sociali. In questo momento è evidente che l’automobile non può che rientrare tra gli elementi di contesto, lasciando ad altro il ruolo di protagonista. L’automobile, simbolo del cambiamento e della crescita economica, difficilmente

⁴ Santos Juliá, “Mientras zumbaban las balas”, *El País*, 22 aprile 2009, http://elpais.com/diario/2009/04/22/opinion/1240351212_850215.html

⁵ Rafael Abella e Gabriel Cardona, *Los años del No-Do*, Barcelona, Editorial Destino, 2008, p. 132.

avrebbe potuto rappresentare un argomento funzionale alla denuncia della tragedia sociale vissuta dalla Spagna franchista. Si trattava, quindi, di un soggetto inadatto alla narrativa del periodo, sia a quella sociale sia a quella sperimentale.

Con l'immissione sul mercato della Seat 600, l'auto non è più un simbolo *excluyente* – la ricchezza di pochi – ma *incluyente* – la libertà di movimento, l'indipendenza –, un elemento di comunione tra gli spagnoli che riescono a uscire dal guscio per mostrarsi e per conoscere *lo otro*. L'auto conduce fuori dalla città, unisce punti lontani, svela nuove passioni; l'auto rende vivi. È questa la sensazione che provarono gli spagnoli nella seconda metà degli anni Cinquanta, quando tutti, o quasi tutti, salirono per la prima volta su una nuova, fiammante, *Seiscientos*. Questa novità, con il suo carico di straordinaria potenza vitale, non poteva non attirare l'attenzione degli scrittori. Eppure, e questo è il paradosso, fu così. Non esiste nessuno studio rigoroso sulla presenza dell'automobile nella letteratura spagnola – fatto alquanto curioso se si tengono in considerazione le ripercussioni a livello sociologico provocate dall'avvento del *coche* –, ma alcuni dei romanzi più celebri scritti nell'ultimo mezzo secolo e ambientati tra la fine degli anni Cinquanta e i primi Settanta – almeno fino alla morte del Caudillo – paiono puntare l'attenzione più sul primo degli elementi citati, l'auto come strumento di distinzione sociale, come simbolo di raggiungimento di uno status elevato, che sul secondo, l'auto come strumento di conoscenza del territorio, vero spartiacque tra l'immobilismo del primo dopoguerra e la dirompente crescita economica degli anni Sessanta.

In questo senso, due opere si distinguono: *Cinco horas con Mario* di Miguel Delibes e *Carreteras secundarias* di Ignacio Martínez de Pisón. Due romanzi diversi, scritti a trent'anni di distanza l'uno dall'altro, ma che confortano la tesi che vede nell'auto uno dei simboli della stratificazione sociale. Avere un'auto rende signori, possederne una di lusso pone al centro dell'attenzione, regala fascino e bellezza alle signore che possono mostrarsi, chiama al vento, mentre scorazzano per le polverose *carreteras* spagnole a fianco del loro affascinante *caballero*. Naturalmente, l'epoca delle donne al volante è ancora di là da venire.

Miguel Delibes, voce tra le più potenti della narrativa della seconda metà del secolo scorso e cantore indiscusso del mondo contadino e campestre, ambienta in città uno dei suoi romanzi più celebri, *Cinco horas con Mario*, pubblicato nel 1966. La particolarità delle cinque ore che Menchu Sotillo trascorre in compagnia del marito – rinfacciandogli la misera vita alla quale l’ha costretta, la sua mancanza assoluta di ambizione e quel moralismo così strenuamente difeso e così fastidioso – è che Mario è appena morto. Menchu veglia il cadavere del marito e attraverso il suo dialogo/monologo mette allo scoperto tutti i limiti morali della ricca e reazionaria borghesia spagnola. Ma è anche tempo di confidenze, di confessioni a filo di voce, mai rivelate prima più per vergogna che per paura. L’automobile ricorre spesso nelle pagine del romanzo, e nel complesso sempre come fondamentale dettaglio di appartenenza alla società alta, quella che conta, che affascina, che vive.

Il *je accuse* è durissimo. Mario si era addirittura rifiutato di comprare una 600, l’auto che “tienen, hoy, hasta las porteras” e che tutti “llaman ombligo [...] porque dicen que lo tiene todo el mundo”,⁶ privando così la moglie “por unos cochinos miles de pesetas” del “mayor gusto de mi vida”; un sogno inseguito da bambina, da quando un ufficiale dell’esercito italiano ospite in casa dei suoi genitori, accompagnava lei e la sorella in giro per la città sulla sua fiammante Fiat decapottabile, che “fue cuando pensé, cuando me case, lo primero, un coche”. Le speranze di Menchu erano state infrante da un marito per nulla materialista, così tenacemente legato all’essere più che all’apparire da meritare tutto il suo disprezzo.

In *Carreteras secundarias*, un adolescente di nome Felipe e suo padre viaggiano per la Spagna del 1974. Ma non è un viaggio di piacere. La loro è una vita vissuta tra appartamenti in affitto e lavori al limite della legalità, con il padre perpetuamente alla ricerca di quel successo economico che immagina sempre dietro l’angolo, ma che non arriva mai. Tutto ciò che possiedono è un’automobile, uno splendido esemplare di Citroen DS, meglio conosciuto come *Tiburón*

⁶ Miguel Delibes, *Cinco horas con Mario*. Barcelona, Editorial Destino, 2002 (I ed. 1966), p. 91.

– squalo – per la sua forma curva e allungata. Le loro avventure scorrono al margine di avvenimenti sociali e politici fondamentali per la Spagna futura, che non sembrano però scalfirne in alcun modo il comportamento. I riferimenti più concreti all’attualità sono quelli che Felipe fa riguardo ai suoi due miti, il professor Christiaan Barnard, autore del primo trapianto di cuore, e Patricia Hearst, diciannovenne nipote del miliardario William Randolph Hearst che, rapita dall’Esercito di Liberazione Simbionese, un movimento rivoluzionario nato in California nel 1973, rifiutò la liberazione per schierarsi e combattere a fianco dei suoi stessi rapitori.

Meno di dieci anni separano la morte di Mario dalle vicende famigliari del piccolo Felipe, ma non sono anni qualsiasi per la Spagna. Sono quelli, dal 1966 al 1974, nei quali si giocano le sorti della Spagna che verrà. Anni di cambiamento economico e sociale che gettano le basi per il cambiamento politico, per la scomparsa di un regime autoritario guidato da un uomo che morì, sì, nel suo letto, ma che non lasciò eredità irrinunciabili. In quegli anni cambiò la società, la scala dei valori che ne determinavano la struttura interna, e l’automobile ebbe in tutto questo un ruolo di primo piano.

Mentre Menchu, la protagonista di *Cinco horas con Mario*, vive in pieno e in modo traumatico il cambiamento, il padre di Felipe in *Carreteras secundarias* è l’uomo nuovo generato dal cambiamento, il *trepador* che vuole farsi da sé senza possedere, però, i requisiti culturali e caratteriali necessari. E l’auto viene usata in entrambi i casi come cartina di tornasole dell’evidente inadeguatezza dei personaggi. Menchu si fa attrarre da un "valore" nuovo, l’automobile, che non dovrebbe appartenere alla sua scala di valori. Nella sua visione statica della società, un uomo è quello che nasce, e ciò che possiede ne è diretta conseguenza. Paco, l’uomo con il quale Menchu è stata sul punto di tradire il marito, interrompe però questa catena, inverte i termini, è l’uomo che affascina perché ha conquistato ciò che gli mancava, una posizione nella società. Attraente lo era sempre stato, con i suoi modi garbati e quegli splendidi occhi verdi che “yo no he visto cosa igual te doy mi palabra”,⁷ ma in gioventù gli mancava la finezza, quel marchio di

⁷ *Ibid.*, p. 104.

fabbrica che solo il provenire da una famiglia bene poteva dare. Era però bastato vederlo sfrecciare, alcuni anni dopo, sulla sua splendida Citroen rossa per scoprire che tutto era cambiato, “que hay ver que voz, que aplomo, que modales, otro Paco”.⁸ Il padre di Felipe appartiene a una generazione successiva, e pur provenendo anch’egli da una ricca famiglia della borghesia basca, è cresciuto durante il regime, ne ha condiviso i cambiamenti e rappresenta l’uomo del futuro, la versione puramente precapitalista dello spagnolo. L’auto è per lui uno degli elementi vincenti, il simbolo di una posizione raggiunta nella scala sociale – e non importa il punto di partenza – e un coadiuvante fondamentale nel percorso di arricchimento:

Mi padre [...] estaba orgulloso de su coche, un Citroen Tiburón negro con matrícula de Madrid comprado de segunda mano. Como era grande, negro y extranjero, mi padre lo consideraba un automóvil de categoría. Tenía, es verdad, cierto aire de coche oficial, y yo creo que él habría sido capaz de colocarle un banderín en la punta de la antena para que la gente nos tomara por embajadores o ministros o algo así.⁹

Non è la 600 la protagonista. L’auto per tutti, simbolo di libertà, lascia qui spazio alla vettura per pochi, meglio se straniera, simbolo di ricchezza e *passe-partout* per il mondo capitalista. L’auto ancora una volta non è strumento ma simbolo; non è la funzionalità che vince, ma il possesso. L’auto è un biglietto da visita, è la targa dorata da esporre sulla porta della propria esistenza. Quando il padre di Felipe è costretto a vendere l’automobile, il figlio ricorda:

Vi a mi padre contar el dinero y empecé a sacar nuestras cosas del maletero del Tiburón. Tres maletas viejas y unas pocas bolsas de plástico: ahí estaba todo lo que poseíamos. Yo pensé: «Así, sin el coche, se ve muy bien los pobres que somos». [...] Vi cómo mi padre entregaba las llaves a aquel hombre y cómo se detenía a echar un último vistazo al

⁸ *Ibidem*.

⁹ Ignacio Martínez de Pisón. *Carreteras secundarias*. Barcelona, Editorial Anagrama, 2003 (1 ed. 1996), p. 14.

Tiburón. Aquel coche era lo único que le unía con la idea que él tenía de sí mismo.¹⁰

“L’idea che egli aveva di sé stesso”. Concetto nuovo, impossibile da ritrovare nella mente e nelle parole di Menchu Sotillo. Nella Spagna dell’ultimissimo franchismo l’uomo poteva immaginarsi diverso, poteva sognare un futuro migliore da costruirsi grazie alla propria abilità – nel senso più ampio possibile del termine – e all’immagine che poteva offrire di sé stesso. In questo l’automobile la faceva da padrone, costituiva l’involucro impermeabile alle proprie debolezze e la testa d’ariete necessaria per sfondare in società e raggiungere così l’apice dell’affermazione personale.

[Mi padre] descubrió que también entre los que no se manchaban las manos había dos categorías: los que perseguían el dinero y los que dejaban que el dinero les persiguiera a ellos. Éstos eran los auténticos hombres de negocios, gente dotada de un instinto especial para atraer riqueza, y yo creo que mi padre compró el Tiburón para sentirse como uno de ellos, como un verdadero negociante.¹¹

e ancora...

Estaba claro que nos habíamos perdido. Yo aproveché para recordar que me estaba meando pero mi padre siguió adelante. Le gustaba dar la sensación de ser un hombre con recursos, alguien capaz de manejar todas las situaciones. Le gustaba la imagen de sí mismo al volante del Tiburón. Eso le daba la seguridad, le hacía creer que estaba impresionando a alguien, y a lo mejor temía que esa ilusión pudiera desvanecerse si se detenía a preguntar.¹²

Diverso il punto di vista di Felipe, narratore e protagonista del romanzo, che poca attenzione sembra riservare a quell’oggetto, utile soltanto per spostarsi da un luogo all’altro e privo di qualsiasi fascino

¹⁰ *Ibid.*, p. 224.

¹¹ *Ibid.*, p. 84.

¹² *Ibid.*, p. 44.

Automobile e letteratura nella Spagna franchista

particolare. Eppure, dalle sue emozioni vengono i pochi passaggi che riflettono una visione poetica dell'auto, capace di far risaltare lo spirito di comunione familiare e di avventura che provarono gli spagnoli nel momento in cui diventarono padroni delle strade. In uno di questi Felipe racconta del viaggio compiuto nel 1967 da Murcia a Madrid per vedere il professor Barnard, invitato in quei giorni alla clinica La Paz della capitale per dare una dimostrazione delle sue tecniche chirurgiche. L'auto era una Seat 1500 – con una trombetta grigia che suonava le prime note de *Il ponte sul fiume Kwai* –, e Felipe racconta con queste parole le sue sensazioni:

Nos esperaban una noche cerrada y cuatrocientos kilómetros de carreteras mal asfaltadas. El viaje iba a ser largo y pesado, pero eso nos traía sin cuidado. Mi padre me dijo que me echara a dormir en el asiento de atrás. Yo, sin embargo, estaba demasiado nervioso para pensar en dormir. Me senté a su lado. Mi padre me cubrió las piernas con una manta de cuadros escoceses y arrancó. Luego estuvo unos minutos manipulando la radio y encontró una emisora en la que sonaban las canciones de *My Fair Lady* y *Los paraguas de Cherburgo*. Nos pasamos más de una hora tarareándolas, porque en aquella época a mí todavía no me disgustaba la música de películas, y recuerdo que me sentía feliz así, envuelto en aquella manta al lado de mi padre, siguiendo con la mirada las rayas blancas de la carretera, canturreando.¹³

Come in uno specchio deformante, l'immagine dell'automobile che ci restituiscono questi romanzi sfugge totalmente a quella reale plasmata dalla società spagnola. Le ripercussioni positive che l'avvento dell'auto ebbe su di essa nel periodo compreso tra l'uscita della 600 (1957) e la fine del regime franchista (1975) paiono non trovare spazio adeguato in letteratura. Qui, ancora una volta, emerge il ruolo simbolico dell'auto, il suo essere elemento di distinzione sociale e non strumento di libertà. Menchu non ha l'auto, la desidera e di conseguenza arriva a desiderare chi le può offrire quel privilegio; per lei rappresenta un punto d'arrivo, il possesso come

¹³ *Ibid.*, p. 23.

conseguenza della propria collocazione nella scala sociale. Il padre di Felipe, al contrario, possiede solo l'auto. Da lì parte nel suo tentativo di scalata e quelle sono le fondamenta del palazzo che intende costruire. La dicotomia punto di arrivo/punto di partenza segna il confine culturale tra le due anime della borghesia tradizionalista spagnola così come si manifestarono nel periodo del cambiamento. L'automobile rese visibili le grandi masse, regalò loro la possibilità di fare cose impensabili fino a pochi anni prima, ma non scalfì – o forse, addirittura, accentuò – la visione borghese dell'auto come simbolo di distinzione sociale.

Opere Citate

- ABELLA, Rafael e CARDONA Gabriel. *Los años del No-Do*. Barcelona, Editorial Destino, 2008.
- ARCO, Serafi del. “El coche que puso a España sobre ruedas”. *El País*, 3 giugno 2007. http://elpais.com/diario/2007/06/03/economia/1180821602_850215.html
- DELIBES, Miguel. *Cinco horas con Mario* (1966). Barcelona, Editorial Destino, 2002.
- FELIU, José. *Atlas ilustrado del Seat 600*. Madrid, Susaeta Ediciones, 2007.
- JULIÁ, Santos. “Mientras zumbaban las balas”. *El País*, 22 aprile 2009. http://elpais.com/diario/2009/04/22/opinion/12403512_12_850215.html
- MARTÍNEZ CACHERO, José María. *La novela española entre 1936 y el fin de siglo. Historia de una aventura*. Madrid, Editorial Castalia, 1997.
- MARTÍNEZ DE PISÓN, Ignacio. *Carreteras secundarias* (1996). Barcelona, Editorial Anagrama, 2003.