

L'11 novembre 1926 nasceva la Main Street of America ovvero la «Mother Road» di John Steinbeck. Libri, film e musica ne hanno celebrato l'epopea trasformandola in una inossidabile icona del sogno americano.



GRAFISSIMO / GETTY IMAGES

La strada

Route 66 lunga un secolo

economica e finanziaria del 1929. E quello che avrebbe dovuto essere il trampolino dell'America su gomma, si trasformò ben presto nella via della disperazione ovvero della speranza. Oltre che il crollo di Wall Street, le fabbriche chiuse e le migliaia di lavoratori disoccupati, un'altra piaga colpì gli Stati Uniti: i *dust bowl*, cioè le micidiali tempeste di polvere e sabbia che i quegli anni travagliati devastarono le aree agricole di Oklahoma, Texas e Kansas costringendo migliaia di contadini, famiglie intere, a stipare di masserizie e carabattole le loro auto scalagnate per spostarsi dal Midwest alla California dove speravano di trovare lavoro come braccianti agricoli. Quel viaggio della disperazione, o della speranza, si trasformò in un biblico esodo sulla Route 66, narrato dallo scrittore, premio Nobel, John Steinbeck nel suo controverso romanzo *Furore* (*The Grapes of Wrath*) del 1939, che gli valse l'anno seguente il premio Pulitzer. Nel 1940 il regista John Ford ne avrebbe tratto un film memorabile, dal titolo omonimo, vincitore di due premi Oscar, interpretato da Henry Fonda nei panni del protagonista, Tom Joad. Fu proprio Steinbeck, nel suo romanzo, a coniare l'appellativo di «the Mother Road», riferito alla Route 66, descritta come l'unica via della speranza in grado di nutrire e accogliere i migranti in cerca di un futuro migliore.

L'ex barbiere Angel Delgadillo, nato il 19 aprile 1927, e oggi novantanovenne, era appena un ragazzino negli anni Trenta del secolo scorso, eppure ricorda ancora quando lui e i suoi amici, nella loro piccola Seligman – un villaggio della contea di Yavapai che vanta qualche centinaio di anime –, rimanevano a osservare le ombre proiettate sul muro bianco di un edificio dai fari dell'interminabile processione di auto di migranti che si allontanavano per sempre verso l'ovest. Fu la fotografa Dorothea Lange, più di altri, a cristalliz-

di **Alessandro
Bettero**

Nessuna cerimonia, nessun taglio di nastro, nessun discorso ufficiale. Solo un numero e qualche timbro dell'American Association of State Highway Officials. Nacque così, l'11 novembre 1926, la Route 66, nota anche come Route US 66, US Highway 66, US 66 o più familiarmente come «the Mother Road». Si concretizzava in questo modo l'idea visionaria di Cyrus Stevens Avery, un uomo d'affari di Tulsa (Oklahoma), petroliere, commissario alle autostrade, antesignano dello sviluppo dei motel; e di John Woodruff, un avvocato di Springfield (Missouri) e primo presidente, nel 1927, della US Highway 66 Association. Qualche mese prima del novembre del 1926, avevano inviato un telegramma alle autorità federali per proporre il nome della nuova arteria stradale: la US 66, abbandonando le alternative dei numeri 60 e 62. Il 66 aveva messo d'accordo tutti. Era il doppio del primo numero perfetto, suonava bene, era semplice da memorizzare, e non era stato utilizzato da nessun

altro. Qual era stato il colpo di genio di Avery e Woodruff? Intuire che, dopo la fine della Prima guerra mondiale, il futuro della mobilità negli Stati Uniti si sarebbe giocato sulla gomma, grazie all'esplosione dell'industria automobilistica, e che il treno, il mitico cavallo d'acciaio temuto dagli indiani nativi, ne avrebbe fatto le spese. Ma Avery aveva anche un altro obiettivo: instradare il traffico commerciale verso la sua Tulsa, facendo uno sgambetto a Kansas City (Missouri) e a Denver (Colorado). Eppure sia Avery che Woodruff non potevano nemmeno lontanamente immaginare che allora, con quella felice intuizione, stavano tenendo a battesimo uno dei più longevi e inossidabili miti della storia americana.

La Route 66 copriva la distanza tra Chicago (Illinois) e Los Angeles (California) – solo più tardi il punto d'arrivo sarebbe stato spostato a Santa Monica – e attraversava ben otto Stati: Illinois, Missouri, Kansas, Oklahoma, Texas, Nuovo Messico, Arizona e California per la bellezza di

2.448 miglia ovvero quasi 4mila chilometri, all'incirca la stessa distanza stradale che separa Madrid da Mosca. Ma solo un terzo della Route 66 era asfaltato al momento dell'apertura. Sul tracciato rimanente, auto e camion dovevano fare i conti con ghiaia, terra battuta e perfino, a tratti, con tavole di legno. Si dovette attendere il 1938 perché la 66 diventasse la prima *highway* nazionale interamente asfaltata. Nel frattempo si era guadagnata l'invidiato appellativo di Main Street of America grazie a un pregio allora assai conteso: il percorso attraversava centinaia di piccoli centri della grande provincia americana, in particolare le aree rurali che, diversamente, sarebbero rimaste tagliate fuori e sconosciute ai viaggiatori.

Dall'ottimismo al furore

La Route 66 non fece in tempo a emettere qualche vagito che si trovò catapultata, di lì a poco, negli anni della Grande depressione seguita alla crisi

zare nei suoi scatti i volti e le storie di quella generazione di disoccupati e senz'atetto, di braccianti e operai, smunti e affamati, in fuga dalla miseria.

I favolosi anni Cinquanta

Se il primo dopoguerra aveva fatto intuire ai fondatori della Route 66 la necessità di un collegamento viario transamericano su gomma, il secondo dopoguerra fece esplodere la corsa ai viaggi. Migliaia di soldati americani rientrati in patria dai campi di battaglia dell'Europa e del Pacifico avevano voglia di tornare a vivere, lavorare, consumare e scoprire il Paese che avevano difeso. Mentre le loro famiglie si allargavano sempre più grazie al *baby boom*. Così, lungo la Route 66 fiorirono motel con le storiche insegne luminose, distributori di benzina dalle architetture e dai colori stravaganti, bar e tavole calde che sembravano saloon del West riletti in chiave moderna. L'America del benessere era servita. Adesso il mito dell'*highway* cercava i suoi vati. E a fare della Route 66 un'icona planetaria fu una canzone di Bobby Troup, musicista ed ex marine. Mentre attraversava gli Stati Uniti alla guida della sua Buick, diretto in California assieme a sua moglie Cynthia Hare, Troup cominciò a comporre il brano *Get your kicks on Route 66*. A Los Angeles incontrò il leggendario cantante Nat King Cole che lo incoraggiò a completarlo, e poi lo incise il 16 marzo 1946. La canzone scalò le classifiche e divenne un *evergreen*, tanto da essere eseguita successivamente anche da Chuck Berry, dai Rolling Stones, dai Depeche Mode, e da decine di altri artisti e gruppi musicali. Ma fu la letteratura a consegnare la Route 66 all'immaginario collettivo. Nel 1957 Jack Kerouac pubblicò il suo romanzo *On the Road* (*Sulla strada*), ispirato alle sue avventure in viaggio. È incredibile quanto ancora oggi, settant'anni dopo, tra le righe di questo libro si respiri l'acre odore dell'olio del motore e dell'asfalto bollente, il senso dell'ignoto e della frontiera, degli hotdog e dei caffè fumanti delle tavole calde. Così, leggendolo, ci si ritrova a fare l'autostop accanto a *Sal Paradise* (alter ego di Kerouac) e del suo compagno di viaggio *Dean Moriarty* (ispirato al reale Neal Cassady). Il romanzo divenne il manifesto della Beat Generation, un movimento abbracciato anche da Allen Ginsberg (*Carlo Marx* nel romanzo) e William S. Burroughs (*Old Bull Lee*). In realtà, la Route



ROBYN BECK / AFP VIA GETTY IMAGES

66 appare in un breve tratto perché è il viaggio il vero protagonista del romanzo di Kerouac, inteso come condizione umana, espressione di inquietudine e di relazione, di ricerca e di scoperta. Ciò che incarnava la Route 66 avrebbe influenzato, anni dopo, anche Bob Dylan e la controcultura musicale fiorita in California negli anni Sessanta: quelli della contestazione contro la segregazione razziale e la guerra in Vietnam, per i diritti civili e la tutela delle minoranze.

Ormai mancava solo la tv. E, infatti, dal 1960 al 1964 la CBS trasmise la serie televisiva *Route 66* che raccontava le peregrinazioni di due giovani, Tod Stiles e Buz Murdock, interpretati da Martin Milner e George Maharis. I due, a bordo di una Chevrolet Corvette cercavano lavoro e fortuna percorrendo le strade d'America. E anche se la serie era stata girata, in gran parte, in un contesto diverso da quello della Route 66, contribuì a suggellare per sempre l'identificazione tra l'*highway* e l'avventura *on the road*.

Il declino della Mother Road

Anche il mito più granitico, prima o poi, viene insidiato. Ed è toccato anche alla Route 66. Paradossalmente si è trattato di un tentato «matricidio». Ad annientarla è stata proprio quella cultura



PETERHERMESFURIAN / GETTY IMAGES

dell'automobile che la Route 66 aveva tenuto in grembo per decenni. Il presidente degli Stati Uniti e generale Dwight Eisenhower era stato colpito dalla diffusione e dall'efficienza delle autostrade tedesche quando si era trovato in Europa durante la Seconda guerra mondiale, e così aveva sostenuto negli Stati Uniti la costruzione di una rete moderna di *interstate* ovvero di superstrade a più corsie che bypassavano i piccoli centri e che, in caso di emergenza nazionale, avrebbero potuto essere utilizzate per il rapido spostamento di soldati e mezzi militari. La Guerra fredda incombeva. Negli anni Settanta il progetto si concretizzò. E il 27 giugno 1985 la burocrazia decretò la «fine» della Route 66 sulla quale, in cinquantanove anni di attività, erano transitati 200 milioni di veicoli. Molti piccoli centri ritornarono nel dimenticatoio e persero gran parte di quelle entrate economiche con le quali avevano costruito le loro piccole fortune. Il mito si era appannato, ma non era ancora morto, grazie a personaggi come Angel Delgadillo di Seligman che per anni ha coinvolto decine di persone per non lasciar morire la memoria dell'*highway* più famosa d'America. Nel 1987 Delgadillo fondò, con altri sostenitori, la Historic Route 66 Association of Arizona che convinse lo Stato a designare il tratto tra Seligman e Kingman come «Historic Route 66». Quella coraggiosa iniziativa

si rivelò un'idea brillante poiché, in pochi anni, nacquero analoghe associazioni in tutti gli otto Stati attraversati dalla vecchia *highway*, spingendo molte persone a impegnarsi nella salvaguardia del mito della Route 66 che, ancora oggi, è una delle mete turistiche più gettonate degli Stati Uniti. La National Historic Route 66 Federation stima che circa l'85% del percorso originale sia ancora oggi percorribile. Lungo il tracciato sono state restaurate insegne e neon, messe in sicurezza le vecchie infrastrutture viarie, e qua e là ci si può imbattere in piccoli musei che continuano a raccontarne e a celebrarne il mito. Motociclisti europei in sella alle Harley-Davidson, famiglie americane a bordo di van, viaggiatori asiatici e sudamericani possono così sperimentare i tormenti e le illusioni dei giovani americani degli anni Cinquanta e Sessanta: quello stesso senso di vuoto provato da James Dean in *Gioventù bruciata*, il drammatico spirito di libertà incarnato da Dennis Hopper e Peter Fonda in *Easy Rider*. Possono rivivere le atmosfere della fuga di Thelma e Louise nell'omonimo film, o rivedere con gli occhi della fantasia le auto antropomorfe del film di animazione *Cars* della Pixar dove l'immaginaria Radiator Springs, lungo la Route 66, è ispirata a cittadine come Seligman poiché, in fondo, «the Mother Road» non ha mai smesso di pulsare di vita e di libertà.

Il tracciato della Route 66

4mila chilometri attraverso otto Stati. Nell'altra foto, Angel Delgadillo con sua figlia Mirna davanti al loro negozio di souvenir sulla Route 66 a Seligman (Arizona). Delgadillo è stato uno dei principali fautori della salvaguardia e della promozione della storia della Mother Road.