

**LETTORE FEDELE,
LETTORE PREMIATO**
Ritaglia e conserva la
SCHEDE PREMIO
FEDELTA'.
Con 7 bollini
VALE 2 EURO.

**LETTORE FEDELE,
LETTORE PREMIATO**
Raccogli il
BOLLINO FEDELTA'.
Ogni giorno lo trovi
in PRIMA PAGINA.
7 bollini = 2 EURO.

CULTURA

*Il commendator
Federico
Johnson
percorse 2700
chilometri
senza alcun
inconveniente
tra lo stupore
e la meraviglia
dei sardi*

Non era ancora passato un anno dal 15 luglio 1903, giorno in cui l'autovettura francese "Vermorel" del signor Efsio Manunza era giunta da Sestu a Cagliari ed aveva seminato il panico fra i frequentatori serali della via Roma, che un ben più impegnativo raid automobilistico si svolgeva interessando tutta l'isola: dal 26 aprile al 6 maggio 1904, esattamente un secolo fa, il direttore generale del Touring Club Italiano, Federico Johnson, sbarcato con la sua Isotta Fraschini 16 HP a Golfo Aranci scorrazzò su e giù per l'isola, percorrendo ben 2700 chilometri senza alcun inconveniente. Tanto significativa fu l'impresa che due fra i suoi compagni di viaggio, Achille Negri ed Emilio Wulffing, con la collaborazione di Ottone Brentari, al termine scrissero un libretto intitolato "Attraverso la Sardegna in automobile", corredato da numerose fotografie. Il libro originale è ormai introvabile, ma nel 1990 la Gia Editrice ne curò una riedizione anastatica.

In occasione dell'anniversario del secolo ci si deve chiedere, in primo luogo, quali fossero le motivazioni che indussero il Touring Club ad organizzare un simile viaggio. All'epoca i soci del Tci, numerosi anche in Sardegna, erano, in gran parte, appassionati ciclisti o, come si direbbe oggi, "cicloturisti", cioè non interessati all'agonismo ma all'utilizzo del loro veicolo per gite, più o meno lunghe, per l'Italia, eventualmente utilizzando, per i trasferimenti più lunghi, anche il treno. L'Associazione spingeva molto per la realizzazione di strade ed infrastrutture di trasporto moderne, che consentissero agevolmente di viaggiare per conoscere la nazione ed i paesi esteri. Una concezione avanzata del "viaggiare" che quindi guardava con interesse allo sviluppo dell'automobile. Non è un caso che il Tci operò a lungo per migliorare le condizioni della rete stradale, sponsorizzando in particolare la segnalazione, allora del tutto facoltativa e priva di qualsiasi uniformità (si pensi che le distanze erano indicate in "miglia" locali, in vigore prima dell'unificazione dell'Italia, e differenti da regione a regione).

Il viaggio in Sardegna, regione ancora priva di automobili (a parte la Vermorel di cui si è detto, peraltro giunta casualmente a Sestu in quanto vinta ad un concorso) avrebbe dimostrato, se coronato da successo, le notevoli possibilità dell'automobile ed in particolare la sua efficacia e versatilità anche in assenza di adeguate infrastrutture stradali ed automobilistiche. Allora, come oggi, il principale merito dell'automobile veniva identificato nella possibilità di programmi di viaggio del tutto liberi e svincola-



La prima Isotta Fraschini sul tratto Decimo-Cagliari

Quando in Sardegna comparve la prima auto

Dal 26 aprile al 6 maggio 1904 l'Isotta Fraschini guidata dal direttore del Touring Club fece il giro dell'Isola

ti dalla necessità di rispettare orari ed itinerari prefissati. Un altro importante servizio che l'automobile avrebbe potuto svolgere sarebbe stato quello postale, particolarmente carente in Sardegna. Inoltre si sarebbe potuto effettuare congiuntamente anche il trasporto di persone, con ulteriori vantaggi e risparmi. Si consideri infatti che, a parte le località servite dalla ferrovia, per il resto ci si doveva rivolgere, nel migliore dei casi, alle diligenze a cavalli, se non al carro a buoi. Il commendator Johnson, partito da Milano il 22 aprile, sbarcò a Golfo Aranci il 26, dopo aver effettuato la traversata da Civitavecchia a

bordo del piroscalo Candia, e subito dovette caricare "il suo automobile" (all'epoca si usava ancora il vocabolo al maschile) su un treno speciale diretto a Terranova Pausania (oggi Olbia): fra le due località infatti non esisteva ancora la strada. Ad un inizio così poco promettente fece però seguito un ottimo viaggio. Accolti da tutte le autorità e dai ciclisti del Touring Club, verso le 10 di mattina i "turisti" partirono alla volta di Calangianus, Aggius e Tempio, dove giunsero nel primo pomeriggio. Nei giorni successivi l'automobile corse per l'isola senza mai fermarsi: Palau, Maddalena e Caprera il 27 (e quindi con nuo-

vi traghetamenti, di cui possiamo immaginare le impreviste operazioni di carico e scarico e lo stupore di chi vi assistette); Sassari il 28; fino ad Alghero e Bosa il 29, per giungere addirittura a Cagliari, dopo aver visitato Oristano e Sanluri, il 30 aprile. Il giorno successivo era previsto il secondo convegno turistico sardo, che il consolo cagliaritano del Touring Club volle far coincidere con la festa di Sant'Efisio e con la presenza a Cagliari dell'automobile: e gli automobilisti assistettero alla sagra, della quale fu dato ampio resoconto nel libro. Di sera si tirò fino a tardi, come testimonia il cronista dell'Unione Sarda:

«alle 21 di ieri ebbe luogo il banchetto offerto nell'albergo cagliaritano dai soci del Touring. La geniale riunione si sciolse alle 24».
Il 2 maggio si visitò il Campidano di Cagliari (Pirri, Monserrato, Quartucciu e Quartu), con grande interesse, come lo stesso cronista riferì: *«anche ieri mattina la carovana dei turisti era imponente: motociclette, bicicli, l'automobile del comm. Johnson, vari legni: quell'insieme armonioso e simpatico che ha destato ragionevolmente l'entusiasmo dei cagliaritani. A Monserrato anche i braccianti più poveri sacrificarono mezza giornata di lavoro ansiosi com'era-*

*In realtà
la primissima
vettura
a motore si vide
a Cagliari
nel luglio 1903:
era la Vermorel
del signor Efsio
Manunza
di Sestu*

no di ammirare i nuovi prodotti della civiltà e del progresso...»

Il giorno successivo fu dedicato al Sulcis Iglesiente, con la visita alle miniere ed alla Grotta di San Giovanni a Domusnovas, giungendo poi fino a Portoscutus, Teulada e Pula. Il 4 un'altra bella "tirata": da Cagliari a Sorgono. Ed il giorno dopo tappa a Nuoro e visita di Fonni. Ma il tempo stringeva, ed il 6 maggio, lasciata Nuoro, transitando attraverso il Goceano, si raggiunse Ozieri e da qui Monti e Terranova da dove, ripreso lo stesso treno speciale del viaggio di andata, si raggiunse il porto di imbarco, Johnson, sempre guidando la sua Isotta Fraschini, rientrò a Milano il successivo 14 maggio. Un programma di viaggio che, a ben vedere, non appare affatto differente da quello che potrebbe seguire un attuale visitatore sbarcato con la sua moderna autovettura) al porto di Olbia. Certo, il comfort è ora ben diverso, i costi del viaggio inferiori, gli spostamenti sono più rapidi ed il turista avrebbe più tempo a disposizione per rilassarsi e fare un po' di shopping... se pensiamo però che sono passati 100 anni e che, a quanto sappiamo, in quei giorni erano presenti in Sardegna, solo due (due!) automobili, beh si potrebbe quasi parlare di un "prodigio". E la consapevolezza di essere testimoni di un evento quasi prodigioso ben lo manifestarono tutti coloro che, forse senza neppure esserne informati in precedenza, videro transitare con il moderno "mostro", chiamata, di volta in volta, "sa carrozza de fogu", oppure, con storpiature involontariamente umoristiche, "ottomobile", "sottomobile", "dottomobile", "gattomobile" ed infine con quella definizione, ancora oggi ricordata di "sa carrozza senza quaddu".

Dal volumetto "Attraverso la Sardegna in automobile" ci si sarebbe potuti attendere una cronaca di viaggio un po' noiosa, infarcita di dettagli tecnici e motoristici, ed invece ne emerge un quadro della Sardegna e dei sardi talmente schietto e pieno di intuizioni così attuali e prive di pregiudizi da mettere in ombra certi resoconti, non troppo amichevoli, di altri viaggiatori e letterati più illustri. Poiché il veicolo a motore non è fine a sé stesso, né i "turisti" vogliono battere record di velocità o stupire per la loro impresa, ciò che conta è dimostrare che un mezzo del genere rende agevole il viaggiare e consente di conoscere e comprendere genti, luoghi e tradizioni. Siamo solo nel 1904, e dopo un secolo quanti ancora non lo hanno capito. Per questo il Touring Club diede un significativo segnale a tutti i sardi che avevano a cuore lo sviluppo dell'Isola.

PAOLO PEZZUOLI
Ass. Automoto d'Epoca

BIBLIOGRAFIA

Qualche titolo tra storia e cronaca

Per chi è interessato ad approfondire l'argomento ecco alcune indicazioni bibliografiche. Un articolo di Carlo Angioni ("Ciccio sona sa trumba") pubblicato sull'Almanacco di Cagliari del 1980. "Attraverso la Sardegna in automobile" di Achille Negri e Emilio Wulffing; edizione originale del 1904, ristampa anastatica del 1990 pubblicata da GIA editrice, Capoterra. "Storia dell'Isotta Fraschini": su Mille-ruote, grande enciclopedia dell'automobile, editore De Agostini - Domus 1974. "Ruote e rotabili", di Elettro Corda; editore Chiarelli, Sassari 1981.



Il commendator Johnson arriva a Meana Sardo con l'Isotta Fraschini

ASSOCIAZIONE

I fan di moto e vetture d'epoca

In Sardegna dal 1997 opera l'Associazione Automoto d'Epoca (AAE-Sardegna) nata a Cagliari per iniziativa di vent' appassionati di veicoli e "automobili". Oggi l'Associazione conta oltre 500 Soci, di cui molti proprietari di veicoli di età compresa fra i 50 e gli 85 anni. La federazione all'A.S.I. (Automotoclub Storico Italiano) garantisce ai soci la possibilità di iscriverne e certificare i veicoli, e consente di organizzare manifestazioni a carattere nazionale. La sede si trova in viale S. Avendrace 101 ed è aperta ogni mercoledì sera dalle 18 alle 20. Il sito Internet offre numerose informazioni (www.aesardegna.org)

SCAFFALE SARDO

Un interessante saggio di Aldo Piras Leo e Garau, ritratto di due cugini scienziati

di Gianni Filippini

È probabile, o forse addirittura certo, che la maggior parte di coloro che si sono trovati fra le mani il libro firmato da Aldo Piras abbia affrontato, per prima cosa, un onesto interrogativo: ma chi erano Pietro Leo e Raimondo Garau e che mai hanno fatto di così importante da attirare l'attenzione e gli studi di un ricercatore conosciuto e apprezzato per serietà e rigore, stimato docente di diritto e di economia, avvocato e preside emerito dello storico liceo classico Dettori? Ma proprio a questa iniziale domanda dei suoi lettori ha certamente pensato Aldo Piras quando ha deciso di proporre subito, nel risvolto di copertina, una risposta esauriente, pur nell'ovvia sintesi, ed anche stimolante per il tanto di curiosità che suscita sui due personaggi.

Vediamo, dunque, Raimondo Garau e Pietro Leo, di Arbus, cugini e coetanei, furono personalità di grande rilievo nel campo del diritto e della medicina tra il 1700 e il 1800. Professori all'Università di Cagliari, apertamente nell'insegnamento e nella ricerca contribuirono scientifici di notevole utilità e ricoprirono con impegno cariche di responsabilità. Il sindaco Antonio Dessì e l'assessore Angelo Concas ammettono, in una nota di presentazione congiunta, che i due "figli illustri di Arbus ancora oggi non sono abbastanza noti ai concittadini, pur essendo stata loro dedicata, ormai da tanti anni, una lapide con due busti marmorei nell'attuale piazza Mercato". Ed è anche per questo che i due amministratori comunali plaudono all'iniziativa di Aldo Piras, ai suoi studi e alle sue ricerche su Pietro Leo e Raimondo Garau e, adesso, al volume che li racconta.

L'autore, bisogna dire, ha ottenuto un risultato di notevole rilievo. Il ritratto dei due personaggi è infatti nitido e si staglia, emergendo dalle intense pagine del volume, sui tempi e sui luoghi che sono lo scenario altrettanto lucidamente ricostruito da Aldo Piras. In un gioco serrato di richiami e di rimandi l'autore ricostruisce con documentata ricchezza di notizie il quadro storico generale e quello locale. E nella fluida narrazione, protagonisti e comparse di quegli anni lontani, tante vicende significative, piccola cronaca e grande storia trovano singolarmente e coralmemente un vivo risalto. Così, la biografia di due contadini che con pesanti sacrifici riuscirono a studiare e a voltare le spalle a un destino di fatiche nei campi e ad affermarsi come personalità di spicco, si propone anche come chiave di lettura di una stagione lontana - ma non lontanissima - della Sardegna. Insomma, questo *Pietro Leo e Raimondo Garau* di Aldo Piras va considerato, e per molte ragioni, un'interessante, apprezzabile opera.

Il volume di racconti "Giuditta" Fra le emozioni poetiche di Myriam Scasseddu

Nella prefazione di aperto consenso a *Giuditta*, volume di racconti di Myriam Scasseddu, Maria Luisa Spaziani rileva giustamente che la narrazione ha il prezioso valore aggiunto di una particolare, evidente sensibilità artistica. Annota, cioè, che la scrittrice si avvantaggia del fatto di coltivare, a buoni livelli, anche la passione per la poesia e per la pittura. "I racconti di Myriam Scasseddu - ha scritto la Spaziani - ci lasciano con la sensazione di aver sognato colori, odori, suoni e luci".

I racconti sono trentatré e *Giuditta*, quello che ha dato il titolo al volume (pubblicato dall'editrice Bastogi nella collana "Il canapo"), è la terza proposta di lettura ma è un esempio significativo - malgrado la varietà delle scelte formali che caratterizza il volume - dello stile personalissimo di Myriam Scasseddu: "Guardava attorno con cautela; gli alberi si infittivano bassi. Dai rovi che tra loro si intrecciavano cadeva il sole a pezzi, come stracci giallognoli sulle foglie secche. Qualche biscia fruscava per tornare al silenzio". E evidente, come ha notato Maria Luisa Spaziani, che sulla pagina convergono, facendone più ricco e intenso il messaggio, pittoriche pennellate e poetiche emozioni.

I richiami alle diverse sensibilità di Myriam Scasseddu - è nata a Cagliari e ci vive e lavora - sono forti anche nella titolazione dei racconti. Qualche esempio, per una conferma: "Lo zoo di legno", "L'isola delle stelle", "Il sorriso della luna". Sono stimoli ulterio-

ri alla lettura.

E nella sostanza narrativa, però, che la scrittrice sa abilmente attingere alla singolare fantasia creativa che le varie attenzioni artistiche evidentemente le consentono. Così, nella serrata sequenza di una lettura piacevole e coinvolta, i racconti propongono vicende interessanti intrise di poetici risvolti, protagonisti singolari disegnati con tratti delicati ma efficaci, ambienti evocati con artistica incisività. Bisogna aggiungere, però, che la interessante narrazione - pur accumulando debiti forti con la poesia - sa nutrirsi, e bene, di solida sostanza. E anche di precisi e nostrani richiami, di luogo e di lessico: "Abbaideate sos pilos de Giacintu, parene unu putrone de muscateddu", "Guardate i capelli di Giacinto, sembrano un grappolo di moscatello". Per questi zampilli di lingua sarda non sembra lecito parlare di voluta - o magari studiata - contaminazione (alla quale sono attenti, quasi per rispetto di una moda, non pochi scrittori locali e, soprattutto, nazionali): sembra piuttosto che Myriam Scasseddu abbia voluto dar voce autentica, di tanto in tanto, anche a questo versante dell'anima. (g. l.)

Al termine del mitico viaggio L'Unione Sarda pubblicò un'intervista al consigliere provinciale sassarese Claudio Demartis L'auto batte il treno, così nasce una nuova era per i trasporti

Al termine del viaggio automobilistico *L'Unione Sarda* dell'8 maggio 1904 pubblicò, firmata da Cognac, un'intervista a Claudio Demartis, consigliere provinciale sassarese e fervente propugnatore di un servizio di trasporto automobilistico fra Sassari e Palau. Il servizio fu effettivamente istituito nel 1908. Riportiamo alcuni passi dell'intervista.

— Claudio, il tempo s'accor-

cia... quindi?
— T'ho capito, sono a tua disposizione.
Io, prima d'incominciare accendo maliziosamente con una flemmatica comodità la mia sigaretta e lo fisso negli occhi, per studiarlo, negli occhi rapidi come l'automobile che correrà da Palau a Sassari.

— Io so che hai presentato al consiglio provinciale di Sassari un progetto per questa li-

nea e...
— Fu appunto nella seduta del 10 settembre 1901 che presentai una mozione perché fossero abolite le vecchie corriere e sostituite con una linea di automobili. Il voto del Consiglio provinciale fu unanime ed a questo s'aggiunse tosto quello di tutti i Comuni interessati. La questione è ancora *sub iudice*.

— Quali vantaggi porterebbe alla Gallura questa linea auto-

mobilitica?
— Vantaggi immensi. La linea ferroviaria Tempio - Monti - Sassari è di 135 chilometri, e una sola posta ci perviene da Sassari e da Cagliari, città nelle quali si esplica, specialmente nella prima, il nostro commercio. Molte volte la posta subisce un ritardo di 24 ed anche di 30 ore; l'automobile invece potrebbe fare due corse, essendo la strada di 48 chilometri, da Palau a Tempio e di

33 da Tempio a Sassari...La posta poi dalle 7 del mattino alle 2 di sera ci pervierebbe come ora con il treno serale. — Ed oltre questo?
— La maggior rapidità di comunicazioni tra villaggio e villaggio, tra città e villaggio. Inutile dire che l'utile in certo qual modo maggiore, l'hanno gli abitanti di Maddalena...
— Non tutti certo approvano questo tuo progetto? È vero?
— Ci sono degli scettici e dei

COGNAC