

أسفار في أوروبا بالبر والماء

بالنسبة للإنسان المعاصر، السفر هو تحرك سريع، ومريح إلى حد ما، من مكان إلى آخر في بلد المرء أو في قارة أو في العالم. في وقت الجولة الكبرى في أوروبا ، كانت رحلة الإنجليز، الفرنسيون، الإسبانيون، الألمان، الروس، والإسكندنافيون، ثم الأمريكيون في وقت لاحق، تجربة فريدة وأساسية تتطلب إعدادًا دقيقًا وحكمة وقبل كل هذا تنظيم يبدأ من اختيار وتحضير العربة. في قصّة حياتي، يتذكر جورج ساند أن عربة جدته، وهي رحالة لا تعرف الكلل، كانت عبارة عن ”منزل على عجلات“ وكانت جيوبها دوماً مليئة بالحلويات والعطور والكتب وأوراق اللعب والمناديل؛ بينما يحكي جون روسكين في الماضي عن الصباح الذي أمضاه مع والده في معرض العربات في لونج آكر، في لندن، لاختيار العربة التي ستنقلهم إلى إيطاليا. من قبيل الشغف الكبير بعربات السفر في ذلك الوقت، في عام 1816 بالتزامن مع استئناف السفر القاري بعد مؤتمر فيينا، تم عرض العربة التي تحرك بها نابليون ”مثل البرق“ من جهة إلى أخرى في القارة للجمهور اللندني. أبرزتها الصحافة البريطانية كنموذج أولي لعربة السفر التي تتجسد من خلالها أحلام المسافرين.

في كل المواسم، كانت الطرق إلى الدول الأوروبية وإيطاليا في معظمها غير مريحة ووعرة، وغالبًا ما كانت تغمرها المياه في مواسم الأمطار. حتى نهاية القرن الثامن عشر تقريبًا، كانت الجسور نادرة جدًا، خصوصًا تلك المبنية من الحجر. على نهر الراين، على سبيل المثال، لم تكن هناك جسور جنوب ستراسبورغ. شمال باريس، كان لايد من عبور نهر السين عدة مرات بالقوارب، ولم يكن على نهر بو، بعد مروره بتورينو، أي جسور حتى الوصول إلى الجسر الخشبي في فيرارا. الأنهار والقنوات لم يتم عبورها فحسب، بل كانت تستخدم كطرقات مائية حقيقية حلت محل تلك البرية. من بين أكثرها ترددًا ووصفًا شبكة القنوات، الواصلة بين بولونيا وفيرارا وبادوا. من بادوفا كانت الرحلة تتواصل حتى البندقية إبحارًا في نهر برينتا. الوجهة المفضلة للجولة الكبرى كانت إيطاليا، وكانت تستدعي التغلب على جبال الألب قبل منح المسافر فرصة الاستمتاع بمعالمها. من مونتشينيزيو إلى سان غوتاردو،

إلى سيميوني وبرينيرو، يجري وصف اجتياز الممرات الجبلية بأنه امتحان أولي حقيقي تتم مواجهته بوسائط مختلفة وبطرق شتى. أحد مكونات الرحلة المادية كانت الثزل البردية، بالإضافة إلى كونها استراحات للتزود بالطعام والشراب وللمبيت، كانت تمكن المسافرين من تغيير خيولهم التي بدونها كان من المستحيل المضي قدمًا. كان هذا السبب في أن مسارات المسافرين على طول شبه الجزيرة كانت هي ذاتها دائمًا، أي تلك التي تخدمها نزل البريد مع خدمة تغيير الخيول التابعة لها. ترك المسافرون في الجولة الكبرى العديد من الشهادات الطريفة حول هذه النزول التي

aeolian harp – the celebrated Romantic symbol – sang, described, depicted and, in their own way, recreated them.

*Journeys in Europe on land and water*

In the contemporary world, a journey is a quick and relatively comfortable movement from one place to another in own’s country, across a continent or around the world. At the time of the Grand Tour of Europe, though, the journey made by English, French, Spanish, German, Russian, Scandinavian and, later, American travellers was a unique and fundamental experience that required careful preparation, shrewdness and, above all, organisation, beginning with the choice of carriage and its furnishings. In the *Histoire de ma vie*, George Sand recalls that the carriage of her grandmother, an indefatigable traveller, was a full-blown “house on wheels”, the pouches of which were always full of delicacies, fragrances, playing cards, books and handkerchiefs; while John Ruskin, in *Praeterita*, describes mornings spent with his father in the carriage house at Long Acre in London, to choose the carriage that would take them to Italy. Such was the passion for travel carriages that in 1816, when continental journeys resumed following the Congress of Vienna, the vehicle in which Napoleon had travelled “like lightning” from one side of the continent to the other was put on public display in London. The British press presented it as the prototype of the travel carriage and as the embodiment of travellers’ dreams. Irrespective of the season, the roads in the European countries, including Italy, were almost always rough and bumpy, and often flooded in rainy periods. For almost the whole of the eighteenth century, bridges, especially in stone, were few and far between. For example, there were no bridges across the Rhine south of Strasburg. North of Paris the Seine had to be crossed several times on rafts, and the Po, after Turin, had no bridges until the wooden one in Ferrara. Rivers and canals were not just crossed but also travelled along as substitutes for land routes. Amongst those most frequently described and used was the network of canals and locks that linked Bologna with Ferrara and Padua. From Padua travellers continued on to Venice along the Brenta. Italy was a favourite destination on the Grand Tour, but travellers had to brave the arduous crossing of the Alps before they could enjoy its attractions. From Mount Cenis to St. Gotthard, Sempione and Brenner, traversing the passes was described as an authentic rite of initiation carried out in different ways and with varied means of transport. One element of the material journey were the inns, where, besides food and accommodation, travellers could get the fresh horses they needed to continue on their way. This is why the routes taken by travellers along the peninsula were

الفصل الأول

الحقبة الذهبية للجولة الكبرى

*الجولة الكبرى*؛ أو الرحلة الثقافية والترفيهية عبر أوروبا، هي ممارسة شائعة تستجيب ملامحها المتنوعة التي تميزها عقلية ذلك الوقت وتحوراته. في فترة زمنية تتراوح بين القرن السابع عشر والربع الأول من القرن التاسع عشر، تركت الجولة الكبرى آثارًا عميقة في الثقافة، على الأخص في الأدب الروائي، وهو النوع الذي كانت تختلط معه أحيانًا. الأسباب التي تجعل من كتب السفر النوع الأدبي الأكثر انتشارًا، خاصة في القرن الثامن عشر، عصر العقلانية، تشمل الجوانب البارزة لعصر بأكمله. عندما أقر جوزيف أديسون بأنه لا توجد كتب يستفيد المرء منها أكثر من تلك التي تحكي عن السفر، فإنه يُبرز الروح الكوزموبوليتانية لذلك العصر. عصر أو حضارة تريد التعرف على العالم وتؤمن بفكرة طبيعة الإنسان القادر، بفضل الوحدة الافتراضية للطبيعة البشرية تحت كل سماء، على التواصل مع الحقائق العرقية والثقافية المختلفة، والتغلب على الحواجز اللغوية وفهم مزاياها من خلال ملاحظة السلوكيات والعادات السائدة. يشكل هذا الجانب الأخير، في عصر التنوير، الإحساس بما هو صواب وما هو غير ذلك، ويعزز موقفًا إيجابيًا تجاه بني الجنس الواحد ويتيح للفرد في كل مكان الشعور بمتعة ما هو جديد، متنوع، ومختلف، في إيمان متفائل بلغة تفاهم مشتركة.

أدى نشر كتاب *الرحلة العاطفية* للمؤلف لورنس ستيرن في عام 1768، وهو خليط بين يوميات السفر والرواية، إلى افتتاح طريقة جديدة لوصف المشاعر والعالم من حولنا. تبدأ رحلة يوريك، بطل رواية ستيرن، انطلاقًا من منظور القرن الثامن عشر الذي يهدف إلى فهم الهوية المشتركة المفترضة للناس المدرجة في طبيعتهم. ومع ذلك، وخلال تكريس نفسه لهذا البحث، يقلب ستيرن المنظور التقليدي للمسافر على النمط القديم، ويحول التحري عن السلوك الخارجي للإنسان، عن تصرفاته وعاداته، إلى حياته الداخلية، ويركز نظرتة على العواطف والمشاعر وخفقات القلب. بهذه الطريقة، مثل أي مؤلف آخر، يصبح مرآة مناسبة لا لتعكس العالم المحيط بقدر ما هي مناسبة لإظهار مشاعره وردود فعله العاطفية. من خلال هذه العقلية، يمكن رؤية المسافر الرومانسي في الأفق، الذي على عكس نظيره في عصر التنوير، يجذب تحديدًا استحالة انصهار الاختلافات الثقافية والعادات الإنسانية للبلدان التي قام بزيارتها. علاوة على ذلك، أثناء مروره بالمناظر الطبيعية الخلابة، السامية أو الفظيعة، حتى قبل ردود الفعل العقلانية، فإن إحساسه هو الذي يهتز، ومثل قيثارة الريح - الرمز الرومانسي الشهير – ينشدها كأغنية تصفها، تصورها وتعيد خلقها بطريقة خاصة.

*Chapter 1*

The golden age of the Grand Tour

The Grand Tour, a journey of culture and leisure through Europe, was a very widespread practice, its variegated and distinctive characteristics reflecting the mentality and changes of the age. Popular in the period from the seventeenth to the first quarter of the nineteenth century, the Grand Tour left profound traces in culture, especially in the novel, the genre with which it sometimes became intertwined. The reasons that led, especially in the eighteenth century, the Age of Enlightenment, to travel books becoming the most widespread literary genre are bound up with the salient aspects of an entire epoch. When Joseph Addison claimwed that no books gave greater pleasure than those describing journeys, he was giving voice to the cosmopolitan spirit of the age. An age, or culture, keen to know the world and which believed in the idea of the natural man, who, thanks to the hypothetical uniformity of human nature beneath any sky, could communicate with different ethnic and cultural realities, overcome language barriers and, above all, understand their particular ways and customs. This latter aspect constituted, in the Enlightenment, the sense of what was right and what was not; it promoted a benevolent attitude towards one’s fellow human beings and made it possible to appreciate the pleasure of the new, of variety and diversity, everywhere, with an optimistic faith in a common language of reference and understanding. The publication of Laurence Sterne’s *A Sentimental Journey* in 1768, a cross between a travel report and a novel, ushered in a new way of feeling about and describing the world around us. The journey made by Yorick, the protagonist of Sterne’s work, is rooted in an eighteenth-century perspective aimed at grasping the supposed shared identity inscribed in the very nature of man. However, in devoting himself to this search, Sterne upends the traditional viewpoint of the old-style traveller, shifting the focus of interest from man’s exterior behaviour, from his habits and customs, to his inner life, looking instead at emotions, sentiments and the impulses of the heart. In this way, like every other author, he held up a mirror suited not so much to reflecting the surrounding world as to projecting in it, altering it in various ways, the reflection of his own feelings and his own emotional reactions. In this attitude is a distant glimpse of the Romantic traveller, who, unlike his counterpart in the Age of Enlightenment, was attracted by the irreducible differences in the culture and customs of the peoples living in the countries visited. And what was triggered first and foremost in the face of the landscapes traversed, whether picturesque, sublime or dreadful, were not rational reactions but sentiments, which, like the