

Adolfo Marconetto

Viaggi ed emozioni



Università Popolare Biellese
per l'educazione continua

Adolfo Marconetto

Viaggi ed emozioni

I quaderni di UPBeduca, 12



Università Popolare Biellese
per l'educazione continua

Questa edizione di
Viaggi ed emozioni
edita per la prima volta nel 2012
è dedicata alla memoria di
Adolfo Marconetto (1947-2016)

estratto da: 110 e lode
(=10, I quaderni di UPBeduca)

ISBN 978-88-97718-01-7

pubblicato da: UPBeduca
 Università Popolare Biellese per l'educazione continua
 Via Lorenzo Delleani 33/d – I-13900 Biella BI
 www.upbeduca.it

coordinamento grafico ed editoriale: Alberto Galazzo e Silvio Gariazzo

© UPBeduca – tutti i diritti sono riservati
la riproduzione totale o parziale, in qualunque forma, su qualsiasi
supporto e con qualunque mezzo, è vietata senza autorizzazione scritta

finito di stampare: ottobre 2012, Tipografia Gariazzo, Vigliano Biellese

Indice Generale

Viaggi ed emozioni di Adolfo Marconetto	9
Aerei	11
Meraviglie della natura	11
Seguire la rotta	12
Stranezze in aria	13
Accoglienza	14
Frontiere	16
Treni	21
Autobus	28
Land cruisers	37
Barche	44
Visite	53
Incontri	55
Bambini e ragazzi	58
Incidenti	61
Inizi	66

Viaggi ed emozioni

di Adolfo Marconetto

Nel 1981 feci il mio primo viaggio intercontinentale; Stati Uniti d’America, costa est, sulla linea Bostwash; naturalmente New York, la grande mela, capitale del mondo civile, in quanto sede dell’ONU, e della finanza selvaggia, in quanto Wall Street; Boston, nel New England, le radici d’America e Washington, la capitale federale, a maggioranza Afroamericana, di cui J. F. Kennedy disse: «La città unisce l’efficienza del sud con il calore umano del nord». Una grandissima esperienza, che mi portò a confrontarmi con le mie conoscenze di geografia e di storia, dalle quali ero affascinato fin dai tempi delle elementari, e, inoltre, con il mio inglese, lacunoso e bisognoso di studio e di cure continue per incrementarlo e praticarlo con più dignità.

Pertanto all’inizio dell’anno accademico 1981-1982 mi iscrissi all’Università Popolare di Biella.

Frequentai naturalmente il corso di Inglese, ma, avendo scattato durante quella vacanza – che io continuo a chiamare investimento culturale, come le quaranta altre che seguirono – un buon numero di diapositive, anche quelle con un esito passibile di grandi miglioramenti, mi iscrissi anche al corso di Fotografia.

Così cominciai il mio approccio e poi la conoscenza della UPB, alla quale sono rimasto sempre affezionato come allievo, socio, consigliere d’amministrazione e poi fondatore di UPBeduca all’atto della riunificazione delle due entità universitarie biellesi nel 2004.

Eletto tesoriere della Università Popolare Subalpina nel 1997, ho poi conservato tale incarico anche negli anni successivi, fino a oggi, anno accademico 2011-2012, che è preludio al centodecimo anno dalla fondazione e per me il trentesimo di iscrizione.

Nel frattempo ho avuto la fortuna di continuare a viaggiare, di scattare fotografie e di riconoscere che non mi mancava solo l’inglese, ma anche il francese, lo spagnolo, il tedesco, il russo, il cinese, l’arabo. L’UPB ha supplito a tali mancanze e ho potuto frequentare corsi di tutte queste lingue con alterni esiti, che però mi hanno fornito un grande aiuto nel mio peregrinare.

La conoscenza di paesi e popoli lontani presuppone non solo studi di geografia e di storia, ma anche di economia, politica, antropologia, sociologia e, soprattutto, di filosofia e religioni.

Questi hanno rappresentato il mio secondo grandissimo interesse, sempre soddisfatto in modo eccellente dalla UPB, che mi ha permesso di frequentare corsi di approfondimento sulle varie regioni del mondo, sulla loro formazione storica e sul modo in cui sono giunte alla geopolitica attuale.

Discipline come l'Indologia, il Buddismo, il Cristianesimo, l'Islamismo, con le implicazioni filosofiche di cui sono permeate sono state da me approfondite nelle aule dell'UPB nel corso di questi trent'anni con l'entusiastico aiuto di molti docenti, cui va tutto il mio ringraziamento per la loro disponibilità a diffondere la loro conoscenza. Condividevo con molti miei compagni di studi l'ardente desiderio che venisse il giorno indicato, per partecipare a queste lezioni e a questi gradevoli incontri di "distruzione della nostra ignoranza".

A partire dal 1997, inoltre, cominciai a divulgare quanto da me appreso nel corso dei miei viaggi, con proiezioni mensili di diapositive che, a tutt'oggi, hanno riguardato oltre settanta paesi del mondo: la loro natura, cultura, arte, economia e rapporti con l'Italia.

Quale rappresentante di UPBeduca, nel novembre 2007, feci un viaggio in Bulgaria, che mi permise di partecipare, per una settimana, a un convegno europeo delle Università Popolari a Sofia. Durante quegli incontri mi resi conto che il mio inglese era lacunoso in confronto a quello degli altri quaranta partecipanti, provenienti da tutta Europa, ma ricevetti comunque calorosi complimenti per aver illustrato il funzionamento della nostra istituzione e le nostre esperienze nel coordinamento didattico e amministrativo.

Inoltre la mia trattazione del lungo esilio torinese dell'eroe nazionale ungherese, Lajos Kossuth – il cui proclama al popolo magiaro del 1890 rappresenta la prima voce umana registrata e conservata – o della laurea, conseguita sempre a Torino, da Erasmo da Rotterdam nel 1506, come pure della colonia della Curlandia in America, Tobago, e delle ragioni per cui i russi edificarono un monumento a Minin e Pozharsky sulla piazza rossa di Mosca, mi conquistò i riconoscimenti culturali dei rappresentanti delle Università Popolari di Ungheria, Olanda, Lettonia e Polonia, che insieme agli altri mi posero sull'Italia infinite domande, alle quali risposi con grande piacere e reciproca soddisfazione. Peccato che quella sia stata un'occasione unica e non più ripetuta. Ricordo poi, particolarmente, il mio ritorno. All'aeroporto di Vienna una nevicata copiosissima stava bloccando il traffico aereo, gli spartineve funzionavano a pettine sulle piste, gli aerei incolonnati, prima del decollo, passavano tra due file di mezzi dei pompieri che con lanci di schiume particolari e acqua calda dovevano impedire la formazione di ghiaccio sulle ali. Una notte rassicurante.



Il Licancabur, tra Bolivia e Cile

Aerei

Meraviglie della natura

In aereo è molto importante sedersi al finestrino giusto, qualora sia possibile, per ammirare lo spettacolo offerto dall'esterno. A questo riguardo ricordo tre episodi in cui i piloti di vari aerei ci hanno fatto gustare meraviglie della natura, altrimenti impossibili da vedere.

Su un volo della Mexicana de Aviacion, da Mexico a Oaxaca, ci avvisano che passeremo fra i due vulcani che incorniciano questa città, chiamata un tempo Tenochitlan e scelta dai Mexica, indicati come Aztechi dai loro sottomessi, quando fissarono la loro capitale qui nell'anno 1325, dove avevano visto un'aquila posarsi su di un cactus, per cibarsi di un serpente, sua preda (Marco Polo morì nel 1324 e Dante non viveva più da 4 anni). E così fu: vidi il Popocatepetl e la visione di questo vulcano, contornato dalle nevi a 5.426 metri ancor mi è negli occhi.

Veniamo da Zurigo diretti a Dar es Salaam, in una bella alba africana, e il pilota della Swissair ci dice che la visione a cui andiamo incontro apparirà bene dai

finestrini di sinistra e che lui farà il massimo per avvicinarsi il più possibile. Così è e noi ci troviamo appena sopra il Kilimanjaro, delle sue nevi perenni che luccicano al sole, a ricordarci che il suo nome vuol dire proprio «montagna lucente».

Siamo sull'Himalaya e qui distinguere le montagne è quasi impossibile. Tutta la catena innevata è sotto di noi e le cime delle vette, essendocene così tante, si confondono. Ma una, sulla sinistra, si distacca in altezza dalle altre, così creando una certa agitazione sull'aereo della China Southwest Airlines. Tutti vogliono vedere l'Everest o Chomolungma, come lo chiamano i cinesi, pochi lo definiscono in nepalese Sagarmatha, ma il comandante ci avvisa che quello è il Kangchenjunga, oggi solo la terza montagna del mondo, erroneamente considerata la prima fino al 1852, e che l'Everest sarebbe stato in vista, sulla destra, pochi minuti dopo. Purtroppo il cielo non è così terso e pulito da nubi, in quella direzione e la prominente dell'Everest è ben lontana da quella del Kilimanjaro, per cui la visione della montagna più alta del mondo, non è così netta, come avremmo voluto.

Seguire la rotta

Mi è capitato per la prima volta nel 1991. Viaggio su di un aereo Qantas – Queensland and Northern Territory Aerial Services – verso l'Australia, con partenza da Roma. La possibilità di seguire sugli schermi di bordo la rotta che stava facendo l'aereo, mi fornì una conoscenza geografica in più. Ecco, siamo sull'Adriatico, ora entriamo in Grecia, poi il lungo tratto turco fino al confine iraniano, sopra l'Irak non sorvolabile a causa della guerra. Iran, verso il basso, al fine di evitare l'Afghanistan e poi il Pakistan sopra Karachi e finalmente l'entrata in India. Diverse ore per uscire dallo spazio aereo indiano a est e poi il golfo del Bengala subito avvertito per le turbolenze dei monsoni estivi. Sopra l'Indo di Kra, ancora Birmania e poi la lenta discesa verso Bangkok. Il primo e unico scalo di questa trasvolata dall'altra parte del mondo.

Ripartenza verso la nuova turbolenza sopra le isole indonesiane oltre Singapore, gli stretti di Malacca, Sumatra, Giava, Bali, Timor e poi finalmente la terra del continente Australia. Ma bisogna attraversarlo tutto, ore e ore per arrivare all'est e scendere verso la capitale economica australiana Sydney. La nostra meta è però Melbourne all'estremo sud e così abbiamo un nuovo controllo visivo della rotta sulle Alpi Australiane, trovandovi il monte più alto, intitolato a Kosciuszko.

Sì, l'eroe nazionale polacco, nato in Bielorussia, allora Lituania, generale del presidente americano George Washington nella Guerra d'Indipendenza statunitense contro gli inglesi, i quali, dopo la formazione degli Stati Uniti d'America, non avendo più avuto la possibilità di inviargli i propri galeotti, hanno dovuto trovare per loro un nuovo sbocco: l'Australia.

In questa città cerco qualcosa che ricordi Giuseppe Garibaldi, nato a Melbourne, protagonista della rivoluzione Messicana, dei primi anni del 1900, che ebbe un violento contrasto con Pancho Villa per questioni di donne. Non lo trovo, ma a questo punto ho perso proprio la mia rotta.

Stranezze in aria

Un volo delle Philippines Arlines, collegamento tra Taipei e Manila, pilotato dal capitano di nome Piemonte, che mi fa riflettere su questo suo paese, il terzo di lingua inglese, dopo l'India e gli Stati Uniti d'America, che si ritrova gli eroi nazionali con cognomi spagnoli e la sua letteratura dei secoli scorsi scritta in castigliano: vedi José Rizal, nato nell'anno in cui si fece l'Italia, nel 1861, il 19 giugno. Mi offrono un quotidiano di bordo in inglese, con all'interno pagine scritte nella lingua di Cervantes. Avrebbero potuto anticipare lo *spanenglish* della California. Del resto, alcune famiglie filippine sono fra le fondatrici della grande città, voluta ai confini del suo impero, per contrastare l'avanzata dei russi, dal re Carlo III, già duca di Parma, e chiamata dai francescani «Nostra signora, regina degli angeli, della Porziuncola» in maggior gloria del loro Santo di Assisi. Oggi solo L.A., cioè Los Angeles.

Ma il capitano Piemonte parla solo inglese, oltre naturalmente al tagalog.

Collegamento da Colombo a Karachi, volo della Pia, compagnia pachistana, siamo gli unici due *westerns* su questo aereo. Di fianco a me siede un distintissimo signore, completamente vestito di bianco. A parte i momenti, del decollo (ma *take off* esprime meglio il concetto) e dell'atterraggio, in cui entrambi eravamo coi nostri pensieri, non abbiamo avuto modo di rivolgerci la parola. Praticamente tutti gli altri passeggeri sono venuti, in fila, a salutare questo personaggio, rispettosamente trattato dal personale di bordo. Mai soddisferò la curiosità di sapere chi fosse.

Volo della Air Zimbabwe, in atterraggio a Victoria Falls, il «fumo che tuona» – il primo bianco a vederle fu il missionario scozzese David Livingstone, che così chiamò queste cascate dello Zambesi, in onore dell'Imperatrice Britannica, mezzo secolo prima che la regione diventasse Rhodesia. L'aereo e tutti i passeggeri vengono disinfestati in modo che nessun germe portato dal mondo esterno possa inquinare o peggio, portare epidemie, in questo paradiso terrestre governato dal presidente Robert Mugabe, che aveva sostituito il precedente, Canaan Banana, alla guida di questa repubblica.

Volo della Air New Zealand in servizio da Auckland, la città più popolosa della Nuova Zelanda a Sidney; sono previste quattro ore di viaggio. Dopo circa un'ora e mezzo, sopra il mare di Tasman, l'unico Abele della storia che abbia avuto successo. A lui va il merito di aver scoperto nel 1642 l'Australia, chiamandola Nuova Olanda e quest'altra terra, dove ora siamo, Nuova Zelanda, con il nome delle province del suo paese natio, i Paesi Bassi. Mi accorgo che sta succedendo qualcosa di insolito, non previsto; dal finestrino vedo che ci stiamo avvicinando a terra e in particolare a una montagna innevata, che riconosco come il monte Egmont, Taranaki in lingua maori, un cono vulcanico alto 2.518 metri, perfettamente simmetrico, e assai somigliante al monte Fuji in Giappone, che fece da sfondo al film *L'ultimo samurai*, con protagonista Tom Cruise.

Avevo visto questo monte da terra, nel viaggio in autobus da Auckland a Wellington, soffrendo il freddo e l'ironia di coloro con i quali ebbi modo di parlare, – «non vi basta il vostro inverno in Europa che venite qui in agosto per patire anche il nostro?» mi dissero in molti – e dal cielo, nel percorso inverso, e non mi potevo sbagliare. Il comandante infatti annunciò che, a causa di un'avaria, era preferibile rientrare per un controllo nella sede di Auckland. Chiese scusa ai passeggeri, promettendo di fare il più presto possibile, e che eventuali transiti in Australia sarebbero stati “riprotetti” in modo da evitare ulteriori disguidi. Così fu, ma perdemmo la possibilità di rivisitare Sidney.

Quello fu un giro del mondo con cambio d'orario, dal giorno alla notte al giorno; dall'estate all'inverno all'estate e, facendo il tutto in venticinque giorni, il nostro corpo seppure in ottima salute, alla fine cedette, per fortuna solo quando arrivammo a casa. Strano che per andare quasi al Polo Sud, in questo paese ai nostri antipodi, in questa «terra della lunga nube bianca» – Aotearoa, questo il nome in maori –, si debba passare quasi al Polo Nord, sopra la Groenlandia e i suoi ghiacciai.

Accoglienza

1995. Siamo al ritiro bagagli del volo da Bogotà del primo mattino e nella zona accoglienza dell'aeroporto di Neiva scorgiamo un signore che ci fa segni di riconoscimento, accennando alla possibilità di offrirci un aiuto. È un distinto tassista, il *señor* Henrique, che sarà sicuramente diventato agente di viaggio; il quale, capendo immediatamente che noi vorremmo andare a San Agustín, ci toglie dagli impicci e ci offre il suo aiuto per il nostro *tour*. Prendiamo il suo taxi per due giorni, affidandoci fiduciosamente a lui.

«Devo passare da casa, – ci dice – ad avvisare mia moglie, prendere il mio bagaglio, depositare il vostro in un albergo di Neiva, perché domani notte arriveremo molto tardi, controllare l'olio, perché faremo oltre 600 chilometri, e poi possiamo partire».

Così fu e così amammo anche la Colombia, le province benestanti al di fuori e più in basso del “*frigidaire*” della capitale Bogotà. Il viaggio, interrotto da controlli dell'esercito – eravamo in zona guerriglia delle FARC – fu stupendo: una archeologia di altissimo valore artistico nella zona di San Agustín – poco conosciuta, ma di livello non inferiore alle zone Mexica, Maya e Incas – una natura esuberante e rigogliosa alle sorgenti del Rio Magdalena, che attraversa tutta la Colombia, dal sud al nord fino all'Oceano Atlantico. Una vita agricola ancora molto vicina al passato coloniale con spostamenti a cavallo, in verdissime valli ricche di coltivazioni di zucchero e caffè. Il nostro tassista fu perfetto nel suggerirci i luoghi da visitare, le cose da approfondire, nel trovarci casa per la notte, ristori per le giornate e anche un luogo termale per ritemperarci dalla fatica la sera del secondo giorno, perché né lui né noi, ci eravamo risparmiati. Volevamo vedere tutto il possibile. E la mattina del terzo giorno alle cinque (i colombiani sono

mattinieri) si presentò per portarci all'aeroporto. Conservo un ricordo caloroso e grato di quest'uomo, ricordo che mi si è riaffacciato ogni qualvolta incontrai colombiani, al punto di cercare di fargli avere, tramite loro, il mio ringraziamento.

Da Neiva a Leticia, sorvolando l'oceano verde, fino a raggiungere il Rio delle Amazzoni, che Francisco de Orellana scoprì, in modo inusuale, scendendone il corso, dall'Ecuador alla foce nell'Atlantico. Qui, sul grande fiume, in una notte stellata, a caccia visiva di coccodrilli su di una piccola barca, ebbi modo di unirmi a un gruppetto di turisti che parlavano un francese strano; fra loro c'erano ragazze mulatte bellissime che attiravano più degli occhi gialli dei coccodrilli. Fu l'unica occasione della mia vita in cui incontrai turisti di Haiti.

1997. Arrivammo all'aeroporto di Colombo, Sri Lanka, in piena notte ma, nonostante ciò ci accolsero con una bella musica, in modo cordiale e caloroso. Tornati dal Tibet a Kathmandu; a causa di un guasto dell'aereo Indian Airlines e, non potendo restare oltre in Nepal, perché le nostre prenotazioni erano per Maldive e Sri Lanka e non volendo perderle, avevo passato tutta una giornata alla ricerca di voli che ci permettessero di arrivare a Colombo al più presto. Non potevamo passare per l'India, perché sprovvisti di visto, ottenibile sì, ma in due o tre giorni o forse di più. Con i *computers* di quindici anni fa non fu semplice ottenere un viaggio Thai Airlines da Kathmandu a Bangkok, con proseguimento Air Lanka fino a Colombo. Dopo quasi tre giorni di peregrinazioni, finalmente eravamo alla destinazione prevista per tre giorni prima. Ringrazio i paesi che non ci impongono un visto preventivo d'ingresso, che ci accolgono con la musica e che al controllo passaporti si sbrigano, aprendo un numero di sportelli adeguato ai passeggeri in ingresso. E c'erano pure subito anche le valigie, per cui dopo quindici minuti dall'atterraggio potevamo uscire alla scoperta di questo paese. Peccato che fossimo privi di prenotazioni, sia di *hotel* che di giri turistici. Ma immediatamente ci si presenta, con tanto di biglietto da visita, il nostro angelo custode del momento. In piena notte ci organizza una settimana di *tour* dell'isola, ci propone un *hotel* dove andare a dormire subito e ci dà appuntamento per la mattina dopo, perché, dopo aver riposato e riflettuto, potessimo accettare o rifiutare la sua proposta. Il mezzo che ci carica e che dopo dieci minuti ci deposita in albergo è condotto da un *gentleman* che durante la settimana seguente avremmo conosciuto e apprezzato come una delle nostre più cordiali e amichevoli guide conosciute nel mondo. Anche la partenza dall'isola della Serendipity, dove effettivamente scoprimmo grandi valori, prima totalmente impensati, ci mostrò la gentilezza di questo popolo. Sono circa le cinque di mattina, facciamo il *check in*, passiamo il controllo passaporti e ci accorgiamo di aver dimenticato parte del portafoglio sul pulmino che ci ha portato all'aeroporto. Avvisato il *desk* Air Lanka – non vi erano ancora i telefonini – ci chiamano subito l'albergo, invitando il personale a cercare l'autista del mezzo e a portarci quanto dimenticato. Il tempo passa, tutti sono coscienti del nostro problema, la partenza dell'aereo incalza, ma miracolo, ci richiamano nell'atrio partenze ed ecco il nostro borsello restituito. Grazie Ceylon e Colombo (che non ha niente a che fare con Cristoforo).

2008. Il nostro professore ci accoglie, all'aeroporto di Damasco ed ecco la mia comunicazione, al ritorno dal viaggio, al dottor Elia:

«Caro amico di una vacanza felice e culturalmente eccezionale per quanto visto e per quanto spiegato da una guida superlativa, che dominava l'archeologia, la storia, la geografia, la religione, l'arte, il costume e ogni altro ambito culturale, nonché esperto di cucina e del vivere quotidiano. Riconosciuto e stimato da un capo all'altro del suo amatissimo Paese, da dirigenti di siti archeologici, di musei, di uffici statali, di hotel, di ristoranti, di chiese, monasteri e moschee». Al mio arrivo all'aeroporto di Damasco si presentò e mi incontrò prima del controllo passaporti, cosa mai avvenuta nei miei viaggi extraeuropei. Nonostante fosse, seppur leggermente, più anziano di me, aveva una resistenza fisica da giovanotto e ogni giorno ci faceva sudare e vivere fino all'esaurimento delle nostre forze.

Chiamava regalo una visita in più, e ogni sera, magari dopo le 21, passate, ci offriva sempre ancora un regalo, un approfondimento di qualche località o particolarità siriana. Insieme soffrimmo il caldo della Mesopotamia di Hammurabi e della regina Zenobia, insieme ci tuffammo nelle acque dell'Eufrate, come, prima di noi, Tutmosi e Alessandro Magno. Questo è il ricordo del mio viaggio in Siria e del dottor Elia, un'autorità, nel suo paese, della cui conoscenza ho avuto il piacere e l'onore.

Seguire in questi mesi gli avvenimenti siriani è per me motivo di dolore sincero, pensando a questa persona e al suo popolo, eredi della sovrapposizione di trentacinque civiltà, che meritano alta considerazione e rispetto. Fra l'altro, sono gli inventori delle lettere dell'alfabeto che permette la scrittura e la trasmissione del sapere. Ugarit è l'alba della storia.

Frontiere

L'attraversamento di una frontiera, a piedi, operazioni che ci riporta ai tempi medioevali, è stata un'esperienza comune nel mio girovagare. Ricordo in particolare i seguenti episodi.

1984. Siamo sulla sponda del Rio Desaguadero, circa 3.900 metri di altitudine, emissario del lago Titicaca, uscendo dal Perù per entrare in Bolivia. Il mezzo peruviano ci scarica coi nostri bagagli, e alcuni carretti si fanno avanti per caricarli, passare il ponte sotto la corda, che segna il confine, e trasportarli all'altra dogana. Nel frattempo eseguiamo il *check out* dal Perù e passiamo nella zona neutra, dove i cambiavalute ci offrono pesos boliviani, contandoli in mazzette. Un improvviso bisogno, mi costringe in questa zona intermedia a ricorrere al bagno – non possiamo passare dal lato boliviano perché i doganieri sono in pausa pranzo e dobbiamo aspettare che riprendano il lavoro – ma trovo una *toilette* e mi accingo all'acquisto della carta igienica; presento una banconota e mi danno un singolo pezzo di carta, ritengo di avere molta più necessità e ne chiedo di più; a ogni banconota offerta mi danno un ugual numero di “stacchi” di carta igienica. La

Bolivia, questo magnifico paese, comunque mi è rimasta nel cuore; a 4.000 metri di altezza, a La Paz, mi hanno chiesto una donazione di sangue, cosa alla quale non ho potuto accondiscendere, date le mie condizioni fisiche, ma che mi ha lasciato un debito verso di loro per la grazia e la grande riconoscenza dimostratemi nonostante il mio mancato gesto.

Destino; anche il mio secondo ingresso in Bolivia è avvenuto camminando, nel 2007 da La Quiaca, Argentina, insieme con una umanità di genti indaffaratissime con carichi impressionanti sulle spalle: frigoriferi, lavatrici, ecc. – il trasporto fai da te è ammesso, con ridotto pagamento dei diritti doganali – e anche l'uscita verso il Cile, sotto i quasi 6.000 metri del Licancabur, unici frontalieri di quel giorno a scavalcare il muretto di confine tra i due stati, ancora animosamente contrapposti per la guerra del 1870 e quelle seguenti, che hanno privato la Bolivia del suo accesso all'oceano Pacifico, confinandola nelle altitudini Andine.

1999. Fine pomeriggio, sono ad Eilat, solo, devo tornare in Giordania perché il mio rientro è previsto da Aqaba, la sera del giorno dopo. Eilat, in Israele, e Aqaba sono praticamente sullo stesso fronte mare in fondo al golfo asiatico della penisola del Sinai; basterebbe incamminarsi ed eccoci di là. Ma le cose sono più complicate ed è già stato un traguardo rendere questa frontiera di Arava praticabile dai turisti. Pertanto vado allo *stand* dei tassisti dell'aeroporto – che si trova in pieno centro città – e chiedo un passaggio per il confine. Sono circa 10 chilometri. Arriviamo, il tassista mi augura buona fortuna, non vi è anima viva, cammino verso il cancello chiuso sulla strada. Una voce, la seconda volta in inglese, mi dice di avvicinarmi e parlare nel citofono della portoncina di lato. Eseguo: sono di nazionalità italiana, dico, e vorrei passare in Giordania perché otto giorni fa sono entrato in Israele dalla frontiera del ponte di Allenby sulla strada da Amman a Gerusalemme e ora devo riprendere l'aereo dalla Giordania. Uno scatto e il cancello si apre. Entro. La voce mi dice di seguire la procedura; avvicinarsi allo sportello, depositare il passaporto nella fessura, attendere. I vetri sono oscurati, non vedo nessuno dei miei interlocutori all'interno. La voce: «per lasciare Israele bisogna pagare la tassa d'uscita, avanzare allo sportello “xy” ed eseguire il pagamento». Bene, purtroppo non avendolo previsto, non ho conservato abbastanza Shekels. «*No problem*, facciamo noi il cambio»; purtroppo la commissione minima per il cambio di valuta è superiore alla tassa di uscita dal paese, ma il tutto si svolge con grande *fair play* e amichevolmente. La voce: «tornare allo sportello passaporti, riprendere il suo. Può lasciare Israele, speriamo che la sua permanenza sia stata gradevole, speriamo che ritorni da turista nel nostro paese; ora avanzi fino al cancello». Eseguo e arrivato a un metro, uno scatto, si apre ed esco in un viale lungo circa 150 metri. Naturalmente non sono alberi – siamo in un deserto – sono due griglie laterali alte almeno 5 m; mi metto in centro strada, in tutta la mia solitudine, e cammino verso il gruppo di funzionari giordani che mi accolgono alquanto curiosi di conoscere le ragioni per cui sono lì. Spiego, niente da fare; per l'ingresso serve un secondo visto, quello della settimana prima non è più valido. Un secondo tassista mi riporta a circa 500 metri dal punto in cui sono partito. Hotel, deposito bagagli, uscita, ma

non è ancora sera. Il nuovo tassista è ancora davanti all'albergo, vuole portarmi in giro. Chiedo: «ma la frontiera dell'Arabia Saudita a quanti chilometri si trova?». «Circa 30». «Quanto vuole per portarmi? Vediamo, ecco, vede di moneta giordana io ho soltanto più questa carta telefonica sicuramente ancora carica». Andiamo, costeggiamo il mare per alcune insenature, finché si ferma su di un'altura: «Ecco, laggiù vi è la dogana d'uscita dalla Giordania e, oltre, l'Arabia Saudita. Torniamo – mi dice – controllo il carico della carta telefonica e domani ci vediamo in giro. La troverò io e mi pagherà da bere. Per l'aeroporto domani sera sarò davanti all'albergo in tempo utile per l'ora di partenza».

Ma l'altra uscita da Israele era stata ben più problematica. Siamo oltre mezzogiorno; sono sotto le mura di Gerusalemme, all'uscita della Porta del Letame, dove c'è un notevole traffico; nella coda di un semaforo parlo con due ragazzi arabi a bordo di un *pick-up*: «Vorrei andare a Betlemme, quanti chilometri sono?». «20 o 25». «Mi potete portare? quanto volete? ... mi sembra esagerato, se vi basta la metà andiamo». *Ok*. Salgo. Mi spiegano: «Ecco il confine con la West Bank, la Giudea storica, con la tomba di Rebecca compresa fuori dal muro, cioè accessibile da Gerusalemme». Facciamo 15 chilometri, gran coda. tutti fermi. «Non si va più avanti, mi dicono, le conviene proseguire a piedi, ci sarà un posto di blocco israeliano e noi non possiamo andare oltre». «Per questo non avete insistito per il vostro prezzo» – dico, ma anche il mio, ora, è piuttosto alto. Comunque pago e mi incammino insieme con una moltitudine di pedoni. Chilometri, ma sono lì e non rinuncio, mi metto in fila al posto di blocco, tiro fuori il passaporto, avendo con me tutti i miei averi e la coscienza di essere in quel posto all'insaputa di tutti, mi qualifico come italiano, non controllano e con la punta del mitra mi dicono di proseguire nel mio cammino. Trecento metri circa, fuori da quella baraonda, un tassista mi avvicina, insiste per caricarmi, mi spiega che la piazza della mangiatoia di Betlemme si trova in centro, che la città ha circa 120.000 abitanti e che dista oltre 6 chilometri. Contratto un prezzo ancora altissimo, mi spiega soltanto che le loro condizioni di vita sono pessime, che i turisti latitano e che la sera, al ritorno, mi farà caricare da un mezzo di trasporto ufficiale, che in un baleno mi riporterà alla città santa, Al Quds. Accetto, mi propone escursioni varie, ma sono tutto preso dalla visita alla basilica della Natività e non vado oltre. Mi pentirò di questa rinuncia, ma stavo già vivendo giorni eccezionali sfidando ogni forma di prudenza e volendo fare e vedere tutto.

2003. Siamo a Cipro, che giriamo in tutta la sua estensione, da capo Greco a est fino ai bagni di Afrodite a ovest; e dal mare di Limassol alla punta del Monte Olimpo, i cui quasi 2.000 metri possono essere raggiunti in auto; senza mancare di scendere attraverso le miniere a cielo aperto di *cuprum* che diedero il nome a questa terza isola del Mediterraneo. Meravigliati dalla dolcezza del clima invernale e dalla civiltà del paese; in ogni città o villaggio, anche piccolo, trovavamo sempre, nella piazza principale, una *toilette* pubblica pulita e rifornita; fummo molto sgradevolmente colpiti dalla divisione imposta alla nazione cipriota dall'invasione turca del 1974. Il primo impatto con questa gravissima tragedia lo verificammo

quando, alla periferia di Famagosta, salimmo all'ultimo piano di un edificio bombardato, situato sul confine, assolutamente invalicabile, che consentiva di guardare verso questa città. E così decidemmo di visitare, oltre alla parte greca dell'isola, anche un poco di quella turca. Vi era un unico varco transitabile, nella capitale Nicosia. La città, cinta da mura del periodo Veneziano, che ne delimitano il centro storico, curatissimo e accogliente, ricca di vestigia storiche e riferimenti culturali, era praticamente tagliata in due da uno sbarramento innaturale, esattamente come una piccola Berlino del periodo della guerra fredda.

Dopo la visita, seppur frettolosa, cioè senza musei, ma gradevolissima, ci recammo su un lato, sotto le alte mura, nell'ufficio di transito verso la repubblica di Cipro Nord, riconosciuta nel mondo solo dalla Turchia. Lì ci spiegarono: «Non vi servono documenti di uscita, ma dovete rientrare prima di sera perché il nostro ufficio chiude, dopo l'orario di lavoro. Siete entrati a Cipro con la sola carta d'identità, ma per passare nella zona di tregua, neutrale, controllata dai militari dell'Onu, argentini, vi serve il passaporto. Sappiate che non potrete rientrare portando con voi qualsiasi tipo di merce, neanche ricordini, perché la nostra dogana ve li sequestrerà. Purtroppo siamo nemici e anche noi, dal momento dell'espulsione nel 1974, non abbiamo potuto rientrare nelle nostre case, per riprenderci, magari, quel servizio da caffè, che ci era stato regalato al momento del matrimonio».

E seguimmo alla lettera; i controllori turcociprioti furono cordiali e ci avventurammo nella visita di questa parte della città con molte stradine e case abbandonate e diroccate, qualcuna con ancora un'auto d'epoca posteggiata di fianco. Evidenza che i grecociprioti avevano abbandonato di fretta le loro proprietà e che i turcociprioti, pur dopo trent'anni, ancora non si sentivano padroni per rimetterle in sesto e riutilizzarle. Il monumento più importante di Nicosia nord è la grande moschea, una basilica gotica costruita ai tempi dei Lusignano, che, scacciati da Gerusalemme quando si spense il fervore delle Crociate, si rifugiarono a Cipro, ceduta a sua volta, dall'ultima loro rappresentante, la regina Caterina Cornaro, alla repubblica di Venezia, nel 1489, prima di partire per il suo esilio dorato ad Asolo. La trasformazione della chiesa in moschea fu semplice; abbattuto il campanile, si costruì al suo posto un minareto. Rientrammo nella Nicosia greca e dopo qualche giorno tornammo in Italia, con un'ultima vista dei grandi cartelloni che, all'aeroporto di Larnaka, si felicitavano per l'imminente ingresso del paese nell'Unione Europea.

2004. All'alba smontiamo la tenda a Panganes, Mozambico. Il nostro camion, già molto danneggiato, perché ci aveva caricati a Lilongwe, Malawi, viaggia per ore sulla spiaggia di questa penisola, mentre l'autista confida di arrivare sulla nazionale senza prima impantanarsi, sperando che il carburante basti. Siamo sulla strada internazionale di collegamento con la Tanzania, località Mocimboa da Praia e finalmente appare un distributore di gasolio, con la quasi garanzia che sia buono, cioè senza aggiunta d'acqua, e noi aiutiamo a pompare dal serbatoio del contenitore mobile-distributore a quello del camion. Ci avviciniamo alla frontiera dell'ex colonia portoghese, appartenente però al Commonwealth Britannico, per

cui la guida è a sinistra, e vi arriviamo a mezza sera. Entrati, uno alla volta, nel gabbiotto di controllo documenti, finalmente terminiamo le formalità doganali. Il camion riprende il viaggio, di circa 10 chilometri. fino al fiume Rovuma, lungo un sentiero nella foresta in mezzo a due ali di rami e fogliami d'alberi, che contribuiscono grandemente alla completa distruzione del cassone passeggeri del camion. Al crepuscolo siamo sulla riva sud del fiume, ma il traghetto è fermo, in riparazione, sull'altra sponda. Abbandoniamo il camion, scaricandoci tutti i bagagli, cucina da campo compresa. Non vi sono barche a motore disponibili per la traversata. Va bene, prendiamo una barca a vela. La luna ci accompagna sulle acque di questo grande fiume. Sponda nord, Tanzania, deserto totale, nessuna costruzione, unico manufatto civile il traghetto abbandonato. La dogana si trova a circa 5 chilometri. Come d'incanto si presentano, a fari accesi, tre *pick-up*. Vogliono venderci Coca Cola e altre bevande, ma noi vogliamo un passaggio. Litigano rumorosamente e quasi violentemente tra di loro per scegliere il mezzo che ci porterà avanti, cosa che avviene poco dopo. Il villaggio dove è posta la dogana si trova nel buio più totale. I fari della Toyota illuminano la porta della costruzione in legno, chiusa con un grosso lucchetto. Si presentano due gentili funzionari che aprono, depositano una candela nell'anticamera e un'altra meno consumata sul loro tavolo di lavoro, ci consegnano i formulari d'ingresso da compilare nell'anticamera e poi, uno per volta, ci presentiamo al tavolo principale per la verifica dei passaporti e il visto. Le forbici per il ritaglio delle foto da applicare sui visti, per fortuna si trovano subito e così pure i timbri debitamente inchiostrati. Procediamo speditamente, verificano solo due valigie su dodici, spengono le candele, richiudono il lucchetto e ci augurano buon viaggio e buona permanenza in Tanzania. Ricarichiamo meglio il bagaglio, risaliamo sul nostro mezzo, prendiamo la strada semiasfaltata che ci porterà nella città di Mtwara a 20/25 chilometri. Le buche sono molte, due aiutanti dell'autista sulle sponde del cassone si preoccupano di non perdere qualche valigia o qualche passeggero sbalzato da un movimento più violento del solito, del *pick-up*. Ricordo particolarmente questo "safari", perché mi dava sicurezza il sentire, ogni tanto, sulla guancia, il ginocchio di questo ragazzo nel suo sforzo di contenimento del carico, durante i sobbalzi continui su questa pista notturna dell'Africa profonda. Il primo *hotel* di Mtwara non aveva posto per tutti. Pazienza, ne cerchiamo un altro. Trovato, la mezzanotte è passata da un poco, il ristorante è chiuso, ma, se vogliamo, qualche piatto di pollo e patate è disponibile. Vogliamo!!! Una giornata intensa e irripetibile. Nel giugno scorso ho letto che un ministro cinese, con i presidenti di Tanzania e Mozambico, aveva presenziato alla inaugurazione di un ponte sul fiume Rovuma, unendo le città di Mocimboa e Mtwara per dare ai due popoli nuove opportunità di sviluppo. Un futuro radioso. Anche la Tanzania è membro del Commonwealth britannico, come il Mozambico, ma purtroppo è dovuta intervenire la Cina per far progredire le comunicazioni.



Panama, il treno delle chiuse di Gatun

Treni

1982. Ebbi modo di viaggiare da Kyoto a Tokyo con l'allora favoloso Shinkansen. Già la stazione ferroviaria dell'antica capitale imperiale giapponese era futuristica, a parte le indicazioni indispensabili per un viaggiatore occidentale, totalmente ignorante della loro scrittura, nella quale venivano date tutte le informazioni di viaggio. Ma il traffico, le vie per i disabili, le centinaia di negozi che vendevano prodotti totalmente sconosciuti, le *toilette* "japanese style", il treno che si ferma nel

punto esatto, corrispondente alla carrozza nella quale sarà il nostro posto, era per noi una assoluta novità. Il viaggio, in questa campagna verdissima, ad alta velocità, fu piacevole. Una frenata, fermi senza apparente motivo, commento dei passeggeri dai quali capiamo che un piccolo terremoto aveva costretto le ferrovie a un controllo capillare delle conseguenze. Pochi minuti di sosta, tutto a posto e ripartenza a grande velocità.

Nagoya e Toyota poi Kamakura, prima della destinazione nella attuale capitale, chiamata Edo durante il periodo degli Shogun, dal 1600 al 1855-1868, quando cominciò la rivoluzione progressista giapponese e cadde il divieto di trasporto su ruota. Ne hanno fatta di strada, dai trasporti su navi per le grandi distanze nell'arcipelago, a quelli a dorso di cavallo per le piccole distanze. E resistendo nel loro isolamento, perché solo dopo le minacce del commodoro Perry, permisero agli occidentali di sbarcare nella loro terra, rendendosi così conto che il resto del mondo era progredito più di loro. Presi anche un secondo treno da Tokyo a Nikko. Alla partenza di un treno precedente, vidi una squadra di ragazzi che, alla liberazione dei binari, saltarono fra le rotaie e raccolsero ogni più piccolo pezzetto di immondizia, eventuali cicche o carte di caramelle, per preservare la totale pulizia e immacolatezza di questo luogo pubblico. La nostra guida scommise con tutti noi che saremmo arrivati a destinazione in 102 minuti, tra la nostra ilarità: perché non 104 o magari 118 minuti? Vinse. Purtroppo fra quelle montagne incappammo in un traffico automobilistico, sebbene a doppia corsia di marcia, salita e discesa su strade diverse, impressionante, e l'arrivo fu funestato da una pioggia violentissima, che quasi ci impedì di scendere dall'autobus – autista con guanti bianchi, *hostess* elegantissima per spiegazioni e aiuto nella discesa e risalita dei passeggeri («buona visita signore! stanco signore? l'aria condizionata è sufficiente? troppa?») telefono e televisore per la visione in retromarcia –. Visitammo una magnifica foresta di *cryptomerias*, le sequoie giapponesi e poi, dopo una leggerissima calma delle cateratte d'acqua, questo impressionante e meraviglioso santuario-mausoleo del primo *shogun*, Ieyasu; che prese il potere nell'anno 1600, dopo la battaglia di Sekigahara – oltre 30.000 teste tagliate – e lo mantenne con la sua discendenza della dinastia Tokugawa per oltre duecento cinquant'anni. Totale chiusura al mondo esterno fino al sequestro di coloro che, di proposito o naufraghi, approdavano alle loro coste. Eravamo nel periodo dei grandi viaggi dei navigatori europei, portoghesi e olandesi, vedi Will Adams, l'anjinsama, protagonista di *Shogun*, poi elevato al rango di samurai. Quando ai feudatari locali, i *daimyo*, era imposto loro di vivere a Edo (Tokyo) per almeno sei mesi l'anno; lasciando le loro mogli/consorti a governare nel feudo d'origine, godendo, queste, del diritto/dovere di scegliere una facente funzione di moglie per il marito, per tutti i periodi in cui lui era costretto a vivere a Edo.

1984. Siamo in Perù. Qui le ferrovie turistiche importanti sono due: il treno che dai 3.400 metri di Cuzco sale al crinale della valle dell'Urubamba e poi scende lungo questa, verso la foresta amazzonica – dall'Urubamba le acque entrano nell'Ucayali che, alla confluenza con il Marañon diventa il grande Rio delle Amazzoni – fino a

Aguas Calientes, dove comincia la salita per il luogo mitico e storico di Macchu Picchu, a 2.400 metri, ultima cittadella Incas, dopo la conquista, nel 1533, dell'impero di Atahualpa da parte di Francisco Pizarro. Questo luogo, dichiarato «capitale archeologica delle Americhe», fu riscoperto da Hiram Bingham nel 1911, con l'ausilio dei muli forniti dal signor Cesare Lomellina.

Fu in quell'occasione che sperimentai il treno che sale senza curve, ma cambiando direzione negli angoli, occupando una rotaia per la propria totale lunghezza fino allo scambio, che consente di salire nella direzione opposta; e così via per tutti i tornanti. Naturalmente la velocità è pari a quella dei macchinisti, che scendendo dal treno, manovrano gli scambi sia all'entrata che all'uscita della zona morta. Questi tempi consentono a una discreta moltitudine di venditori ambulanti di salire sulle carrozze per offrire i loro prodotti alimentari, ma soprattutto tessili, contrattare a fondo: «*comprame, comprame esto, muy bueno, hecho a mano, barato*», dicono. Dopotutto i treni sono uno o due al giorno e questa è la loro unica occasione per guadagnare qualcosa.

Il secondo treno è quello che da Cuzco porta in circa dieci ore alla stazione di Juliaca, da cui si scende a Puno sulle sponde del lago Titicaca a 3.852 metri. Qui si viaggia nelle valli andine sempre ad altitudini considerevoli, seguendo i greti dei torrenti, i pianori di montagna, *paramos*, sullo sfondo di cime innevate, tra greggi di guanachi, villaggi di pastori, stazioncine con un certo tono, indicazione della località e dei chilometri fatti da Cuzco e dalla destinazione di Juliaca, negozietti e venditori di ogni genere. Ero molto eccitato al pensiero di viaggiare su una delle ferrovie più alte al mondo (allora, perché ora è stata battuta da quella tibetana) e, quando il treno si fermò a La Raya, il punto di maggior altitudine, 4.313 metri, scesi dalla carrozza alla ricerca di qualche cartello che ne certificasse l'altitudine, da poter fotografare, ma improvvisamente mi mancarono le forze e potei raggiungere il treno e il mio sedile solo con notevolissimo sforzo, rannicchiandomi in attesa che il mio subbuglio interiore passasse. Purtroppo la palina, unico elemento del luogo, oltre al treno e alle rotaie, indicante i metri sopra il livello del mare, era dall'altra parte del convoglio. Questo il motivo per cui non potei fare la donazione di sangue, di cui ho parlato in altra occasione. Purtroppo il mal d'altitudine mi accompagnò per tutto il viaggio e passò soltanto dopo la discesa dall'altopiano Andino, con l'atterraggio ad Asuncion in Paraguay.

1995. Sono sul treno che porta da Riobamba alla più popolosa città dell'Ecuador, Guayaquil. Riobamba, sotto la vetta del Cotopaxi, nella provincia del Chimborazo, la montagna con la vetta a maggior distanza dal centro della Terra, fa pensare ad un mondo di fantasia, e mangiare al ristorante Delirio di Bolivar aiuta a ritrovarsi in questo ambiente a 2.750 metri. Sveglia in piena notte, alle quattro, perché il treno parte alle cinque e bisogna fare i biglietti, in vendita solo alla partenza del treno, che potrebbe comunque avere guasti, ritardi, interruzioni o non partire affatto. Poche luci, molti turisti, ma il treno c'è. Lo stanno attrezzando per questo viaggio quasi epico di quattordici ore. Data l'altitudine e l'ora, il freddo è pungente. I macchinisti sono imbacuccati con giacche a vento, sciarpe, cuffie e guanti. Ci

vendono il biglietto. Scopriamo che quasi tutti i turisti fanno solo la parte di viaggio più estremo e che scenderanno al bivio per la città di Cuenca, l'Atene dell'Ecuador, in prossimità delle rovine Incas più importanti della zona, quelle di Ingapirca. Il treno è composto da due vagoni normali, con sedili di legno e altri due dove è possibile portare anche il bestiame, essendo forniti di qualche giaciglio di paglia. Comunque quasi tutti i turisti salgono sul tetto delle carrozze e si sistemano coi bagagli al centro, con i piedi a penzolini per un miglior godimento del viaggio. Albeggia, il treno sale nella nebbia, tra *paramos* desolati nel freddo delle Ande. L'altitudine si avvicina ai 4.000 metri, ma sull'altipiano tutto è regolare, la velocità consente ai macchinisti di controllare a piedi eventuali disguidi e ai turisti di godersi la brezza del mattino, senza essere troppo esposti al vento. Gli insediamenti umani sono rari e di poche case, qualche gregge, vegetazione quasi inesistente. La salita è finita, cominciamo a scendere, prima in larghe valli, dove a ogni cambio di tornante bisogna passare a piedi sui ponticelli per dare l'Ok di avanzamento al treno e poi sull'orlo del precipizio, dove si presenta un *canyon* di oltre mille metri. Anche qui bisogna scendere a zigzag, facendo cambiare direzione al treno dopo averlo condotto su binari esterni, che consentono poi di proseguire coi vagoni di coda. Per alcune volte e con le rotaie di sotto quasi parallele a quelle di sopra. Quanti sono seduti sul tetto dei vagoni, viaggiando naturalmente a loro rischio e pericolo, sono pregati di non sporgersi troppo, in modo da evitare che lo sbilanciamento del treno ne provochi il distacco dalle rotaie facendolo precipitare sui binari di sotto. La Nariz del Diablo – così si chiamava questo tratto, ormai chiuso e forse mai più restaurato – ci consente di scendere ad Alausì, dove comincia la vegetazione e ci sono villaggi abitati, e dove la gran parte dei turisti abbandona il treno. Cominciano a viaggiare diversi animali condotti ai mercati più in basso e siamo allarmati dai nostri compagni di vagone, perché un unico turista è rimasto sul tetto e, secondo loro, potrebbe rischiare qualche brutta avventura, ora che non è più circondato dal suo gruppo. Ci dicono di costringerlo a scendere. I ladri e i malfattori, anche solo desiderosi del suo bagaglio, pullulano, per cui dobbiamo stare attentissimi. Ringraziamo dei consigli, abbiamo una cortese conversazione e siamo amabilmente interrogati dal bambino Pipo, che ci chiede da dove veniamo e dove si trova il nostro paese, ecc.. ecc. Il turista di sopra si convince, scende. È un ragazzo di Parigi, ma la sua famiglia è di Barcellona, proprio dal lato francese del Monviso, sotto il quale, dal nostro lato, sono nato io. La città di Guayaquil si trova dall'altra parte della baia rispetto alla stazione. Attentissimi per i consigli ricevuti, prendiamo un taxi con lui e arrivati in centro, ci salutiamo. Qui vediamo, lungo il *malecon*, il lungomare sulla baia, il monumento che ricorda l'unico incontro tra i due grandi *libertadores* d'America: il venezuelano Simon Bolivar e l'argentino Josè de San Martin. Non si capirono e, per fortuna, l'imperitura gloria li compensa, essendo morto, l'uno, a quarantasette anni, nel delirio della consunzione, come certifica Gabriel Garcia Marquez nel *Labirinto*, ed essendo vissuto, l'altro, per trentadue anni in esilio a Boulogne-sur-Mer, Francia fino al 17 agosto 1850.

2003. Scendiamo dalle nebbie del Golden Rock (Kyaiktiyo Pagoda), a 1.100 metri di altitudine, stato Mon, Birmania, il terzo più importante luogo di pellegrinaggio buddista del paese, prima a piedi e poi sul cassone di un autocarro, fino alla verdissima pianura colpita da fortissime piogge monsoniche. Raggiungiamo la città di Bago, già capitale dello stato e del popolo Mon nei secoli passati, dove sorgono alcune pagode storiche a dimostrazione dell'alto livello sociale raggiunto dalla città. Dobbiamo prendere il treno per il nord partendo da questa stazione. Le strade sono allagate, a mano a mano che ci avviciniamo l'acqua aumenta e la gente continua la vita normale, tenendo ceste impermeabili a pelo d'acqua, negli spostamenti. La stazione è irraggiungibile, il nostro autobus ormai ha tutte le ruote sotto l'acqua che minaccia di arrivare al motore. Si deve raggiungere la stazione a piedi, salendo lungo la massicciata delle rotaie in un punto diverso, fuori dall'area allagata.

Il treno parte alle sette di sera, abbiamo tempo, peccato per i bagagli da trasportare per così gran pezzo. Arriviamo e ci uniamo a questa umanità dolente sotto la pioggia, perché non esistono pensiline di protezione; ma come unici stranieri veniamo notati dal capostazione, che ci invita ad aspettare in uno stanzino attiguo al suo ufficio, dove esiste pure una grande tinozza di acqua pulita, che può essere usata, con il relativo secchio, come una doccia per cancellare la stanchezza della giornata. Il treno viene annunciato con un ritardo di due ore: usiamo il tempo per lavarci a vicenda, a secchiate. Ma arrivano le nove e poi le dieci e ancora non si vede. L'arrivo a destinazione era previsto per le nove del mattino, in modo da avere l'intera giornata per visite ed escursioni nella città di Mandalay. Finalmente saliamo nella nostra carrozza, dove abbiamo prenotato le poltrone reclinabili che ci dovrebbero consentire di dormire durante il viaggio. Ma evidentemente il carico e l'avvio del treno sono piuttosto problematici, perché la partenza avviene alle undici e trenta. Si tratta dell'espresso da Yangon alla capitale ex coloniale di Mandalay. Sistemazione: la reclinabilità dei sedili è assai modesta, essendo questi, vecchi, come minimo, di quarant'anni e con una manutenzione altrettanto remota. La velocità "espressa" non si raggiunge mai, anzi gli inquietanti rumori provenienti, sia dalle rotaie sia dalla carrozzeria dei vagoni, ci fanno pensare a un imminente schianto o a un cedimento strutturale di tutto l'insieme. Nella notte ci sono molte fermate al limite delle risaie o delle foreste per permettere ai macchinisti di scendere e controllare eventuali disastri in corso.

All'alba siamo ben lontani dalla meta; nelle varie stazioni scendono e salgono passeggeri di questo popolo mite, rispettoso, molto religioso, che accetta di vivere una vita misera, ma dignitosissima, imposta da una situazione politica irrealistica: i loro vicini dell'ovest, India ed est, Thailandia guidano a sinistra; loro come ex colonia britannica sono stati sempre a sinistra, ma da alcuni anni hanno deciso di condurre a destra e questo nonostante le auto in circolazione, quasi tutte di seconda mano, provengano dal mercato thailandese, dove circolando a sinistra hanno il volante nella posizione più scomoda per girare sulla destra. Hanno una capitale nuova, Naypyidaw, in sostituzione di Rangoon, costruita nella campagna e nella foresta, dal nulla, onde evitare il contagio politico popolare, fra l'altro non lontano dalla

sede ferroviaria in cui stiamo transitando . Speriamo che i nuovi sviluppi della situazione, che coinvolgono la figlia dell'artefice dell'indipendenza nazionale birmana, il generale Aung San, che la vide nascere il 19 giugno, poco prima della sua morte, il premio Nobel per la pace Aung San Suu Kyi, portino nuova vita e nuovo benessere a questo popolo. Purtroppo alle nove del mattino, non solo non siamo arrivati, ma si prevedono ancora molte ore di viaggio, tutte nelle stesse condizioni di rallentamento della notte appena passata. Ma ci distrae il paesaggio: campagne, risaie e foreste esuberanti di vegetazione e di varia umanità, al lavoro nei campi e nei villaggi che stiamo attraversando e che la ridottissima velocità ci lascia ben vedere. Naturalmente non c'è nessun genere di conforto, mentre, ormai da moltissime ore, siamo affamati e assetati, nonché colpiti nelle ossa da tutti i contraccolpi che ci assestano i nostri sedili. Arriviamo alle quattro del pomeriggio, stremati, desiderosi solo di riposo; per fortuna la città è spettacolare; un palazzo reale quadrato circondato da un muro e da un fossato, largo 80 metri, per chilometri; una serie di pagode che per storicità, grandiosità e devozione popolare si possono considerare fra le maggiori e più notevoli del Buddismo mondiale, che qui tenne, nei secoli, moltissimi Concilii Universali. E poi siamo sulla sponda del fiume nazionale birmano l'Ayeyarwady, che discenderemo al ritorno verso sud, fino a Pagan – capitale di un regno distrutto dai Mongoli nel 1287 (a questa spedizione partecipò Marco Polo), che conserva, nella sua piana, oltre duemila duecento templi e pagode –, per parte dei chilometri che mancano per raggiungerne la foce nel golfo del Bengala. Ma questa esperienza del treno rimarrà nella nostra memoria, imperitura.

2006. Vorrei ora parlare della grandiosità e dell'eccellenza dei treni cinesi, che ci hanno consentito di viaggiare da Pechino a Kashgar, durante molte notti nelle quali abbiamo condiviso cuccette insieme agli abitanti del posto, sempre con grande rispetto e reciproca curiosità. Già la stazione, per il nordovest, della capitale del Nord, Beijing con le sue quindici sale d'aspetto, dove sostano i passeggeri di tutto un treno in attesa che si aprano i tornelli onde consentire, previa precedente uscita degli occupanti del treno arrivato, il controllo biglietti e l'accesso alle carrozze, è un'esperienza impressionante. Il numero dei viaggiatori, diretto in varie direzioni, che occupano contemporaneamente le enormi sale, il numero dei supermercati corrispondenti a ogni sala, il numero delle *toilette* sempre corrispondente a ogni sala, danno un'impressione di smisuratezza, che diventa quasi impossibile comprendere. Dal biglietto riusciamo a capire il numero del treno e la corrispondente città di destinazione, che sebbene scritta solo in cinese, essendo indicata sul tabellone con tanto di ora di partenza e arrivo, come sul nostro *ticket*, ci diventa comprensibile.

Per nostra fortuna i numeri cinesi sono scritti come i nostri. Il treno viaggia veloce nella notte, sebbene stia salendo verso la città di Datong, «grande armonia», ai confini della Mongolia interna cinese. Come sempre vi arriviamo al mattino e passiamo la giornata in visite interessantissime di questi luoghi che sono Patrimonio dell'Umanità e, nei giorni successivi, raggiungiamo la stazione dalla

quale ripartiamo. La città murata di Pingyao. Anche questo patrimonio dell'Unesco, ex capitale bancaria del celeste impero, dalla dinastia Ming nel 1368 fino all'avvento della repubblica nel 1911. Ora è una cittadina con un centro storico affascinante, dove circolano esclusivamente macchine elettriche e con una ricostruzione meticolosa di tutte le case storiche, in una delle quali alloggiamo. Prendiamo il treno da questa stazione di piccola città, e giungiamo in una notte alla maestosa metropoli di Xian, la capitale, con il nome di Changan, "Lunga pace", durante le dinastie Han, dal 200 a.C. al 200 d.C. e Tang dal 600 al 900. La stazione si trova proprio a ridosso delle mura della città, in pieno centro. Il nostro corrispondente ci trova e camminiamo per centinaia di metri, a causa del grande traffico e dei pochi parcheggi, prima di arrivare al pulmino che ci trasporta in questa bellissima città, sede dell'esercito di terracotta, della tomba del primo imperatore Chin, Qin Shi Huang, e di altre attrattive mondiali, per cui la qualifica di Patrimonio dell'Umanità è del tutto meritata. Il treno successivo ci porta a Lanzhou, nella strettoia del Gansu, valle alta del fiume Giallo, sulla via della Seta, da cui parte anche la nuova ferrovia che raggiunge il Tibet alle più estreme, per un treno, altitudini mondiali. Prossima tappa sarà Jiayuguan, il passo ad ovest da cui parte la grande Muraglia, che in 10.000 *Li* (5.000 chilometri) arriverà al Mar cinese orientale, il confine storico degli Han con gli Uiguri dell'antico Turkestan, oggi Xinjiang. Qui mi succede un fatto singolare. L'autista vede il cancello d'ingresso alla zona archeologica aperto e si infila; posteggia sotto le fortificazioni da cui si inerpicca per la montagna la grande muraglia. Uno spettacolo di grandiosità, all'infinito. Al termine della nostra visita il cancello è chiuso, siamo bloccati senza poter uscire, il nostro autista negozia con i vigilanti, ma non c'è niente da fare, non ci lasciamo proseguire, il clima si fa pesante, siamo "sequestrati"; dobbiamo passare alla cassa. Esco a piedi con un compagno di viaggio, veniamo accompagnati dal capo dei controllori, dall'altra parte del recinto, dove sono le casse e cominciamo col pagare due biglietti. Questo ci fa una faccia feroce: «non prendetemi in giro – ci fa capire – siete dieci persone, pagate dieci biglietti». Ne paghiamo altri due e comincio a spiegare in italiano la nostra situazione; il cancello era aperto, siamo rimasti poco tempo, non abbiamo la possibilità di proseguire la visita perché dobbiamo raggiungere entro sera la città di Dunhuang a centinaia di chilometri. Niente da fare: «pagare!». Paghiamo ancora un biglietto. E contemporaneamente prendo questo signore cinese, amichevolmente, ma con decisione, sotto la mia spalla cercando di allontanarlo dalle casse e, parlando fitto in italiano, gli spiego ancora tutti i nostri problemi, dicendogli che ormai abbiamo pagato la metà dei biglietti, che deve essere gentile e che deve lasciarci andare. La sua reazione è di estremo stupore, comunque non di ribellione, e accetta, dicendomelo in cinese, di togliere il lucchetto. Con molto rispetto, nel rumoreggiare del nostro gruppo, mi stringe la mano che gli porgo e ci permette di uscire dal recinto lasciandoci andare. Visitiamo le dune di sabbia "sibilanti" di Dunhuang e le grotte di Mogao, patrimonio letterario buddista dei primi secoli, con accesso tramite tornelli e biglietti a scheda elettronica e riprendiamo il nostro treno notturno a Liuyuan. Arriviamo a Urumqi, capitale dello Xinjiang; le scritte sulla

stazione sono in cinese e in arabo; capiamo a malapena qualche scritta in cirillico, che pure si affaccia. Finalmente conosciamo il nostro angelo custode, che ci ha guidato per la Cina per tanti giorni. Noi non avevamo la possibilità, infatti, di parlare con nessuno se non con lui, che, chiamato da Pechino, Datong, Xian, Lanzhou, ecc., telefonicamente dava le istruzioni ai nostri vari autisti, incaricati di prenderci all'uscita delle stazioni al mattino, di accompagnarci nelle visite, di portarci negli alberghi da lui prenotati, di comprare i biglietti per il treno successivo e di lasciarci, la sera di due o tre giorni dopo, al treno per la tratta della notte seguente. Direi che tutto si è svolto sempre in modo superlativo, sebbene le telefonate giornaliere per spiegarci con gli autisti fossero una gravosa necessità. Viaggiamo ancora verso ovest in questa «nuova Frontiera» (traduzione di Xinjiang) ma con un volo diretto per Kashgar. All'aeroporto abbiamo avuto modo di salutare il sig. Ulderico Lambertucci, che ritornava a casa, dopo la sua eccezionale impresa di raggiungere Pechino da Macerata, correndo dal 15 febbraio al 15 agosto e consumando molte paia di scarpe. Un'emozione congratularci con questo grande italiano, che ha voluto commemorare il suo concittadino Matteo Ricci, primo occidentale ammesso nella corte imperiale della città proibita nel 1601 – Marco Polo nel 1280-1290 visse alla corte della dinastia mongola e la città proibita non era ancora stata costruita –, arrivando a Pechino a piedi con l'unico supporto di un *camper*, che non avendo ottenuto il permesso di attraversare la frontiera cinese, lo stava aspettando per il ritorno in Italia nell'ultima città del Kazakistan. A Kashgar, dominata da una grande statua di Mao Tse-tung a monito della maggioranza uigura e islamica, dopo una magnifica risalita dell'alta valle del Karakorum, quasi ai confini Pakistani, sulle sponde del lago Karakul, in vista di vette di oltre 7.500 metri, come il Muztagh Ata e i due Kongur, riprendemmo i nostri treni. E in due tratte, prima a Kuqa e poi a Turpan, la depressione sotto il livello del mare, fra i luoghi più caldi della Cina, ritornammo a Urumqi, città che si fregia di essere la più lontana da ogni mare. Ricorderò per sempre le molte visite notturne alle *toilette* dei treni, numerose ogni notte, la discreta pulizia, l'acqua corrente, i molti incontri con altri passeggeri, che avevano il mio stesso problema, la marzialità dei controllori, incaricati di chiudere le porte durante le fermate, ma anche la loro comprensione. Questo mio quinto viaggio in Cina mi ha lasciato una enorme considerazione per il popolo cinese.

Autobus

1989. Uzbekistan. Arriviamo a Taskent provenienti da Leningrado, dove eravamo saliti sull'aereo Aeroflot in piena notte, unici passeggeri nella sala di aspetto – i russi aspettano sotto l'aereo e piove a dirotto – a parte un distinto signore, con il quale comincio una conversazione. Dichiarandomi italiano lui mi risponde di

essere afgano, di cercare di fare il bene del suo paese, anche se occupato dai russi, essendo quasi un collaborazionista con gli occupanti. Purtroppo siamo nemici. L'Italia è il maggior fornitore di quelle micidiali bombe a grappolo, che falchiano la popolazione. Ma siamo anche amici. L'Italia ospita a Roma l'ultimo re afgano in esilio da moltissimi anni, Mohammed Zahir Shah, per il quale egli nutrivà rispetto, avendo fatto parte dell'*establishment* reale nel suo passato. Mi spiega che rientrerà nel suo paese attraverso il ponte sull'Amu Darya, l'Oxus di Alessandro Magno. L'autobus che ci porta dall'aereo alla sala immigrazione dell'aeroporto viaggia per molti chilometri in mezzo a centinaia di aerei militari, lì parcheggiati in attesa delle eventuali operazioni di guerra, ma fermi al suolo per mancanza di manutenzione e di pezzi di ricambio. Visitiamo oltre alla città di Taskent, fornita di una metropolitana che all'incrocio delle due linee principali sbuca in campi dove pascolano greggi di pecore, anche Bukara e Samarcanda, gioielli sulla via della seta, Patrimonio dell'Umanità. Samarcanda, intorno al 1400 fu la capitale di Tamerlano, che oltre a terrorizzare i popoli vicini e lontani, ne fece un centro di sapere, ricco di moschee, minareti, mederse, le quali, oltre a essere scuole coraniche, erano anche cattedre di interpretazione della legge islamica, e inoltre di osservatori astronomici, che ben prima della rivoluzione di Copernico e Galileo sapevano dell'Eliocentrismo e che la Terra non è al centro dell'Universo. Ma il nostro autobus si è trasformato in un deposito di carta igienica. Tutti siamo colpiti da un misterioso malessere, che impone al conducente di fermarsi continuamente per consentire ai passeggeri di rifugiarsi dietro qualche cespuglio di arbusti e di soddisfare i propri bisogni.



Hakone, Giappone, Shintoisti

1998. Sono alla frontiera tra Lettonia ed Estonia. I doganieri salgono sull'autobus e controllano i passaporti. Nelle prime file vedo un certo movimento. Il tempo che impiegano nel controllo di una coppia, lei bionda e lui mediterraneo, è decisamente troppo. Si vede che si tratta di un passeggero non comune. Riesco alla fine a vedere la copertina del suo passaporto. Scendiamo alla stazione di Tallin, mi avvicino e dico in italiano: «buongiorno, lei è sicuramente juventino, non so il risultato della partita di ieri, lei forse sì?». La ragazza interviene e dice «*do you know him? who is?*» risposta «*No! I don't know him, but I am molto juventino*». E quello nel suo maltese-italiano si congratula con me. La Juventus è la squadra più seguita a Malta e ieri abbiamo vinto. Buon viaggio, ciao e W la Juve.

Sullo stesso autobus, proveniente da Riga, viaggiava invece un altro passeggero solitario, che al mattino seguente ritroviamo a colazione nello stesso nostro albergo e che ci individua, presentandosi come il signor T. e salutandoci. Iniziamo le visite di questa bellissima capitale dell'Estonia, che come le sorelle Lettonia e Lituania aveva riconquistato l'indipendenza dopo il buio del periodo sovietico e stava marciando a passi vertiginosi verso lo splendore avuto in passato. Siamo nella piazza del municipio con la sua guglia altissima; non dimentichiamo che Tallin, alla caduta della spira più alta della cattedrale di Lincoln, si ritrovò con l'edificio più svettante del mondo per alcuni anni. Quando il signor T., che chiameremo meglio T.-san perché giapponese, ci si avvicina, ci dà e ci chiede informazioni e ci domanda che cosa intendiamo fare il giorno successivo. Noi avevamo già previsto e preso nota degli orari per raggiungere la città di Narva e, visto il suo interesse, accettammo di buon grado che si unisse a noi.

Del resto anni prima io mi ero unito a un gruppo di giapponesi in una escursione alle grotte di Taroko, sulla riviera est dell'isola di Taiwan, a strapiombo sull'oceano Pacifico, e in quell'occasione ero stato trattato come un figlio. All'ora del pranzo, al loro stesso tavolo, era la mamma che distribuiva il cibo di portata, prima al babbo, poi ai congiunti adulti, a noi due e per ultimo ai suoi figli. Il mattino dopo, puntuali, siamo alla stazione dell'autobus che ci porterà, costeggiando il golfo di Finlandia a sud, verso l'ultima frontiera dell'Unione Europea. Il confine si trova sulle sponde del fiume Narva e due imponenti castelli fortificati si fronteggiano a ricordare che, anche in passato, questo era il limite dell'impero degli zar russi, sempre in guerra con i cavalieri teutonici tedeschi. Due mondi che, però, nelle rispettive nobiltà potevano anche convivere come successe a Gottlieb Thaddeus von Bellinghausen, nome chiaramente germanico, ma nato in Estonia, che, divenuto comandante della flotta russa zarista, il 28 gennaio 1820 scoprì il continente Antartide con la sua nave Vostok. Visitiamo il castello della Narva occidentale, in cui una statua di Lenin era "posteggiata" lungo un muro e con la faccia contro il muro; scendiamo sulla riva del fiume con lo stesso nome, Narva, trovandoci di fronte l'imponente mole della fortezza di Ivangorod (così si chiama in russo), e dopo aver imposto anche all'amico giapponese lo stesso cibo che noi consumammo velocemente per non perdere il nostro autobus di ritorno a Tallin, risalimmo sullo stesso, che viaggiava solo sulla strada principale, senza entrare nei vari villaggi a destra o sinistra della via che stava percorrendo e

costringendo così i vari viaggiatori che salivano o scendevano a camminare nella campagna per chilometri e chilometri.

2000. Viaggiamo stipati in un microbus da Phnom Penh verso la frontiera fra Cambogia e Vietnam; le strade sono molto difficili, impongono la ricerca della giusta direzione per evitare buche enormi, il “micro” sale sul traghetto del Mekong per arrivare all'altra sponda in un *bailamme* di gente, mercati e prodotti alimentari per noi micidiali. È sera, la frontiera cambogiana sta per chiudere e noi siamo ancora in viaggio, ma finalmente arriviamo. Abbiamo una discussione fastidiosa con i conducenti del mezzo, che vogliono un supplemento di prezzo; i doganieri, spazientiti, ci impongono di passare o restare a dormire all'addiaccio e proseguire il giorno dopo. Camminiamo nella terra di nessuno verso i vietnamiti che, bontà loro, ci permettono ancora l'immigrazione, ma quasi ci arrestano se non andiamo a fare la pipì nel luogo deputato, pagando il relativo prezzo, seppure ancora sprovvisti di valuta locale, i Dong che dobbiamo comprare. Saliamo su di un “signor” autobus, che ci aspetta da molte ore, il Vietnam non permette ancora la comunicazione telefonica mobile ma, pur essendo nel suo territorio da diversi chilometri, riusciamo ancora a telefonare in Italia con il servizio mobile della Cambogia, paese che ci aveva stupiti per molto altro. Emozionati dalla storia tragica degli anni recenti, eravamo rimasti invece grandemente impressionati dall'illustrissimo passato della civiltà Khmer, che dominò il sud-est asiatico e realizzò quell'insieme di architetture religiose culminanti nel tempio-complesso di Angkor Wat. Un'opera veramente straordinaria in grandezza, perimetro con lati di metri 1.024 per 802; dal punto di vista artistico, gallerie di bassorilievi raffiguranti le storie descritte nel Ramayana e nel Mahabharata di metri 215 per 187 e al centro una rappresentazione delle guglie del monte Meru, la montagna sacra nella cosmologia Hindù e Buddista, voluta dal costruttore, re Suryavarman II, che regnò dal 1113 al 1150. E i suoi successori che edificarono Angkor Tom e il Bayon non furono da meno. Purtroppo tutto finì nel 1431, quando Angkor fu distrutta dai thailandesi; ma ora, riportata alla sua naturale grandezza, come successo al Borobudur nell'isola di Giava, testimonia la cultura del popolo Khmer, quale simbolo della Cambogia, raffigurata nella bandiera nazionale.

2001. Da Panama a Guatemala, utilizzando solo mezzi pubblici attraverso cinque nazioni e pagando in cinque monete: Balboas per Panama, Pesos per Costa Rica, Cordobas per Nicaragua, Lempiras per Honduras, Quetzales per Guatemala. Visitiamo Panama City, un paradiso naturale oltre che fiscale, e il canale che taglia l'istmo scoperto da Vasco Nunez de Balboa nel 1513, in funzione dal 1914. Siamo alle isole San Blas, costa atlantica di Panama; a notte fonda prendiamo una barca a motore, che ci porta sull'isola dove è situato l'aeroporto. L'aereo è puntuale, sorvoliamo l'istmo e scendiamo proprio sopra il grande ponte della strada panamericana che scavalca, altissimo, il canale. Arrivati, cerchiamo i taxi quasi correndo, perché dobbiamo arrivare alla stazione degli autobus per prendere quello della mattina presto, che ci dovrà portare prima di sera a David e al parco nazionale

di Bocas del Toro. Non sono ancora le otto del mattino; dopo barca, aereo e auto stiamo viaggiando sull'autobus. Attraversiamo la frontiera con la Costa Rica, dopo aver pagato la tassa d'uscita da Panama, a piedi in mezzo a grandi coltivazioni di banane e rimediamo passaggi su autobus di linea per le diverse località di questo magnifico paese che visitiamo dall'Atlantico al Pacifico, dalle foreste ai vulcani e, dopo giorni e decine di autobus, naturalmente dopo aver pagato la tassa d'uscita, entriamo in Nicaragua. La grande agua di Nicaraò, i cui autobus di linea sono quelli delle scuole del Minnesota o del Montana che si vedono nei film americani degli anni settanta del secolo scorso, donati dopo il loro uso trentennale. Come pure donazioni sono tutti i ponti, rifatti, sulla panamericana a spese del Giappone. A volte la conquista di un posto a sedere su questi mezzi comporta una lotta di sopraffazione con qualche paesano che viaggia con il suo gallo, che magari esplica i propri bisogni tra le gambe del padrone. Non ho mai visitato le spagnole Granada e Leon, ma le due città nicaraguensi con lo stesso nome, avendole percorse a piedi alla ricerca delle stazioni degli autobus, mi sono abbastanza note. Si contendevano il ruolo di capitale, la lotta era quasi feroce tra l'aristocratica Granada e la popolare Leon – dove il custode del museo Sandinista, avendomi visto interessatissimo alle vicende del Nicaragua, avrebbe voluto trattenermi per ore e coinvolgermi alla sua causa: «Viva la revolucion y hasta la Victoria, siempre» –, ma alla fine fu scelta una città in mezzo alle due, Managua. Si trovarono d'accordo solo quando furono attaccate dal filibustiere W. Walker e in quella occasione accorse in loro aiuto il nizzardo Giuseppe Garibaldi. I *pullman* viaggiano e siamo in Honduras, naturalmente dopo aver pagato la tassa ... Tegucigalpa, proprio un bel nome per questa città in mezzo alle colline, che ci offre un autobus di lusso per attraversare il paese e raggiungere Copan, uno stupendo sito archeologico precolombiano ai confini con il Guatemala. Qui, alzando la corda di confine, previo cambio valuta, effettuato da due gemelli precisi precisi piazzati ai due lati della frontiera – e naturalmente dopo aver pagato... – ecco il più sviluppato e turisticamente più attraente fra questi stati. Il mare caraibico a Livingston, Antigua Guatemala, il lago Atitlan e il mercato di Chichicastenango nonché, nella foresta del Peten, Flores e il più grande, lussureggiante, interessante sito Maya di Tikal ... sempre salendo e scendendo da autobus, da raggiungere nelle stazioni o sulle strade di grande scorrimento, caricando i bagagli sul tetto, fissando e slegando corde di contenimento, spesso sotto la pioggia ... dormendo in camere, come a S. Juan del Sur, Nicaragua, da chiudere con i nostri lucchetti, avendo per bagno-doccia un locale in comune con la sottostante pizzeria. Questo viaggio durò trentun giorni, me ne necessitarono altrettanti, di riposo, per riprendermi.

2005. Cuba. Usciamo dal centro fatiscente di La Havana verso ovest in mezzo a scritte osannanti il regime. Il *señor* Thomas, autista del nostro autobus, comincia a chiedere la direzione ai passanti, anche se non vi sono problemi, il traffico è scarsissimo e le difficoltà stanno nel sorpassare i carri trainati da cavalli o da buoi. Arrivati, veniamo distribuiti nelle case particolari di Vinales – spiegherò in seguito come funziona l'alloggiamento turistico a Cuba –, un posto strano in una campagna

bellissima, dove una vita agreste ritempra. I nostri ospitanti sono famiglie che a sera si riuniscono e ci parlano di Cuba, del castrismo, del loro favore per il governo, per cui le risposte alle mie domande diventano interessanti. Mi spiegano, questi uomini, di aver partecipato alle guerre d’Africa, quelle combattute in Angola e poi in Etiopia dai “volontari cubani” in aiuto dei regimi comunisti, sostenuti dall’Unione Sovietica per quanto riguarda armi e finanziamenti, e dalla Cuba di Che Guevara per il lavoro di addestramento militare e di logistica delle truppe. Esperienze traumatiche, premiate con la concessione di licenze per l’accoglienza turistica. Il nostro autobus attraversa tutta l’isola. Arriviamo a Trinidad, si ferma in centro; qui incontriamo i vari proprietari di case per ospiti (normalmente ne accolgono due, massimo quattro, per una o due camere) e compiliamo i documenti ufficiali, che serviranno loro per gli acquisti relativi alla nostra permanenza e con i quali avranno diritto a rifornirsi innanzi tutto d’acqua e, solo quando questa arriva, abbiamo la possibilità di farci una doccia. Poi andiamo verso est nella città di Santiago de Cuba, di cui fu sindaco il *conquistador* del Messico Hernan Cortez, e qui, muniti di passaporto, chiediamo all’ufficio preposto, pagando il relativo pedaggio, di fare una deviazione, sulla nostra strada successiva, per la “vista” della base americana di Guantanamo. Oltrepassiamo la città cubana con lo stesso nome, sulla costa meridionale dell’isola, la più bella dal punto di vista paesaggistico, e arriviamo a una deviazione sulla destra dove un posto di blocco ci costringe, nonostante fossimo il solo e unico veicolo, a una lunga sosta. Dopo aver controllato adeguatamente i nostri passaporti, i nostri permessi e i pagamenti, ci consentono di proseguire fino a una serie di cancelli debitamente chiusi che a mano a mano ci vengono aperti permettendoci di salire su una collina, da cui si gode una vista panoramica sull’*enclave* Usa, laggiù nella valle, lungo la riva del mare a circa 10 chilometri dal punto in cui ci troviamo. Il nemico, occupante, produce per loro un piccolo *business*. La città più a est, fra l’altro la più antica, si trova sulla sponda nord e si chiama Baracoa. Ricordo con molto piacere i colloqui serali avuti con il nostro ospitante durante i tre giorni in cui siamo rimasti suoi ospiti e che mi hanno fatto capire moltissimo di quel mondo e di quel regime. Passiamo attraverso l’allucinante zona industriale di Moa e torniamo verso ovest lungo la costa nord, dove si trovano alcuni dei migliori *resort* dell’isola come Guardalavaca, Cayo Coco e simili fino alla città mausoleo di Che Guevara, Santa Clara. Ormai avevamo guidato il nostro autista, che continuava a chiedere informazioni a destra e a manca, fermandosi pure dove non vi era alcun bivio per avere conferma nella scelta della giusta direzione, sempre su strade quasi deserte e su autostrade, dove i venditori ambulanti non solo stazionavano sulla destra della strada, ma anche nello spartitraffico centrale. Il penultimo giorno della nostra permanenza l’autobus, nell’affrontare una curva nel centro storico della città di cui sopra, strisciò contro un muro tranciando così un vetro retrovisore. Disperazione del nostro autista. La nostra mancia dovrà essere molto consistente per rimediare a questo guaio. Gli siamo comunque molto grati della sua guida, della sua simpatia e del suo modo di fare semplice e bonario.

Lasciamo Cuba. Purtroppo ci tocca un controllo passaporti ancor più estenuante di quello subito all'arrivo: ore e ore in piedi in una sala sotterranea senz'aria. In Italia, ci ritroviamo il mese dopo, sulla riviera adriatica per il raduno di fine viaggio. La nostra capogruppo ci legge, suo malgrado, la lettera ricevuta dal *señor* Thomas: «Vi ringrazio molto, mi avete conosciuto e sapete che mai potrei mentirvi. La vostra mancia molto generosa e certamente ammontante a molte volte il mio stipendio, purtroppo non è stata sufficiente a ripagare il danno da me provocato all'autobus. Vi chiedo, seppur con molta tristezza e quasi vergogna, di venirmi ancora incontro con un altro versamento, che mi consenta di pagare il mio debito». Eseguiamo.

2007-2008. India. Saliamo sul nostro autobus, condotto da un autista e da un aiutante provenienti dal Kerala, all'aeroporto di Chennai, prima conosciuta come Madras, sesta città indiana e capitale dello stato Tamil Nadu. L'uscita da questa città risulta difficilissima, ma pensiamo che ciò sia dovuto al colossale traffico che costringe tutti a una velocità ridottissima. Anche l'aereo proveniente da Francoforte, dopo il volo e l'atterraggio sulla pista, dovette attendere oltre due ore prima che gli addetti lo guidassero al suo posteggio, così, da farci scendere. In questo illustrissimo stato, culla di una grande cultura millenaria espressa in una lingua, il tamil, parlato da oltre settanta milioni di abitanti che ha dato origine a una letteratura risalente al 500 a.C. e che si avvale di un alfabeto proprio (vi sono più alfabeti in India che in tutto il resto del mondo), visitiamo le città Patrimonio dell'Umanità di Mahabalipuram, Cholapuram e Ooty e le città patrimonio della vera identità hindù, non contaminata dalle invasioni Mogul e dal dominio di altre religiosità, di Kanchipuram, Chidambaram e, sopra tutte, Madurai. Questa città, come riporta la letteratura del settimo secolo, che già disponeva, come dispone, del più grande tempio Hindù al mondo, fu teatro delle nozze di Shiva con Meenakshi; il matrimonio si svolse duemila anni prima della citazione letteraria e, essendo il più eccezionale avvenimento del tempo, furono invitati a parteciparvi tutti gli abitanti del mondo, i quali intervennero e al ritorno nei loro paesi non fecero altro che lodare la grandezza, la ricchezza, e la devozione della città di Madurai, a beneficio e a memoria delle generazioni future.

Ma torniamo al nostro viaggio e ai nostri autisti, sempre in evidentissima difficoltà nell'entrare in queste città, tanto che si fermavano continuamente per chiedere lumi o per caricare qualcuno che potesse far loro da guida.

Anche qui ho avuto i miei problemi. Usciamo al mattino dal nostro albergo e prendiamo il mezzo che la sera ci porterà alla prossima tappa in un'altra città. Ma prima visitiamo questa, che si chiama Tiruchirappalli, e il nostro autista si ferma ai piedi della rocca di Tiru. Saliamo per un chilometro fra negozietti, tempietti e folle di devoti fino alla sommità, dalla quale si gode la vista di un bel panorama sul centro storico e sul fiume Kaveri, un minore Gange del sud, dove, su di un'isola dello stesso, è situato un altro dei grandi santuari hindù, e scendiamo, attardandoci un attimo per l'acquisto di un paio di scarpe e perdendo così il contatto con gli altri del gruppo. Al nostro ritorno l'autobus era scomparso, della nostra comitiva non vi

era traccia e noi eravamo persi in questa città indiana pullulante di quasi un milione di abitanti. Solo dopo una buona mezz'ora siamo stati ritrovati da un gentile compagno di viaggio che, non vedendoci, si preoccupò di ricercarci.

Finalmente, con grande gioia dei nostri autisti entrammo nello stato del Kerala, e ora loro potevano leggere i segnali stradali nel loro alfabeto e nella loro lingua, il malayalam, dando un certo sollievo al viaggio. Così fu, parzialmente, perché i trentaquattro milioni di abitanti motorizzati, su di un territorio grande come Piemonte e Liguria, senza autostrade e con le intersezioni a raso, si muovono quasi a passo d'uomo. Dopo alcuni bagni di mare a Kovalam subito dopo Capodanno, arrivammo nella capitale Thiruvananthapuram, ove visitammo il tempio Shree Padmanabhaswamy, che celebra funzioni religiose a partire dalle quattro di mattina. Questo tempio divenne famoso poco tempo fa in seguito al ritrovamento nei suoi sotterranei segreti, di un enorme tesoro lì nascosto secoli or sono dai maharajah di Travancore. Composto da enormi quantità di oro, argento e gemme preziose, quali smeraldi, rubini e altre pietre, valutato in prima istanza sui trenta miliardi di dollari, senza contare che l'antichità e l'unicità dei manufatti potrebbe elevarne notevolmente il valore. Subito nacque un contenzioso tra i titolari del Tempio, sostenuti dagli eredi della famiglia ex reale dei Travancore e lo stato del Kerala; tutto fu sequestrato sul posto e i sotterranei di questo "Eldorado" risigillati. Ora la questione è in mano alla Suprema Corte dell'India, che non ha ancora espresso la propria decisione. Proseguimmo per Kochi, meglio nota come Cochin, dove nella chiesa di San Francesco si trovava la tomba di Vasco da Gama, prima di essere trasferita a Lisbona. Qui cercai di visitare l'antichissima sinagoga, da dove fui espulso per ben due volte; prima per essere entrato coi *bermuda* e poi dopo essermi avvolto una veste a mò di *dhoti*, come sempre facevo per entrare nei luoghi di culto hindù. A nulla valse la mia spiegazione di aver visto gli arredi originali di questa sinagoga, rimessi nella loro esatta posizione, nel museo di Israele a Gerusalemme, contenente solo due ricostruzioni di altrettante sinagoghe, la Sefardita, questa di Cochin, e la Ashkenazita, quella trasferita da Conegliano Veneto.

Uscimmo dal Kerala con una certa apprensione da parte dei nostri autisti; l'entrata nello stato del Karnataka comportava un nuovo alfabeto e una nuova lingua, il Kannada, che loro non capivano, neanche nelle indicazioni stradali e la pratica di caricare, letteralmente "tirar su" una guida locale per entrare in città come Mysore o per le escursioni quotidiane, divenne la norma. Qui vidi uno spettacolo singolare: macchine da scrivere e dattilografi-traduttori, specialisti nella dattilografia in altre lingue e alfabeti, utilizzando, appunto, macchine con i diversi caratteri dello hindi, del gujarati, del bengali, del telugu, del tamil, del malayalam, dell'urdu, solo per citare i maggiori. Vidi anche i monaci Digambara, «vestiti d'aria», attenti a non inghiottire eventuali insetti o calpestare eventuali animali sul terreno. Ne incrociai uno, nella sua perfetta, totale, nudità, mentre salivo sulla rocca dove sta il loro veneratissimo santuario Jainista di Shravanabelagola. Vivono di donazioni, si spostano solo a piedi e sono liberi da fisse dimore, da beni materiali e dalle passioni umane.

Un giorno il nostro autobus stava arrancando lungo stradine di campagna, dove carri trainati da buoi facevano a gara nel sorpassare e nel non far passare gli altri a tutto detrimento della nostra velocità e dello scorrimento del traffico, quando lungo un lato della strada avvistammo un muro dipinto di bianco lungo diversi chilometri. La curiosità ci spinse a domandare cosa fosse e la risposta fu: un centro di controllo dell'ISRO, cioè l'Istituto Indiano di Ricerche Spaziali. E sì, l'India è la quarta a essere arrivata sulla Luna. A conferma, giunti su un'altura, potemmo intravedere enormi antenne paraboliche rivolte verso l'immensità del cielo.

Il nostro ritorno era previsto dall'aeroporto di Bangalore, capitale del Karnataka, dell'informatica e ormai terza città indiana, dopo Mumbai e Delhi. Dovevamo arrivare alle porte della città almeno cinque ore prima della partenza, per poterla attraversare per tempo e trovare l'aeroporto, ci dissero gli autisti, che così fecero. Ma la periferia di Bangalore si rivelò drammatica e il traffico infernale quasi ci fece perdere la fiducia che mai saremmo arrivati in tempo e addirittura che un incidente ci avrebbe costretti a curarci in qualche ospedale indiano. Autocarri impazziti uscivano dall'alveo stradale e passando sulla sinistra, oltre gli alberi, rasentavano le case ed eventuali marciapiedi. Nei lunghi momenti di sosta forzata i nostri autisti si sbracciavano nel chiedere informazioni e nell'implorare che li lasciassero passare. Ore in cui la tensione salì alle stelle, ma ce la fecero e alla fine ebbero i nostri più calorosi ringraziamenti.



Cile, miniera di Chuquicamata

Land cruisers

1997, Tibet. Il visto per l'ingresso via terra per il Tibet si otteneva solo presentando il passaporto alle autorità consolari cinesi di Kathmandu, che impiegavano due giorni per rilasciarlo. Così abbiamo due giorni di tempo per rivedere la capitale di questo paese induista che, rispetto a undici anni prima, poiché l'avevo visitato nel 1986 come escursione dall'India, risulta notevolmente migliorato e turisticamente molto interessante e gradevole. Con i mezzi che ci porteranno al confine cinese cominciamo a salire attraverso valli verdissime, in mezzo a risaie estese a tutta una serie di terrazzamenti che stanno a confermare un'antica civiltà, già esistendo alla nascita del Buddha che, proprio qui, a Lumbini sul confine indiano, nel VI secolo a.C. vide la luce come Siddhartha Gautama, ricevendo l'illuminazione a Bodh Gaya, pronunciando il primo sermone a Sarnath e ottenendo il nirvana finale a Kushinagar.

La strada è piuttosto difficoltosa, siamo in pieno periodo monsonico e le slavine di terra, i ponticelli trascinati via e le esondazioni dei vari torrenti sono la norma, per cui si procede con attenzione massima fino al controllo d'uscita dal Nepal, situato nel villaggio di Kodari. Timbrati i passaporti ci si avvia a piedi attraverso il ponte dell'Amicizia Sino Nepalese, dove i controllori cinesi, sotto un ombrellone, ci fanno esibire i documenti per un preventivo lasciapassare. Dobbiamo poi salire sul cassone di un autocarro che, dopo un'ora e una serie di tornanti, fino a 1.800 metri di altitudine, raggiunge il primo villaggio cinese, Zhangmu, nel quale si svolgono le formalità doganali e ritiriamo la dichiarazione di ingresso personale e di eventuali oggetti e valori al seguito, da compilarsi in tutte le sue voci. Purtroppo piove, non vi sono né ripari, né appoggi e la scrittura sul bagnato, contro il muro di fianco allo sportello dei doganieri, non risulta né agevole né perfetta. Siamo in Cina/Tibet e troviamo la nostra guida, che accompagnerà il gruppetto su due *cruiser* Toyota fino a Lhasa, la capitale.

Divieto assoluto di fotografare nella zona di confine, ma del resto piove e, salendo verso i 2.400 metri dove faremo tappa a Nyalam, le nebbie sono sempre più insistenti e avvolgono la vegetazione, ancora molto consistente. Siamo nel paese che si definisce Bod Yul, cioè «delle nevi» e che nei secoli ha sviluppato una cultura singolare e profonda basata su una lingua e un alfabeto frutto dell'ingegno e del progresso interiore di un popolo, votato alla meditazione e a una religiosità riconosciuta e ammirata da tutto il mondo. Fin dal secondo giorno arriviamo sull'altopiano a oltre 4.000 metri con un perfetto cielo terso, che quasi ci permette di toccare le nuvole bianche che sovrastano il nostro cammino. I grandi passi che dovremo scalare sono cinque: Tongla a 5.150 metri, Lalungla a 5.050, Gyatsola, il più alto, a 5.260, dove dalla discesa verso Tingri parte una traccia di strada che conduce al monastero di Rongbuk, campo base cinese per scalare l'Everest. Il cielo è sereno e abbiamo una buona visione di questa altissima montagna, seppure in

lontananza, contornata da altre cime superiori agli ottomila, quali il Lhotse, il Makalu e il Cho Oyu. I passi e le valli si susseguono per giorni, un ghiacciaio lambisce la strada, tende di pastori e immensi pascoli di yak, grotte di santi eremiti come Milarepa, e subito un grande monastero, quello di Sakya, che ci porta nella natura e cultura più autenticamente tibetane. Incrociamo la strada che porta al sacro monte Kailash e arriviamo a Shigatse, la seconda città del Tibet e sede del Panchen Lama, un tempo autorità spirituale suprema del paese, residente nel Tashi Lhumpo. Segue la città fortezza di Gyantse, occupata dopo eroica resistenza, durante il periodo coloniale indiano, dal britannico Francis Younghusband, occasione in cui si definirono i confini tra l'India inglese e il Tibet. Ancora un passo, il Karola a 5.010 metri e seguente discesa sul grande lago Yamdrok con le sue acque turchesi e poi l'ultimo passo e le ultime bandiere di preghiera al vento, il Kambala a 4.800 metri che, scavalcato a sua volta, ci fa raggiungere la valle dello Yarlung Tzang Po, il grande fiume che, una volta in India si chiama Bramaputra e sfocia nel golfo del Bengala, oltre Calcutta, con le acque del Gange.

La via più breve per entrare in Tibet sarebbe in corrispondenza di Gyantse, salendo dal Sikkim indiano, ma qui la frontiera fra India e Cina non è riconosciuta nei confini attuali, essendo stata fissata tra l'Impero Britannico e lo stato monastico tibetano, cioè due contraenti diversi, nell'unico periodo storico in cui il Tibet era totalmente indipendente, a causa della debolezza cinese dopo le guerre intestine, la proclamazione della repubblica e l'invasione nipponica. Finalmente Lhasa; una città nuova, moderna, nella quale la sagoma centrale del Palazzo del Potala svetta sulla piana con ai lati in lontananza i monasteri di Drepung, dove era situato l'oracolo ufficiale dello stato Lamaista e di Sera, dove stavano, invece, i monaci che meglio avevano sviluppato le arti marziali. Nel centro storico, ormai sommerso dalle nuove costruzioni cinesi, si trova il monastero di Jokhang, contornato dal circuito del Barkhor, che i devoti tibetani percorrono sulle ginocchia, e distendendosi a terra, prima di oltrepassarne la soglia e dopo aver offerto grandi quantità di incenso, che bruciano copiose davanti all'entrata principale. Siamo a 3.500 metri e il nostro organismo soffre abbastanza l'altitudine, specie al mattino dopo la copiosa colazione in quello che allora era un grande *hotel*. Considerando che nei giorni precedenti non avevamo neanche l'acqua per lavarci, ora un Holiday Inn, con caratteristiche americane, dove per ottenere la chiave della camera si deve rispondere alla preventiva domanda sul nome da nubile della mamma, ci dava conforto e sicurezza di buona ospitalità. Saliamo la collina del Potala, naturalmente pregando come loro, facendo girare i grandi tamburi di preghiera situati lungo tutta la camminata di centinaia di metri, per arrivare sulla sommità di questo grandissimo palazzo, fatto costruire dal Dalai Lama quinto e la cui edificazione durò molti anni oltre la sua morte, tenuta nascosta al popolo per non interromperne la costruzione. Apprendiamo altre particolarità relative ai Dalai Lama qui sepolti e la cui gran parte morì giovane, dopo pochi anni dall'intronazione. Gli ultimi due sono comunque molto longevi. Quello che si oppose all'avanzata inglese nel 1904, era il Dalai Lama tredicesimo e l'attuale, in esilio in India, coprotagonista del film *Sette anni in Tibet* girato nelle valli argentine di Mendoza, il quattordicesimo. Mi

sono dilungato troppo e voglio raccontare delle nostre *jeep*, autisti e guida: tutti ottimi, su strade che presentavano a volte enormi strapiombi; ho visto passeggeri che, per non andare oltre il tollerabile, dal loro punto di vista, viaggiavano avvolti con giornali davanti agli occhi, pur di non vedere la strada e i suoi abissi.

2002, Mauritania. Nella località di Rosso attraversiamo il fiume Senegal su un traghetto dono della Germania e dopo le formalità doganali (pagamento di una congrua tassa d'ingresso) prendiamo contatto con le nostre *jeep*, che ci porteranno prima nella capitale Nuackchott e poi in viaggio per la Mauritania. Dormiamo in centro città, nei corridoi della casa del sig. Mustafà, sui nostri materassini, e al mattino, uscendo sulla piazza antistante, quasi abbiamo la possibilità di avere il latte fresco mungendolo dalle caprette, che lì convivono con la popolazione, cibandosi dei pochi rifiuti organici disponibili. Dobbiamo organizzare i nostri prossimi dieci giorni: dovremo essere autonomi sia nell'alloggiamento che nel cibo e nell'acqua. Carichiamo le tre Toyota, siamo in dodici, e come ultimo rifornimento uscendo dalla capitale, dove le delimitazioni fra una casa e l'altra sono formate da carrozzerie di auto schiacciate, seguiamo la pista di una lunga teoria di asinelli, che trascinano un carrettino contenente un bidone legato sopra. Andiamo bene, stanno andando a comprare l'acqua, dove pure noi dobbiamo recarci. Fatto questo rifornimento, partiamo verso nord; qualche chilometro fuori dalla città ed ecco il primo posto di blocco. E sì, per uscire dalla capitale dobbiamo essere controllati. Bene! Ora abbiamo fatto circa 50 chilometri e ci fermano per un altro controllo. Escono dalla casamatta, che si trova nel deserto più assoluto e si avvicinano alla prima auto. «Buongiorno. Turisti?». «Sì, turisti italiani». «Ah, bene Italia, prego i passaporti». Si ritirano nella loro garitta, provvista di una finestrella che dà un poco di luce, e noi aspettiamo. Il sole è rovente, ma non siamo ancora del tutto prosciugati come diventeremo nei giorni successivi e manifestiamo il desiderio di scendere dalle *jeep*. Concesso, «per la pipì camminare oltre quella duna...» o quell'altra. A scelta. Sono milioni.

Dobbiamo essere identificati a uno a uno. Aiutiamo a girare il passaporto nel senso di lettura. Per trovare la nostra fotografia, posta in una sola pagina, occorre aprire tutte le altre e, quando poi indichiamo anche il visto del paese in cui siamo, questo rassicura tutti, ci consente di risalire a bordo, dove almeno l'ombra del tetto dell'auto ci protegge un poco dal sole. A questo punto tocca agli autisti e anche loro si attardano non poco, poi vengono a bordo per recuperare i documenti delle Toyota e i loro personali. Ripartiamo, sono previsti poco più di 100 chilometri. ma prima di entrare nell'oasi, dove passeremo la notte, altro controllo.

Tutto come prima, con gli autisti che si innervosiscono, per il *tipping*. Arriviamo di notte, ci aprono il cancello del recinto, dove potremo accamparci. Attenzione: i bisogni potranno essere espletati solo dietro quel muro che dà verso lo *ouadi*. Sotto la luce dei fari delle auto cuciniamo, mangiamo e poi dormiamo sotto le stelle. Al mattino, ci laviamo con l'acqua portata al seguito e ripartiamo verso la strada principale. Ma appena arrivati: «Alt! Controllo». «Siamo passati di qui ieri sera». «Bene, ma noi siamo altri militari e poi dobbiamo prendere nota di

coloro che vanno verso il deserto». Non si sa mai. Trafila solita, che ci permette di comprendere meglio il paese. Gli autisti si danno il cambio nelle contrattazioni. Siamo diretti nella località di Chinguetti; oltre una valle e un altopiano infuocato, all'inizio del quale la solita casamatta, circondata da carcasse di auto, ci impone il solito stop e controllo, più minuzioso perché oggi passeranno di qui non più di due o tre auto, oltre alle nostre, e ci sarà poco da fare (e da avere) per i controllori. Arriviamo, il posto è deserto, siamo in agosto e la temperatura sfiora i 50 gradi: un forno.

Troviamo il solito recinto; c'è anche una doccia, sufficiente per i primi due e ci dicono che potremo comprare acqua e qualche bibita. Facciamo un giro fra le stradine di questo luogo, che un tempo era un santuario islamico con moschee, mederse e biblioteche fornite di tutta la letteratura araba disponibile in quel momento. Arriva l'harmattan, il vento dell'ovest: il cielo diventa buio, la sabbia ci avvolge e comincia a piovere con un'intensità violentissima. Le nubi che si formano sull'Atlantico, vengono spinte verso est e, trovando un grande calore, si scontrano e precipitano. Dura pochi minuti, ma è un'occasione di salvezza, che consente all'oasi di vivere. La sera cuciniamo per mangiare, ma l'acqua e le bibite in più non arrivano; siamo presi da un certo panico, se non avremo questi rifornimenti, dovremo partire per rientrare immediatamente, al mattino dopo. Per nostra fortuna, quasi a notte, ci trovano quanto ci necessita e così, il giorno dopo, possiamo spingerci oltre nel deserto, fino ai ruderi della città di Ouatara, sulla via di collegamento con l'altra città santa di Timbuktù, nel Mali. Ora è una pietraia, ma da qui un tempo transitava l'oro di cui il Mali era ricco. Qui i portoghesi avevano stabilito una stazione di scambio per commerci che, a causa della fiera di tuareg, avvenivano con rispetto e reciprocità di trattamento. L'oro dell'Africa, quando erano organizzate carovane di dromedari da queste città sante, Chinguetti e Timbuktù, alla città santa per eccellenza, la Mecca, veniva distribuito sul cammino in tale abbondanza che causava l'inflazione del valore delle merci per le quali veniva corrisposto. Servono due giorni di macchina per tornare verso ovest e l'oceano Atlantico. Soliti estenuanti controlli, solita violenta precipitazione serale e ricerca di acqua per il nostro sostentamento. Finalmente arriviamo sulla spiaggia: non un albero, nessuna possibilità di rifugiarsi all'ombra, praticamente nessun villaggio che offra qualche riparo dal sole. Alcune volte, all'interno, ci siamo rifugiati nei tubi sottostanti il manto stradale, a sostegno di qualche ponticello, in attesa che gli autisti riparassero i nostri mezzi di trasporto. Ora dobbiamo proseguire verso nord; la strada non esiste, le macchine devono viaggiare sulla spiaggia, la cui sabbia deve essere abbastanza consistente per consentirne il transito, ma non asciutta per non insabbiarle. Pertanto si viaggia soltanto dopo il ritiro della marea, nello spazio libero del bagnasciuga, in prossimità dell'onda che lambisce le ruote. Così è, e facciamo oltre 300 chilometri fino al Banc d'Arguin, dove viviamo una giornata sulle barche con pescatori, anche d'altura, eredi di navigatori che forse si sono spinti oltreoceano. A proposito, durante l'apogeo del regno del Mali, nel 1311, essendo imperatore Abubakari II, furono organizzate due spedizioni di piroghe a remi e a vela alla ricerca di terre dell'ovest, di cui si era

venuti a conoscenza, oltre la grande acqua. Queste imprese, in un certo senso illustrate nei libri di cui sopra, sono state da me apprese visitando il museo della civiltà Afroamericana, veramente documentatissimo, di Detroit, Michigan. Per fortuna arrivai al museo senza farmi distogliere, nella mia meta, da circa quindici predicatori che, essendo domenica mattina, mi invitarono a entrare nei loro luoghi di culto per partecipare alla loro funzione religiosa. Ma torniamo alla Mauritania, alle sue piste nel deserto e sulle sue spiagge. Il rientro a sud avviene con le stesse modalità: le macchine attendono la bassa marea e viaggiano sul bagnasciuga, fino a raggiungere nuovamente Nouakchott, la sua periferia di macchine schiacciate, messe a delimitazione delle case, dove finalmente ritroviamo qualche albero, che nei precedenti nove giorni non ci aveva mai allietato con la sua visione e la sua ombra.

2005, Yemen. Partiamo da Sana' verso nord. In ogni macchina viene a sistemarsi, davanti, al centro, un militare che ci accompagnerà fornendoci una specie di scorta. La capitale si trova a oltre 2.300 metri d'altezza, ma noi andiamo decisamente sulle montagne, in zone impervie, a vivere una notte e un giorno in un nido d'aquila ancora più alto, oltre 3.300 metri, Shaharah. È quasi sera, le nostre *jeep* devono fermarsi; noi dobbiamo salire su altri mezzi, così da garantire anche agli abitanti della zona un minimo di profitto, evitando di essere sequestrati con conseguente richiesta di riscatto. Ma questi mezzi sono decisamente più malandati e la strada di montagna decisamente più difficile e pericolosa. Quando partiamo è quasi notte, i fari dell'auto sono quasi nulli, il ciglio della strada quasi invisibile e il fondo dello strapiombo in cui potremmo precipitare, decisamente troppo in basso per essere visualizzato.

La località in cui siamo diretti, questa strenua ridotta in cui si era concentrata la resistenza yemenita durante i secoli del dominio turco, è veramente un posto *borderline*, evitato dal turismo normale proprio per la sua posizione e la sua pericolosità. Ci arriviamo a notte fonda, dormiamo nel *funduq* tutti insieme, in modo da riscaldare un poco l'ambiente con il nostro alito, ma è veramente un meraviglioso risveglio quello che al mattino ci permette, in un cielo tersissimo, di ammirare uno spettacolo di montagne in ogni direzione. E il bello è che le montagne sono sotto di noi, in un orizzonte di 360 gradi e noi siamo nel punto più alto e panoramico.

Ci rendiamo subito conto che è meglio scendere a piedi: alcune visioni di mezzi sfracellati in fondo a strapiombi di centinaia, se non migliaia di metri ce lo consigliano. Eppure qui sopra vi è un grande palazzo dell'Emiro, un villaggio con una scuola vocante di bambini e dappertutto terrazzamenti per coltivazioni di sussistenza. Nella discesa, durata qualche ora, ci rendiamo ben conto della strada fatta la sera buia precedente, scambiamo saluti e qualche moneta per regali e compere con gli abitanti del luogo, sempre sotto l'occhio vigile di militari che, appunto, vigilano. Qualche insulto e qualche maledizione ce li prendiamo anche, ma arriviamo sotto e riprendiamo le nostre auto per il proseguimento del viaggio. Gli incidenti disastrosi, di cui abbiamo visto gli effetti, non scalfivano

minimamente i nostri custodi militari. Non bisognava fermarsi, ma proseguire, raggiungere le nostre destinazioni, che nel 2005 erano in quasi tutto il paese, non ancora limitate, dopo le vicissitudini degli ultimi anni. Nei ristoranti lungo la strada, normalmente si mangiava utilizzando, come posate, il pane fatto a cucchiaio e servendosi dal recipiente centrale, posto in terra, con noi seduti attorno.

In città, invece, avevamo sempre sui tavoli le tovaglie, che forse erano state cambiate al nostro arrivo. In questo modo ho potuto verificare la differenza di alfabeto fra le varie lingue dell'India. Si trattava infatti di fogli di giornali, normalmente indiani, posti sui tavoli a fare da tovaglia. Il presepio medievale in cui vive lo Yemen è autenticamente genuino; gli uomini, fieri delle loro armi, avevano sempre al fianco la *gambya*, il pugnale onorifico, ma anche qualche mitra, esibito con allegria; qualche religioso si avvicinava e domandava se, per destino, non volessimo convertirci all'islamismo, rilasciando *depliants* per l'adesione, *made* in Chicago; appariva qualche ragazza, completamente velata, di cui si scorgevano solo gli occhi, che ti domandava gentilmente in inglese: «Di dove sei?, parlami del tuo paese».

Queste Toyota *land cruiser* viaggiano sulle montagne, sull'orlo di dirupi profondissimi – anche la discesa dalla capitale al Mar Rosso, circa 3.000 metri di dislivello, comporta una guida difficile da affrontare con la massima abilità e attenzione – e poi nel grande deserto a est, quello di Belquis, la regina di Saba, a Marib, dove la grande diga, costruita ai tempi del re Salomone, 950 a.C. cadde e rovinò definitivamente proprio in quell'anno 570 che vide la nascita di Maometto. In ogni luogo abitato, mercati di foglioline fresche su cui precipitarsi, fin dal mattino, per trovare quelle migliori che consentiranno al pomeriggio, masticandole, di rilassarsi. Cosa che fanno tutti gli uomini yemeniti, dediti a questa leggera droga, che nelle coltivazioni ha sostituito il caffè – Moka è qui, nel sud dello Yemen, sul Mar Rosso e sulle sue spiagge, allietate da greggi di caprette, si fanno ottimi bagni anche in gennaio –. Nei mercati, questa pianta originaria dell'Etiopia, di cui si usano le foglie verdi, ha il posto migliore e il suo commercio, la sera, dopo gli acquisti e i consumi, lascia uno sterminato tappeto di sacchetti di plastica colorati, abbandonati nelle strade, piazze, campagne, città. E agli autisti delle nostre *land cruiser*, con il bozzolo in bocca, crea una protuberanza sulla guancia fino a notte. Il *qat*.

2007, Bolivia. Organizziamo il nostro viaggio a Tupiza nel sud del paese, dove le nostre *jeep* ci portano in valli andine profondissime, le *quebradas*, *canyons*, con formazioni rocciose e calcaree singolarissime. Ma i primi due trasferimenti avvengono in autobus, purtroppo molto datati che, al cospetto di queste strade senza protezioni laterali, strapiombanti su valli abissali, pongono molti problemi. Viaggiamo in una notte stellata verso la città di Sucre, capitale costituzionale della Bolivia, avendo qui sede la più alta magistratura, così sottratta alle diatribe politiche della capitale *de facto* e amministrativa, La Paz, e, dopo percorsi a 4.000 metri e soste per grandi martellate ai mozzi delle ruote per evitarne eventuali svitamenti, finalmente all'alba arriviamo in una bella città, Sucre, che conserva

tutto il suo fascino coloniale, del tempo in cui fu la prima capitale del paese, ruolo nuovamente reclamato con scioperi generali, che nostro malgrado ci coinvolgono, per cui dobbiamo allontanarci in anticipo.

Andiamo a Potosì, un luogo mitico, la città che, posta a maggior altitudine del mondo a 4.090 metri, divenne immediatamente famosa per la sua ricchezza mineraria dovuta al Cerro Rico, una montagna d'argento che continua a essere sfruttata come lo era ai tempi di Miguel de Cervantes che ne certificò il nome nel *Don Chisciotte*. Il più grande interprete della letteratura spagnola partecipò come marinaio alla battaglia di Lepanto nel 1571, ultima crociata organizzata dall'unico papa, santo, piemontese, Pio V, e guidata dal fratellastro di Filippo II di Spagna, don Giovanni d'Austria. Cervantes, mentre tornava in patria, fu catturato nella sua nave e portato in cattività in Algeria, dove rimase schiavo per cinque anni prima di essere riscattato dalla sua famiglia. Una Potosì di smisurata ricchezza, ma sicuramente un posto dove la vita è durissima, poiché l'altitudine e l'atmosfera mineraria rendono il vivere quotidiano difficile e precario, senza contare la vita dei minatori, che ancora scavano il Cerro Rico in condizioni a dir poco disumane.

Raggiungiamo il *terminal* dei *pullman* dopo aver "dirottato" dal suo percorso abituale un autobus di città, che benevolmente a mo' di taxi ci porta, e partiamo per la parte più spettacolare del viaggio che comincia a Uyuni, al limite del Salar: una distesa di sale di quasi 11.000 chilometri quadrati a 3.650 metri di altitudine, davvero uno spettacolo grandioso e indimenticabile.

Ricordo, a questo proposito, che il primo ad attraversare in moto questo deserto, con *sidecar* come bagagliaio e ricovero per la notte, fu il biellese Linzio Rosazza, la cui famiglia aveva intrapreso una attività in Uyuni, e lui, nonostante la fama negativa del luogo che per gli indigeni andini significava perdizione per disorientamento dovuto al vento che impediva la formazione di tracce riconoscibili al suolo, lo aveva vinto. Notizia che mi è pervenuta leggendone le memorie gentilmente datemi da un suo parente, mio caro compagno di classe in UPB, anche lui di Rosazza.

Le nostre *jeep*, che, oltre ai tre autisti, hanno a bordo una cuoca e un aiutante, ci condurranno per sei giorni nei luoghi più suggestivi di questi *salares* e di queste lagune di altissima montagna. Luoghi disabitati e desolati in cui la temperatura varia ogni giorno da meno 12 a più 38, ma la cui bellezza ripaga, in massimo grado, dei disagi di dormire in spartanissimi rifugi di montagna, soffrendo a volte un freddo intenso come a laguna Colorada a 4.300 metri e al Sol de Mañana a 4.885. Queste Toyota, che scalfiscono appena il sale nell'immensità del deserto bianco e che ci conducono oltre i 5.500 metri per consentirci la scalata di un vulcano di 6.010 (alla quale io mi pentii subito di non aver partecipato), sono veramente un portento, come i nostri bravissimi autisti, da ringraziare immensamente.



Kerala, India, le Backwaters

Barche

1993, Ushuaia. Siamo in questa città, la più meridionale del mondo, 55 gradi sud, capoluogo della Terra del Fuoco argentina e decidiamo di fare una navigazione nello spazio di mare fra questa e le isole cilene a sud, in particolare in quello che si chiama il canale di Beagle, dal nome del brigantino di Darwin. Questa è una via intermedia per passare dall'oceano Atlantico a quello Pacifico; Magellano nel 1519 aveva scoperto lo stretto che porta il suo nome e che si trova tra la Patagonia e la Terra del Fuoco; in seguito, il corsaro inglese Francis Drake transitò più a sud, tra il continente americano e l'Antartide, nel passaggio chiamato appunto col suo nome. Su questa imbarcazione siamo due turisti insieme a una classe di studenti delle scuole superiori, che molto amabilmente cominciano a interrogarci sulle ragioni per cui siamo lì, sull'Italia, sul mondo e sulla percezione che noi possiamo avere del buco dell'ozono. Il termometro segna meno 10 gradi, il vento spazza le onde a 100 chilometri all'ora, non possiamo uscire dal cabinato per evitare congelamenti, ma la natura, fuori, è stupenda: piante senza foglie, piegate dalla forza del vento; sulle sponde del canale e nelle isolette milioni di uccelli che

volteggiano; abbarbicate alle rocce, colonie di foche e leoni marini con i maschi intenti a regolare i loro *harems*, lanciando urla belluine. Gli studenti decidono di intervistarci in modo professionale con tanto di microfono e registrazione. Peccato non aver potuto sentire il frutto del loro lavoro. Laggiù, fin dall'arrivo, insieme a una squadra di *rugby*, che aveva viaggiato con noi sullo stesso aereo, e che avevamo visto giocare, sulla neve, riconosciuti e salutati con simpatia; avevano di noi molta stima. In quei tempi la nostra Banca Nazionale del Lavoro aveva integrato un'importante banca argentina e io, come cliente della banca italiana, ero stato ricevuto gentilmente dal direttore di quella filiale, da me visitata perché posta nella via più meridionale della città, rispetto alle altre due o tre banche del posto e potendo pertanto essere classificata come la più vicina al polo sud. Avevo avuto, la sera, anche un dissidio familiare, non avendo potuto convincere mio figlio, come invece mi si imponeva perentoriamente, a non partire per la Toscana, alla ricerca di una amichetta conosciuta durante le vacanze. Questi colloqui avvenivano utilizzando il telefono del *locutorio fin del mundo* che, pur con un alto costo, era piuttosto conteso fra quanti dovevano comunicare. Era il 5 agosto, cominciava a nevicare e al mattino la neve era arrivata a quasi 70/80 centimetri. Noi avevamo previsto un'escursione nel grande parco nazionale alla frontiera cilena, nonostante la neve e attraversando un paesaggio fantastico; strane foreste innevate e mandrie di bovini bradi immersi nel biancore che continuava a cadere, bagnasciuga sul mare che scioglieva i fiocchi cadenti e alcuni rifugi agibili, ma non accuditi da personale. In questa escursione ci troviamo con altri due turisti, un poco "sprovveduti" davanti a queste intemperie. Venivano dalla loro capitale, Parigi, e stavano tornando a casa dopo un viaggio in Europa e America piuttosto arduo. Erano arrivati nell'estremo sud della Patagonia, dove dall'aeroporto di Rio Gallegos, sorvolando l'Antartide sarebbero arrivati in Nuova Zelanda e poi a destinazione a Noumea, capitale della Nuova Caledonia francese. Essendo lui di origine italiana e anche rappresentante laggiù della Fiat e della Ferrari, la nostra collaborazione fu immediata. Per loro, questa Terra del Fuoco era una visita in più e non avevano abbigliamento adatto, per cui abbiamo cercato di aiutarli come potevamo, acquisendo meriti di buona accoglienza qualora, un giorno, fossimo arrivati nella loro terra dei Kanaki (così si chiamavano, prima di scoprire che avrebbero dovuto farlo con il nome latino della Scozia). La partenza per entrambi era prevista con l'aereo del pomeriggio, l'unico, ma la radio comunicò al nostro conducente guida che, causa neve, l'aereo non poteva atterrare. Bene, ancora un quarto giorno, ospiti delle Aerolineas Argentinas, un nuovo albergo, una quasi sontuosa cena a base di *centolla*, un'aragosta antartica, che in quei tempi di parificazione peso/dollaro era quasi proibitiva. Solita telefonata dal *locutorio*, a conferma della mia impossibilità di impormi in famiglia, e attesa del nuovo mattino e del nuovo aereo, che poté scendere, poiché gli spartineve stavano operando da ore per liberare la pista, e tutto si svolse come da programma. La barca dei giorni prima era ormeggiata nella piccola baia, a lato della pista.

1994, Bandar Sri Begawan. Gironzoliamo per questa piccola città, capitale del sultanato di Brunei; il centro, piazza della Merdeka e via Elisabetta II; nell'aria potenti altoparlanti diffondono musiche sacre e preghiere, provenienti da una grande moschea che ci attrae immediatamente per la sua forma, eleganza, posizione al centro di un laghetto, circondata da fontane danzanti al ritmo della musica. Nell'entrare in questo luogo di culto, intitolato al sultano Omar Ali Saifuddin, siamo accolti con molta curiosità e noi, rispettosamente, ci interessiamo di questa moschea singolare. Siamo chiaramente occidentali, e la domanda che ci fanno insistentemente non riguarda la provenienza, le ragioni per cui siamo lì, ma unicamente « quanti figli avete? » e la mia risposta, « uno », viene commentata e trasmessa agli altri presenti in quella grande sala in modo quasi spregevole: « Guarda questo che viene da tanto lontano e nella sua vita non è stato neanche capace di glorificare il Signore moltiplicando la sua discendenza ». Usciamo leggermente amareggiati e ci dirigiamo verso un edificio imponente quasi a fianco di quello che riconosciamo come il parlamento del Brunei. Entriamo disinvolti, troviamo un grande lusso e ci rendiamo conto di essere nel Museo della famiglia regnante, del sultano Hassanal Bolkiah. Ma a questo punto appaiono diverse persone, minacciose, che ci fanno capire di aver commesso un gravissimo errore/peccato e siamo passibili di conseguenze immediate. Per fortuna l'incidente si spiega, veniamo riportati all'ingresso, togliamo e riponiamo le nostre scarpe nell'apposito armadietto, la cui chiave ci viene consegnata, e possiamo ricominciare la nostra visita. Naturalmente è tutto gratuito e si affianca a noi pure una guida. Questa, accorgendosi immediatamente che il mio interesse per la storia di questo paese e dei suoi regnanti è genuino e che anzi vorrei approfondire ancora di più, e che so fare considerazioni storiche in parallelo con altri paesi, mi mostra e spiega e descrive, cosicché la nostra visita si protrae per ore e alla fine, praticamente tutto il personale del museo forma gruppo con noi. Penso che quel giorno non abbiano avuto altri visitatori; in ogni caso noi abbiamo apprezzato moltissimo quello che abbiamo visto e la calorosa accoglienza riservatoci. Siamo a mezzo pomeriggio e ci dirigiamo verso il porto canale – del resto Bandar significa porto – e qui facciamo la conoscenza più simpatica di questo breve soggiorno. Un ragazzo a bordo di una veloce lancia a motore ci saluta, per cui gli chiediamo immediatamente di portarci in giro per una visita dall'acqua. Ci scrive su di un foglietto il prezzo per un'ora di navigazione e partiamo. Vuol sapere di noi: « no purtroppo dell'Italia non so niente ... ma forse siete buoni giocatori di calcio ... sì, io ho viaggiato, sono appena stato congedato dalla marina militare, ho fatto un viaggio in Australia, grande esperienza, ma sono sceso a terra solo una volta. Ecco, quel grande edificio sopra il quale volteggiano due elicotteri è il palazzo del Sultano, ora mi avvicino il più possibile, ma è assolutamente proibito attraccare ». Vediamo altre moschee in uno sfarzo di dorature, che al sole, brillano abbaglianti; ci porta in alcuni *Kampong Ayer*, villaggi d'acqua, dove la gente vive in case su palafitte, ma tutte nuove con grandi balconi coperti di fiori, antenne paraboliche e bandiera nazionale al vento. Capirò molti anni dopo le ragioni per cui la gente del sud est asiatico vive su palafitte. Questa zona del mondo era probabilmente la più

progredita, coltivava il riso e allevava animali domestici, prima di ogni altro uomo. Fu colpita dal “diluvio universale” che si manifestò in tre occasioni 14.000, 11.000 e 7.000 anni fa in seguito al cedimento della calotta polare, al distaccarsi dell’ammasso di ghiacci della Groenlandia, allo scioglimento in acqua del nord del Canada. A causa di questi eventi, il livello degli oceani e dei mari aumentò di circa 150 metri sommergendo terre prima emerse, ma siccome il fenomeno avvenne durante alcune generazioni umane, l’intelligenza degli uomini vi pose rimedio; si costruirono barche, si cominciò a vivere su palafitte. L’avanzare dell’acqua, in ogni caso comunque, comportò l’abbandono dei precedenti insediamenti, la ricerca di sistemazioni più a monte e la perdita totale di conoscenze “sommese” che neppure la nostra odierna archeologia può riscoprire. Ma lo spirito ancestrale di queste popolazioni sopravvive e loro continuano a vivere nei *Kampong Ayer*, su palafitte.

Il nostro marinaio ci suggerisce: «Forse volete vedere il grande museo del Brunei che si trova alcuni chilometri addentro, al centro di un giardino botanico che è una meraviglia? Vi porto là». «Attento, perché abbiamo concordato un’ora e ne sono passate più di tre da quando siamo partiti». «Non c’è problema, poi da lì tornate in autobus – ci dice – e per me gradirei veramente che mi lasciaste un regalo vostro, qualcosa di italiano che conserverò a ricordo di questo pomeriggio». La risalita del fiume è spettacolare, il giardino, magnifico, il museo interessantissimo, ma è ormai troppo tardi per visitarlo. Ammiriamo il crepuscolo, sul fiume e sulla foresta e ci incamminiamo verso la città; la prima macchina che passa, alla quale chiediamo un passaggio, si ferma, ci carica e ci deposita davanti al nostro albergo. Viva il Brunei Darussalam.

2001, Tortuguero. Arriviamo da Puerto Limon intorno a mezzogiorno, fa caldissimo, dobbiamo trovare un’imbarcazione veloce che in qualche ora dovrebbe portarci nella località chiamata Tortuguero sulla costa atlantica del Costarica, prima che cali la notte, viaggiando lungo lussureggianti canali, paralleli alla costa dell’oceano, con il quale sono collegati, in mezzo a foreste tropicali di alto fusto, che in alcuni punti cingono l’acqua dall’alto e in altri, essendo il canale largo oltre 150/200 metri, paiono come autostrade d’acqua. Cominciamo il mercanteggiamento del prezzo per questo trasporto. I nostri interlocutori sono alcuni proprietari di barche veloci abbastanza particolari; quasi tutti mulatti, che parlano fra di loro in inglese rispondendosi in spagnolo o viceversa. Usano le due lingue in modo indifferente: Felipe l’inglese, William il castigliano.

Nonostante questa comprensibilità reciproca non riusciamo a metterci d’accordo sul prezzo. Il tempo passa, noi pensiamo che all’ultimo minuto loro cederanno e ci imbarcheranno, mentre loro fanno “cartello” e pensano che saremo costretti ad accettare la loro richiesta. La conversazione comunque continua in modo amichevole e proficuo, ci spiegano che sono Garifuna, discendenti di africani portati nelle colonie inglesi dei Caraibi, mischiatisi con gli amerindi e qui vissuti per secoli in zone tropicali, malariche, inadatte ai bianchi, che come in tutte le colonie spagnole del centro America cominciarono e continuano a vivere sugli altipiani. In seguito è venuta l’indipendenza di questi stati; e anche loro, ex sudditi

inglesi di quello che poteva essere un grande Honduras britannico, sono diventati ex coloniali spagnoli, ma hanno continuato la loro vita senza appartenere più di tanto alla società e alla cultura castigliana. Ora il turismo, sulla costa caraibica di Costa Rica, Nicaragua, Honduras e Guatemala, sta rivalutando moltissimo il loro ambiente naturale e di conseguenza il loro ruolo sociale. Ma il tempo è passato, nessuno ha ceduto, loro disarmano e ormeggiano le barche e noi, con tutti i nostri bagagli in spalla, siamo costretti a cercare rifugio per la notte e più miti considerazioni sul prezzo da pagare. Ci troviamo su una lingua di terra fra i canali e il mare praticamente disabitata. Comunque ci indicano alcuni *bungalow* gestiti da una famiglia di neri, che ci potrebbero ospitare. Così è, e ci sistemiamo per la notte. Spartanamente, molto spartanamente: pavimento in terra battuta, bagno collettivo esterno, biancheria da letto portata da casa propria. Ma il problema è la cena. La padrona di casa dispone di soli sei piatti e sei bicchieri, pertanto dovremo mangiare in due turni; e occhio a quelli del primo turno, che non si mangino tutto! ... altrimenti! Ma la notte stellata di fronte all'oceano burrascoso, camminando a piedi nudi nella sabbia nera, ci ripaga con sensazioni dimenticate nel nostro vivere quotidiano. Le operazioni di imbarco cominciano di mattino presto; accettiamo il prezzo e partiamo. Purtroppo piove a dirotto: tanto era bello il tempo il pomeriggio precedente, tanto è brutto e inclemente oggi. I canali nella foresta e le autostrade liquide li ammiriamo sotto valanghe d'acque, molto rallentati nel nostro itinerario, per cui arriviamo a sera, comunque in tempo per vedere, la notte, le tartarughe che uscendo dal mare risalgono qualche montagna sulla spiaggia, scavano il loro buco per deporre le uova, ricoprono minuziosamente il tutto e tornano in acqua dileguandosi. Uno spettacolo commovente.

2002, Gambia. Un paese che prende il nome da un fiume, circondato su tutti i lati da un altro paese che però è costretto ad attraversarlo se vuole raggiungere l'altra sua metà. Un residuo del colonialismo che ha lasciato al centro del Senegal, un altro stato *The Gambia* ex colonia britannica e prima ancora curlanda, sì, l'attuale Lettonia come ribadiscono documenti ufficiali nei suoi musei, frequentati anche dal giovane studente John Kennedy, prima della guerra fredda con l'URSS, come ho potuto leggere su una targa commemorativa in una via di Riga. Formalità di entrata in Gambia abbastanza travagliate, ma indispensabili e poi attesa del traghetto che ci porterà sulla sponda sud del fiume e al nuovo confine per rientrare in Senegal, questa volta senza formalità. Attorno a questo barcone traghetto vive e si agita tutto un mondo di persone con storie a volte interessanti. Siamo all'interno di uno stato, non propriamente amico di quello che lo circonda e che vorrebbe fagocitarlo, in contrasto violento fra la sua parte nord islamica e quella sud cristiana – era il 15 agosto e nella chiesa cattedrale di Ziguinchor, partecipai alla messa celebrata dal vescovo di Des Moines, Iowa –, con una non velata guerriglia fra le due parti e con questa extraterritorialità reciproca al centro, appunto il Gambia, di cui entrambi i rivali approfittano. Ci spiega qualcosa un senegalese, quindi di lingua francese, che però preferisce parlare in inglese, in omaggio al paese in cui si è rifugiato dopo essere stato espulso, ci racconta, da ogni paese: studente e poi lavoratore in

Francia, Gran Bretagna, altri paesi europei e rimpatriato; stessa trafila negli Stati Uniti dove pure risiedette per diversi anni – e da qui la sua ottima pronuncia. Non posso che essere solidale con lui, ascoltandolo, come invece non fanno i miei compagni di traghetto assaliti da venditori ambulanti di ogni genere di mercanzia, mentre il barcone attraversa il placido fiume, un serpentone largo tre o quattrocento metri che per 500 chilometri. si insinua nell’Africa occidentale: «*The Gambia – peace, progress, prosperity*».

2003, Mekong. Siamo in questo piccolo paradiso terrestre che è la città di Luang Prabang, già capitale nei secoli passati, del regno di un milione di elefanti, oggi Laos, sulla riva di un grande fiume che è il Mekong. Nei due giorni trascorsi visitando pagode, palazzi reali, monasteri di città e di campagna, cascate, risaie, foreste, ci siamo resi conto di essere lungo un fiume che ha fatto la storia del genere umano, dalla sua sorgente nel centro della Cina, alla sua foce nel delta della pianura vietnamita. La nostra partenza è prevista al mattino presto e attendiamo la barca che ci prenderà a bordo al fondo di una lunga scalinata che scende dal centro di Luang Prabang. Qui lasciamo il nostro alberghetto, le molte caffetterie, pasticcerie con collegamento internet, i ristorantini con il menù scritto in ebraico, dove abbiamo potuto conoscere turisti provenienti da Israele, militari in licenza, alla ricerca di pace e pioggia, decisamente mancanti a casa loro. Partiamo: il barcone a motore, condotto dal capitano con l’aiuto della moglie e di un figlio, avanza verso il centro o il lato del fiume nella ricerca di spazi che ne consentano una navigazione controcorrente non troppo violenta. La corrente infatti trascina verso valle, e pertanto contro di noi, una teoria continua di alberi, radici, carcasse, che potrebbero farci molti danni, colpendoci di fronte con violenza, che a volte si manifesta, contro le fiancate della barca. Nell’alveo del grande fiume arrivano, sia da destra che da sinistra, altri immissari tutti gonfi d’acqua essendo il sud-est asiatico, in questo periodo, nel pieno della stagione monsonica. Il colore è quello della terra che si stacca dalle rive in gran quantità, in un contesto naturale primordiale; non vi sono strade e manca ogni presenza umana; si intravede qualche villaggio, nascosto dalla vegetazione, dal quale possibili passeggeri richiamano a gran voce e segni il capitano perché accosti e li prenda a bordo. La cosa è leggermente complicata perché, al momento di salire in barca spuntano improvvisamente voluminosi fardelli che costituiscono la loro merce da trasportare e magari anche qualche maiale, la cui sistemazione a bordo deve essere concordata, come pure il pagamento, che chiedono di poter fare in natura, se al capitano interessa la loro merce. Per cui, come si può immaginare, le soste seppur poche, sono interessanti per il campionario di umanità che si incontra. Contadini, commercianti, qualcuno vestito in forma più elegante che ne denota l’appartenenza a una classe sociale più elevata, qualche funzionario statale che raggiunge o lascia le postazioni daziarie sul fiume, discretamente numerose, presso le quali il barcone si ferma per il controllo dei documenti, normalmente colà portati dalla moglie del capitano, insieme a piccoli pacchetti dono. Si nota, a un tratto, una grande agitazione: da nord sta arrivando a centro fiume, favorita dalla corrente e a forte

velocità, una grande nave bianca, con diffuso sventolio di bandiere rosse e con equipaggio e passeggeri sulle balconate, che ci salutano e spariscono veloci. Sono navi che viaggiano per migliaia di chilometri dalle città dello Yunnan cinese con soste unicamente nelle città della frontiera, birmana e thailandese, per poi raggiungere Luang Prabang, Vientiane, Phnon Penh e finalmente Ho Chi Min City in Vietnam, da dove comincerà il loro viaggio di ritorno. Ma è ormai sera e la nostra imbarcazione si deve fermare per la notte; attracca e noi corriamo sul molo di questo villaggio, Pak Beng, per cercare e trovare una sistemazione per la notte in un luogo dove forse è più facile reperire qualche droga che non un letto per dormire. Grande animazione al mattino, qualche festa notturna che si protrae ancora, qualche cambio di passeggeri, ma siamo in viaggio per il secondo giorno, che ci porterà alla frontiera thailandese. Un ragazzo si distingue chiaramente nel nuovo panorama umano. Iniziamo una simpatica conversazione e mi spiega di essere giapponese, un aspirante monaco, in viaggio, pellegrinaggio di studio, verso l'India e i luoghi sacri del Buddismo. Tutto via terra, in modo da comprendere meglio le varie forme – indocinesi, birmane, indiane – della sua religione. La sua famiglia gestisce un santuario Buddista in Giappone e lui dovrà essere pronto quando diventerà il capofamiglia e il gestore di tale santuario. La natura del fiume e delle sponde continua a essere quella del giorno precedente; avvicinamento ai moli, carico e scarico di uomini e merci, ma sulla sponda sinistra, viaggiando verso nord, nel pomeriggio cominciamo a vedere la bandiera della Thailandia, strade sulle quali circola qualche macchina, villaggi decisamente dignitosi, con i fili della luce elettrica e, miracolo!, i nostri telefonini cominciano a funzionare. Siamo quasi arrivati, basterebbe dirottare il barcone sulla sponda thailandese, ne vediamo l'attracco doganale e la frontiera d'ingresso sulla riva: «benvenuti nel triangolo d'oro». Ma non si può, dobbiamo proseguire e sbarcare sulla destra. Purtroppo la dogana laotiana è già chiusa e dobbiamo passare la notte in questa località di Huay Xai, dove troviamo una sistemazione e una buona cena proprio davanti alle luci della Thailandia, sull'altra sponda del Mekong. I doganieri aprono presto, ci timbrano i passaporti, una barca veloce ci consente di attraversare il grande fiume e i Thai ci accolgono velocemente a Chiang Khong, consentendoci di arrivare nella stessa mattinata a Chiang Rai, da dove proseguiamo in aereo per Bangkok. E abbiamo ancora un poco di tempo per questa Città degli angeli, Krung Thep, fondata come l'altra «*de los angeles*» nel 1781 e come quella, brillante capitale del mondo moderno. La risiede il monarca regnante dal maggior numero di anni, dal 1946, nato a Cambridge, Usa, studente a Losanna, titolare, allora, di una Fiat Topolino: Bhumibol Adulyadej, re Rama IX, della dinastia Chakri.

2004, Ibo. Siamo arrivati qui con una barca a motore. Appriamo sulla spiaggia, di notte. I nostri rifornimenti di viveri e acqua sono ormai sfusi, perché le scatole che li contenevano si sono disfatte. Il titolare del campeggio dove siamo diretti, sopra una piccola massicciata dominante la spiaggia, ci presta una carriola per il trasporto e con qualche giro abbiamo tutti i nostri averi e le tende per sistemarci. Di notte una lampada portatile a olio, posta al limitare della casa del sig. Juan

Bautista, mi permette, di recarmi al bagno all'interno della casa, mai allietata dalla corrente elettrica, come il resto dell'isola. Naturalmente, per bisogni semplici mi sarei potuto recare oltre il muretto, sotto le stelle. Bellissima quest'isola delle Quirimbas, un fantasma della storia. Se ripassassero da qui, come fecero, il più grande navigatore portoghese e il suo cantore, oggi sepolti vicini nella chiesa del maestoso e sontuoso monastero di Belém a Lisbona, forse si sentirebbero ancora nella loro epoca. Più che Mozambico, l'isoletta che ha dato il nome al paese, questa Ibo dispone di alcune strade con edifici storici abbandonati, piccole fortezze, pozzi per l'estrazione dell'acqua che potrebbero essere normali per Vasco da Gama e i suoi marinai, di ritorno in Portogallo dopo il viaggio in India del 1498, e anche per Luís de Camões, il grande poeta delle *Lusiadas*, che tornando a casa da Macao quasi un secolo dopo, fatto naufragio in Vietnam dove forse incontrò a Hoy An quel Will Adams inglese, ma pilota olandese, protagonista di *Shogun*, poté avere un primo assaggio di lusitanità dopo tanto tempo trascorso in Asia. Lo storico dell'isola, anche lui Juan Bautista, già *assimilado* portoghese, ci spiega come si viveva al tempo della colonia e il decadimento a seguito del trasferimento del capoluogo, da Ibo alla città della terraferma di Pemba.

In questa città, purtroppo, commetto un reato contro la Corea del Nord, fotografando una sua nave, bandiera al vento, alla fonda nel porto. Noi dobbiamo tornare sul continente e partiamo alle sei del mattino; sole da oriente sulle mangrovie che cominciano ad essere coperte dalla marea montante, mettendo il nostro *dhow* a vela in condizione di prendere il largo. Tutto bene, il timoniere è veloce, il figlio aiuta con la vela ed estrae l'acqua dal pozzetto, mentre l'imbarcazione vola sulle onde. Passiamo accanto a banchi di sabbia appena sommersi, qualche atollo e anche isolette di sogno contornate da palme dove vediamo la presenza di lavori che le renderanno fruibili da un turismo d'élite nei prossimi anni. Avremmo dovuto arrivare in sei, otto ore, ma nel pomeriggio siamo ancora lontani, anzi dobbiamo affrontare un canale marino abbastanza insidioso. Le vele sono tese al massimo, le onde sono alte, l'acqua che imbarchiamo deve essere tirata fuori con un secchio e tale occupazione, a cui mi sono accinto per fare qualcosa, diventa indispensabile e non mi lascia tregua. Per ore, ancora non vediamo la meta, siamo completamente marci d'acqua. La loquacità persa e il desiderio di sicurezza prendono il sopravvento. Speriamo di farcela: alcuni strappi e rumori del fondo dell'imbarcazione e dell'albero della vela ci intimoriscono. Finalmente entriamo in un piccolo golfo, siamo un poco più riparati ed è ormai sera, quando veniamo scaricati da questo padre e figlioletto, che ci hanno riportati sul continente Africa. Il pensiero va a Luís de Camões e a tutti gli altri naufraghi di questo mondo.

2008, Backwaters. Nello stato indiano meridionale del Kerala – celebrato dal grande viaggiatore veneziano Niccolò de Conti, 1385-1469, che raggiunse, anche lui, la Cina, ma da sud, da quella penisola indocinese che trovò avanzata come l'Italia, allora di gran lunga il più progredito paese europeo, e che riconobbe nella Cina il miglior paese per fare soldi e nell'India il miglior posto per spenderli – vi

sono sulla costa del Malabar, canali e laghi interni, appunto «acque dietro», che sono veramente un *must* del turismo mondiale. Lussuose chiatte che partendo da Alappuzha, il nome in lingua Malayalam della meglio conosciuta Alleppey, portano i turisti a godere per una notte e un'alba di questo spettacolo della natura che sono le acque e la vegetazione lussureggiante, al momento del tramonto e del sorgere infuocato del sole, una grossa palla che sparisce e riappare all'orizzonte. Un mondo irreali, ma perfetto, in cui tutte le mancanze dell'India sono dimenticate e inesistenti in un panorama meraviglioso, in un contesto, quello della chiatte, decisamente lussuoso. Una cena deliziosa, servita elegantemente, il rumore dello sciabordio delle acque, animali acquatici in lontananza che emettono canti e suoni naturali, lo spettacolo del crepuscolo e poi del tramonto, il tutto a lume di candela. Al termine si entra nelle rispettive cabine deliziati dall'atmosfera, si accende la luce, si apre la finestra per osservare da vicino il pelo dell'acqua ed ecco la tragedia. Un'invasione di milioni di *mosquitos*, capaci di occupare in un attimo tutte le superfici libere della camera e ormai padroni assoluti della situazione, in cui noi possiamo solo convivere alla meno peggio.



Potosì, Bolivia, il Cerro Rico

Visite

Ricordo molte visite interessanti fatte in anni non così convulsi e pericolosi come quelli che stiamo vivendo, in cui vi era fiducia umana e i severissimi controlli odierni erano impensabili. Nel 1981 entrai nel Parlamento canadese di Ottawa, ove visitai sia l'aula del Senato che quella della Camera, da solo, rispettoso del luogo in cui mi trovavo, ma nello stesso tempo senza richiedere permessi a nessuno e, dopo il mio giretto, uscii sulla grande piazza antistante a fotografare la polizia canadese a cavallo, intenta appunto a farsi fotografare dal discreto numero di turisti in visita in questa capitale situata nell'Ontario inglese, ma sul confine del Quebec francese.

Non mi riuscì invece di entrare nel palazzo presidenziale del Guatemala nel 1987. Stavo convincendo le guardie, raccontando loro le ultime avventure del loro presidente, a Roma, quando, appassionatissimo di moto gli era stato presentato su sua richiesta un nuovo modello di una superba moto italiana, che lui aveva subito voluto provare, perdendosi nelle vie di Roma e mettendo in grave ansia e preoccupazione il suo *entourage* diplomatico che ormai disperava che, il sig. Presidente, arrivasse in tempo per la sua udienza dal Papa. Venga con i pantaloni lunghi e sarà un piacere farle visitare il Palazzo, mi dissero.

Entro un poco titubante nell'edificio grattacielo vetrocemento della Borsa di Johannesburg. «Posso accedere alla sala contrattazioni?», domando. «Sì, entri pure nella galleria del pubblico, troverà il grande tabellone delle azioni e dei prezzi davanti a lei». Così faccio e mi ritrovo in questa grande sala: si tratta della borsa sudafricana, di gran lunga la più importante d'Africa, superiore anche a quella milanese, in quegli anni confinata nella struttura provvisoria davanti a Palazzo Mezzanotte, ma subito mi accorgo che qualcosa non va. Il clima è mogio, i prezzi stanno scendendo, gli inservienti applicano sul tabellone delle azioni – non vi erano ancora i *computer* e i *monitor* di oggi, che danno tutte le quotazioni in tempo reale – cartellini di prezzi sempre più bassi. Percepisco che nel nostro villaggio globale sta accadendo qualcosa di grave, ma sono un turista, in una città strana, fredda per essere in Africa, anche pericolosa, per cui mi devo guardare attorno prima di inoltrarmi dappertutto come sono solito fare e le informazioni derivano solo dai telegiornali della sera. Stiamo vivendo il 2 agosto 1990. Saddam Hussein con l'esercito iracheno sta invadendo il Kuwait. Una guerra d'occupazione, come non si vedeva da decenni, e che avrebbe avuto disastrose conseguenze nel nostro futuro.

Fui attirato dal Palazzo del Parlamento del Nuovo Galles del Sud, Australia, a Sydney nel 1991, vedendo il nome del presidente dello stesso parlamento, chiaramente italiano. Entro, «al massimo mi cacciano fuori e se sono gentili chiederò spiegazioni storiche, sull'emigrazione italiana». Credo di conoscere da quale città nostra sia arrivato il loro presidente e, in fondo, tutti quelli che incontro mi chiedono se sono in Australia in visita parenti e alla mia risposta negativa ne sono meravigliatissimi. Ma la mia visita avviene senza nessun problema, anzi mi

attardo in questo edificio coloniale per vederne e ammirarne a fondo alcuni particolari e all'uscita sono salutato benevolmente dai presenti.

Gli edifici pubblici con le bandiere al vento mi interessano tutti, e così fu anche nel 1992 a Papeete, Polinesia francese, dove davanti al Palazzo della Presidenza, dopo aver fatto le solite foto, apprendo il nome del Governatore. Devo assolutamente congratularmi con lui, dico agli uscieri, io sono come lui e poi in questi anni in cui disponiamo del vostro asso francese, Platini, andiamo assolutamente bene e siamo campioni indiscussi. Purtroppo non mi capiscono granché, anzi mi considerano un poco strambo, ma era tutto perfettamente vero e giusto, si chiamava Monsieur Juventin.

Avevo letto da poco un libro convincente, *La bibbia senza segreti* di Flavio Barbiero, e mi sentivo in dovere di spiegare agli ebrei la loro storia. Così, trovandomi nel 1993 a Buenos Aires in un albergo proprio davanti alla loro più grande sinagoga argentina, entrai e tentai di farlo. Mi accolsero benissimo, mi misero la *Kippa*, ma si accorsero subito che non ero dei loro e un poco l'entusiasmo scemò; la visita fu comunque gradevole e la gentilezza nei miei riguardi immutata e anche se non mi permisero di spiegare la loro storia, mi invitarono a ripassare. Cosa che purtroppo non feci a causa dell'incidente di cui parlerò.

Nel 1998 visitai, per caso, una sinagoga che invece incrementò moltissimo le mie conoscenze sull'ebraismo. Vilnius, Lituania. Vediamo la targa in ebraico, unico elemento che faccia supporre l'esistenza del luogo di culto.

La porta è chiusa, ma un gentile custode ci invita comunque a entrare. Ci considera correligionari ed è felice che noi possiamo visitare quel luogo, così importante nei secoli e ora così dimesso e dismesso. Ci fa vedere e firmare il registro dei visitatori, cerca di spiegarci, ma purtroppo non abbiamo alcuna lingua in comune per questo scopo. Comunque, apprendo del Gaon, di Ben Yehuda, che saranno argomento di miei studi successivi e che mi fanno riconoscere nella Lituania una terra importantissima per gli ebrei del mondo. Il Gaon di Vilnius (1720-1797) è considerato fra i rabbini più importanti della storia, alla stregua dei grandissimi Mosé di cui si dice: «da Mosé a Mosé (Maimonide), nessuno come Mosé». Eliezer Ben Yehuda (1858-1922) fu invece il restauratore, ricostruttore della lingua scritta e parlata ebraica, diventata l'idioma ufficiale del nuovo stato d'Israele. A lui sono intitolate le più importanti strade di tutte le città israeliane. Accetta, il custode, una piccola offerta per la sinagoga, ma noi usciamo decisamente più ricchi, dopo questa visita.

Incontri

1987, Mexico. Vorrei incontrare una mia cugina che vive qui da molti anni. Ho il numero di telefono e alle sei di mattina chiamo; mi risponde il cognato, dicendomi che si è trasferita da poco in una città del nord e che nella capitale è rimasto solo il ragazzo più vecchio, studente. Sarebbe un piacere incontrarlo, io sarei stato all'aeroporto quella stessa sera, se avesse avuto la gentilezza di venire. Ci incontriamo, mi parla della sua nuova patria e consideriamo quanto di messicano si trovi in Italia e quanto invece di loro si sia diffuso da noi.

Due documenti che spiegano la cultura precolombiana, sia nauatl, la lingua dei Mexica, che maya, sono in Italia, a Firenze e a Roma. Il primo è un codice di oltre 1.700 pagine fatto compilare da un frate gesuita, Bernardino de Sahagun, intorno al 1550, grazie alle conoscenze di quanti nella società di Montezuma si trovavano in posizioni culturali elevate e vivevano, seppure da conquistati, con le stesse usanze e consuetudini precedenti alla distruzione del loro stato. La cacciata dei gesuiti dalla Nuova Spagna fece sì che questo importantissimo e unico documento storico arrivasse dopo varie traversie in Italia. Per quanto riguarda invece la civiltà Maya, il cui periodo aureo, al momento della conquista spagnola, era finito da almeno sei secoli, abbiamo una cronistoria redatta dal sacerdote Diego de Landa. Costui, arrivato nello Yucatan, impegnò tutte le sue forze per distruggere e cancellare ogni traccia della precedente civiltà Maya Tolteca, al fine di convertire al cristianesimo queste popolazioni. Così facendo, però, andò oltre ai suoi compiti e fu richiamato per giustificare il suo operato. Passò così gli ultimi anni della sua vita in Vaticano a ricostruire, almeno nei suoi ricordi, tutto il sapere da lui appreso per giustificarsi dalle accuse. Da distruttore della cultura Maya, ne divenne così il ricostruttore. Dal Messico noi abbiamo preso un nome. Il 19 giugno 1867 a Queretaro fu fucilato l'imperatore del Messico, Massimiliano d'Austria, fratello di Francesco Giuseppe, in precedenza viceré del Lombardo Veneto, Ammiraglio del mare austriaco e residente nel castello di Miramare a Trieste, colà inviato da Napoleone III e sostenuto dalle armate francesi – da qui i *mariachi* che suonavano in occasione dei *mariages* – sconfitto dall'eroe nazionale messicano, Benito Juarez che, giunto al potere, nazionalizzò tutte le proprietà della Chiesa. In Romagna, un genitore, fiero nemico dell'Austria e anche della Chiesa, in suo onore volle chiamare il proprio figlio Benito.

Controllo di sicurezza all'imbarco a Cairns, Australia, 1991, vedo il nome dell'agente capo, che sorveglia lo svolgimento delle operazioni e lo saluto in italiano: «Buongiorno sig. B, lei deve essere sicuramente di Asti». «*Excuse me, no italian, piemonteis, but Asti is correct*». E in seguito mi raggiunge amichevolmente nella sala d'aspetto. No, non è mai venuto in Italia, sua madre ha fatto il viaggio quand'era incinta di lui, e riconosciamo di avere la stessa età, per cui la traversata in quelle condizioni fisiche fu così disastrosa che al solo pensarci, ogni volta le veniva male. Ascolto i suoi racconti: «neanch'io ho mai avuto il desiderio di vedere l'Italia, Asti, seppur sia stato educato anche con l'ascolto del piemontese di questa

città, parlato in famiglia. Ora Lei non c'è più, ma dovrei proprio venire in visita alle mie radici, dove, come lei dice, molti portano il mio cognome. Ma dovrei andare anche in Polonia; sa, mia moglie è polacca; è una santa donna e si meriterebbe proprio questo viaggio premio nella sua patria lontana». «Bravo! – dico –, le ha mai detto grazie in polacco per farle piacere?». «E no, non so come si dice». «Glielo insegno io: si dice *cincuje*». Sto partendo, si avvicina a me, dicendo: «meglio che me lo scriva su questo biglietto se no vado a casa e me lo dimentico: *dziekuje*».

All'aeroporto di Córdoba, Argentina, 1993, conosciamo il *señor* Osvaldo. Parla una lingua abbastanza diversa dal portegno di Buenos Aires; in breve ci spiega tutta la sua vita, i nonni di Pinerolo o lì vicino, una moglie e una figlia che desidererebbero tornare a vedere il luogo di origine delle loro famiglie, ma che forse prima vorrebbero vedere Disneyland e lui sta risparmiando per accumulare il denaro necessario per questo viaggio. Vuole essere il nostro tassista per i giorni in cui rimarremo in città e ci porterà all'aereo alla nostra partenza; avremo modo di parlare, perché vuole sapere dei luoghi dei suoi antenati; fosse per lui verrebbe prima in Italia, ma trova duro vincere la resistenza dei familiari, che invece privilegiano Disneyland. A Córdoba ritrovo miei lontani parenti, dai quali sono accolto con affetto, invitato a pranzo, nonostante avessi chiamato per telefono solo la mattina stessa, senza mai aver avuto alcun contatto precedente, avendo reperito indirizzo e telefono solo tramite altri parenti che mai avevano avuto la possibilità di visitare questi ultimi. Inoltre era il 17 agosto, festa nazionale, con i monumenti a José de San Martín, avvolti nella bandiera nazionale. Córdoba, nobile città della repubblica, seconda solo a Buenos Aires, e illustre come la precedente in Andalusia, fondata dai Cartaginesi, come Car-tuba, stessa radice di Car-tagine. Devo assolutamente visitare la Córdoba spagnola: è un peccato il non averlo ancora fatto.

La gentile signorina ha il mio passaporto davanti agli occhi e dichiara: «Benvenuto in Sarawak mister Mc Cornetto». «A me i gelati piacciono e il cornetto è il mio preferito». È la prima delle gradevolissime sorprese che scopro arrivando nel 1994 a Kuching, Borneo malese. La città è deliziosa, un lungo fiume, giardino, con aiuole e fontane per chilometri, con operatori ecologici *cleaners* che raccolgono immediatamente ogni più piccolo pezzetto di carta lasciato incautamente cadere dalle persone che passeggiano o di foglie cadute dagli alberi. Barcaioli traghettano dall'altra parte del fiume, dove è situato il forte Margherita, ex residenza dei Rajà bianchi, e il parlamento di questo stato malese; anche le donne sole sono assolutamente sicure e protette, camminano lungo il *waterfront* e attraversano il fiume fino a tarda ora. I rajà bianchi James e Charles, della famiglia Brooke, in origine avventurieri inglesi al servizio del sultano e poi più potenti di quest'ultimo e titolari personali dello stato, che poco per volta avevano sottratto al sultano stesso senza cederlo alla corona britannica, hanno il loro bel monumento che ne riconosce la funzione storica, il buon governo garantito ai sudditi e la riconoscenza dei posteri. Posteri, che si sono manifestati solo alla fine della seconda guerra mondiale, quando, dopo cento anni, la regione ritornò nell'ambito

della Malaysia. Forse anche l'Italia avrebbe potuto avere il suo rajà da quelle parti. Un nostro grande eroe nazionale, fra i principali artefici dell'unione d'Italia, glorificato nella carica di Senatore del Regno, non pago, abbandonò tutto, e si mise al servizio di spedizioni commerciali nelle isole delle spezie. Purtroppo morì di colera, a Sumatra, senza prima raggiungere il suo scopo: era Nino Bixio.

Riguardo alla tecnologia, a Kuching è possibile visitare il più importante museo del petrolio; siamo in casa della Shell, che qui nacque per opera di un commerciante di conchiglie, il quale cercando l'acqua scavò un pozzo in giardino a fine 1800, e si trovò, suo malgrado (ma solo per quel momento), allagato dal petrolio. Anche l'aspetto religioso colpisce: qui sono presenti tutte le religioni e possiamo visitarne i luoghi di culto. Una, abbastanza inconsueta, normalmente non accessibile in altri paesi ci attrae; quella dei Sikh, dai quali veniamo ricevuti, portati all'ultimo piano del nobile santuario e qui istruiti sulla grazia, che potremmo ricevere aderendo alle credenze del loro grande Guru, Nanak, vissuto dal 1465 al 1539 fra le città di Lahore e Amritsar nel Punjab, ora diviso tra India e Pakistan.

Ma siamo qui per vedere le terre dei Daiak Iban, dei tagliatori di teste, dei cannibali della foresta che ancora vivono in villaggi di «Case Lunghe» sulla riva di fiumi, su palafitte unite le une alle altre in modo da formare un intero villaggio sospeso, e cerchiamo un'escursione che ci porti a vederne uno. Gestione cinese: «Il costo è 100, ma se domani vi saranno altre due persone scenderà a 80, se sarete in sei scenderà invece a 60. Alla partenza calcolerete da soli il prezzo applicato». Bene, siamo soli, visita più intima e familiare. In mezzo a grandi coltivazioni di spezie di vario genere, arriviamo in questo villaggio. Siamo accolti dalla signora Jenny che subito ci presenta il libro degli ospiti per la firma e notiamo, con un poco di disappunto, che da venti giorni lì non si vede nessuno. Italiani poi, scartabellando le pagine all'indietro, non ne risultano. Ma nello stesso tempo il fatto di avere ospiti degli italiani li sta eccitando; la signora ci porta in visita, ci spiega, ci presenta ad altre persone che immediatamente si accodano a noi; entriamo nelle case palafitte, ci fanno vedere i teschi appesi al soffitto, nemici sconfitti dagli antenati di questa famiglia, che li conserva per una sorte di onore e di prestigio nei confronti di altre famiglie che invece non ne dispongono. Ma soprattutto cominciamo a vedere dei televisori in spazi dove si possono riunire molte famiglie e le domande sugli italiani tramite Jenny arrivano da tutte le parti. E ci viene presentato, con grande orgoglio, un neonato che il padre sorridente qualifica come «Roberto Baggio». Ecco l'eccitazione; hanno seguito in televisione, nel mese precedente i campionati mondiali di calcio negli Stati Uniti; sono informatissimi, erano nostri tifosi contro il Brasile, mi fanno domande tecniche alle quali sinceramente io non so rispondere e capisco di essere un modesto tifoso di calcio e della nostra Nazionale.

Giustificano il rigore mandato alle stelle da Baggio, che peraltro fu il miglior attaccante del torneo e mi dicono: «“abbiamo” perso la finale a causa dello sbaglio di Massaro». Ci congratuliamo a vicenda, noi per aver scoperto una conoscenza

imprevedibile e un amore verso l'Italia, almeno quella calcistica, decisamente sorprendente e inaspettato, e loro per essere noi andati a trovarli.

Arriviamo in questo piccolo Eden nel 1996. La punta estrema a nord-ovest del Madagascar, l'isoletta di Nossi Bè. Spiagge di talco bianche, palme, profumo di cannella, pesci da vedere e in tavola, come mai più nella mia vita. Ci lasciamo alle spalle le brutture di Antananarivo, la città delle mille colline, unico posto al mondo dove prima di effettuare un cambio di dollari in valuta locale, abbiamo dovuto firmare la fotocopia di ogni banconota cambiata, indicando sulla stessa anche il nostro nome e numero di passaporto. Siamo alloggiati nella pensione *Blanche* che si rivelerà unica. Il proprietario è un vero personaggio, ex ministro degli interni del precedente governo di estrema sinistra della Repubblica Malgascia, è interessatissimo al cambio di governo avvenuto in quegli anni in Italia e insieme a un suo amico professore mi coinvolge immediatamente in discussioni politiche, che si protrassero fino a tarda notte, per tutte e tre le sere in cui restai suo ospite. Naturalmente non fummo d'accordo e le nostre idee non coincisero, comunque il cercare di convincermi, da parte di questo omaccione imponente fu in qualche modo genuino e gentile. Mi invitò nella sua biblioteca. Era stato un ministro del governo del Madagascar, la sua raccolta di libri riflette l'uomo e l'importante carica ricoperta non tanto tempo prima. Sono colpito; metà dei libri sono stati scritti dallo stesso autore. Detiene le stesse edizioni stampate in 20/25 lingue diverse, come pure in alfabeti strani, a partire da quello originale in cui sono state scritte. Tutta l'*opera omnia* di questo padre del sapere, inoltre, è commentata da decine di altri autori, di paesi diversi, di tutti i continenti, in un ancor maggiore numero di lingue. Mi prendo il gusto di ricercare e leggere qua e là, ammirando le edizioni in cinese e in alcuni alfabeti indiani, per la loro grafia, in cirillico, perché ne costituivano una buona maggioranza, nelle lingue a me comprensibili per aumentare il mio stupore. L'argomento di tutta questa montagna di volumi è uno solo. Il comunismo. L'autore? «Il padre della patria, della nazione, della cultura, dello stato, del governo, dell'amministrazione, del popolo, degli uomini, delle donne, dei ragazzi, dei bambini, degli operai, degli ingegneri, delle casalinghe e di tutte le altre categorie sociali ed economiche della Corea del Nord, il molto onorevole Kim il Sung» (1912-1994, Presidente Eterno).

Bambini e ragazzi

Nel mio primo viaggio in Nepal, nel 1986 apprezzai moltissimo la capacità dei ragazzini locali di parlare coi turisti nelle loro lingue con buona capacità di farsi capire e quasi perfetta comprensione del nostro parlare. Si avvicinavano ai vari gruppi; subito capivano se stavano parlando in inglese, francese, tedesco, spagnolo,

italiano e si inserivano nei loro discorsi, offrendosi quali piccole guide, per piccoli servizi, acquisto di bevande o *souvenir* e per compenso chiedevano di farsi accompagnare in librerie, dove volevano farsi comprare libri per studiare. Non avevo mai notato prima tale interesse per fini così nobili. Eppure questi ragazzini, e anche le bambine seppur meno, erano bravissimi, sapevano conversare; a domande sulla loro famiglia o sulla loro scuola rispondevano a tono, con spiegazioni del tutto argomentate.

Anche in Indonesia, in particolare nell'isola di Sulawesi, nelle campagne abitate dai Toraja, visitai molti villaggi rurali, nel 1988. In posti abbastanza remoti, dove le cerimonie per i funerali, osservate dai turisti per le prime volte, che prevedevano di sgozzare un numero di bufali adeguato all'importanza del defunto – più era importante, maggiore era il numero di bufali sacrificati e il numero di invitati alla cerimonia – fui molto colpito dagli scolari. In scuole elementari di campagna bambini vestiti in divisa, secondo il costume nazionale, ma ancora in gran parte privi di scarpe, ci fecero vedere i loro quaderni. Ebbene la mia sorpresa ed emozione fu massima quando vidi i compiti d'inglese di questi scolari; chiari, nitidi, con argomenti che mi sembrarono decisamente avanzati per la loro età.

E veniamo ai ragazzi un poco più adulti. Villaggi del nord della Tanzania, 1996, lungo le strade che portano ai grandi parchi, con buche e polvere per centinaia di chilometri. A bordo di pulmini che andavano in panne almeno tre o quattro volte al giorno, con soste forzate, che potevano durare da qualche minuto a qualche ora. Nei pressi dei villaggi, segnalati all'ingresso e all'uscita da cartelli con il loro nome offerti dalla Coca Cola, quasi subito al nostro fermarci venivamo raggiunti da piccole bande di ragazzini, che cominciavano a suonare con strumenti musicali improvvisati e a cantare per noi, e poi, con simpatia, senza alcuna arroganza, cosa invece comune ad altri gruppi più celebrati – che per farsi fotografare in quindici, vogliono il loro obolo tutti e quindici – ci chiedevano qualche regalo.

I più accaniti mi sono sembrati invece i vietnamiti. Siamo nel 2000, e nel nord, dove il paesaggio delle risaie si alterna a grotte e a vie d'acque molto spettacolari e affascinanti: quando scendevamo dal mezzo che ci aveva portato fin lì venivamo affiancati da terribili accompagnatori, in questo caso ragazze, che per prima cosa ci scrivevano il loro nome sulla mano – forse non aveva pensato a questo il gesuita francese di Avignone, Alexander de Rhodes quando, nel 1620-1630, romanizzò la scrittura vietnamita utilizzando il nostro alfabeto, per cui questo è il solo paese del sudest asiatico in cui noi possiamo leggere quanto comunicano, peraltro senza capire alcunché – e poi ci monopolizzavano: qualsiasi acquisto si doveva farlo tramite loro; cartoline, bevande, *souvenir* le potevamo comprare solo da chi ci indicavano loro. «Non dimenticare – dicevano – il mio nome scritto sulla tua mano: ti vieta di avere altre guide, aiutanti per il tuo bagaglio in questi sentieri impervi, fornitori diversi da me e a fine visita la tua mancia sarà solo per me». E facevano

rispettare questo “contratto” nei nostri confronti e nei confronti di eventuali intrusi, con la massima severità.

2001, Senegal. Qui invece sono stato colpito dalla continua affermazione dei giovani di volersene andare via dal loro paese. Il nostro mezzo si fermava, quasi ogni giorno, in vari distributori del paese per rifornimenti, controlli, ecc. e ogni volta eravamo attorniti da un buon numero di ragazzi che lì svolgevano piccole mansioni di servizio o di vendita di generi vari. Tutti ci chiedevano dell'Italia, tutti avevano un parente o conoscente residente in Italia, tutti volevano sapere se era vero questo o quello che avevano sentito raccontare al ritorno da questi espatriati, tutti ci davano il loro indirizzo perché scrivessimo loro, invitandoli, poiché tutti avrebbero voluto partire alla volta dell'Europa.



Karnataka, India, devoti di Shiva

Incidenti

Nel 1993 andammo a Montevideo con un aereo Pluna «Primera linea uruguayana de navegacion aerea», biglietto comprato a Cordoba, scritto su un foglietto da appunti, partenza dall'aeroporto domestico di Baires e ritorno via aliscafo sul Rio de la Plata, da Colonia del Sacramento, dove, tra l'altro, visitiamo la famiglia di una nostra amabilissima insegnante di spagnolo dell'Università Popolare e ci imbattiamo in un piccolo museo della civiltà Valdese, tenuto da un cortese pastore che, saputa la mia provenienza dalle sue valli del Piemonte, vive un momento di vera commozione. Di ritorno a Buenos Aires dopo l'escursione in Uruguay prendiamo un taxi alla ricerca di un albergo. Al terzo rientro in Argentina, prima dall'Italia, poi dal Cile, ora dall'Uruguay, dobbiamo stare attenti perché qui i prezzi con la "stabilizzazione economica" sono esorbitanti. Dopo due tentativi andati a vuoto, esco dal terzo *hotel*, ancora senza camera per la notte, piuttosto teso e ho un attimo di disattenzione. Le grandi vie di Buenos Aires sono a senso unico; i posteggi delle auto, come normale, sono sulla destra. Lo scorrimento veloce avviene tutto a sinistra. Io devo raggiungere il *taxi* sulla destra, scendo dal marciapiedi sinistro nello stesso istante in cui un autobus a forte velocità mi sta per travolgere. L'istinto mi fa balzare indietro, ma rimango terrorizzato, seduto sul marciapiedi, in mezzo ai commenti della gente, incapace di ritrovare la forza per alzarmi e reagire, per eterni minuti. Incrocio tra le vie Viamonte e Paraná, il mio incubo, che rivisiterò nel 2007. La mia ricerca di altri *hotel* finisce lì; la sera usciamo, dobbiamo festeggiare la scampata tragedia e lo facciamo in un ottimo ristorante, dove ogni tipo di pasta aveva lo stesso prezzo, con prezzi diversi, invece, per tutta la serie dei condimenti; mangiamo un buon pezzo della *vaca* che sta cuocendo alla fiamma in vetrina e mi dimentico della visita che invece volevo fare, due settimane prima, alla sinagoga.

Andai a Las Vegas nel 2000 per partecipare a una fiera. I padiglioni della *World Exhibition* erano annessi al grande *Hotel The Venetian*, dove alloggiavi; una ricostruzione di Venezia che lascia stupefatti. Nove corsie per le auto, che depositano i clienti all'entrata nella *lobby*. Quaranta o più *desk* per l'accettazione ospiti e, quando si forma una coda di oltre tre persone, automaticamente se ne apre un altro. Ma tutta la città è una fantasia difficilmente immaginabile. Le centinaia di *hotel*, calcolando solo quelli della dimensione del *Venetian*, 4.059 *suites*, coprono tutta la sfera mondiale e universale delle attrazioni, tutti i periodi storici dell'uomo sulla terra e nello spazio. Rimango quasi dieci giorni, ho il tempo di fare un'escursione al Gran Canyon, il cui aeroporto Vercellino ormai dispone di arrivi e partenze, oltre che dall'Arizona, anche da Nevada e California. Singolare il rapporto con gli aerei negli Usa. All'acquisto del biglietto, bisogna dichiarare il peso del passeggero e magari confermarlo utilizzando la bilancia a fianco dello sportello. Escursione nel West, in questo caso nella Monument Valley, angolo nord-est Arizona e sud Utah. Il pilota veleggia panoramicamente sul Colorado, sul

lago Powell e sulla più grande riserva indiana. Atterra sulla pista, veramente una striscia, ci fa scendere, posteggia e chiude a chiave l'aereo. Apre il pulmino, in sosta lì di fianco e ci porta a vedere questa spettacolare natura, a conferma, nei nostri occhi, di tutti i film di *cowboys* che possiamo aver visto. Imparo qualcosa anche sui Navajos: le loro case fattorie sono circondate da decine di auto e *pick-up*, ormai in disuso. Quando un mezzo non va più, ne comprano un altro e mai si liberano di quello precedente; loro cultura, mi dicono. Ma torniamo a Las Vegas e alla mia fiera, ai miei cordialissimi clienti latinoamericani; per fortuna alle cinque del pomeriggio si smette e si affrontano i 30 gradi della temperatura esterna. All'interno dei padiglioni sono, sì e no, 18 gradi e tornerò duramente colpito nelle ossa, da questo freddo artificiale. Vi è perciò tutto il tempo di visitare i *resorts* della città, magari uno per sera, subito attratto dal *Cesar's Palace* e dalla *Cleopatra's BARGE*, scritta a caratteri cubitali – mai il mio paese di nascita ha avuto tale evidenza –. Salire sulla torre Eiffel del *Paris* per una visione dall'alto, scendere nella piramide di Kufu dell'*Egypt*, passeggiare nella foresta del *Mandalay*, fianco a fianco alle tigri del *Bengala*, vivere nell'elettrizzante atmosfera delle ballerine del *Rio do Brasil*. Ammirare le spettacolari fontane danzanti del *Bellagio*, su di un fronte di centinaia di metri. Il *New York*, davanti al quale vi è la più vertiginosa delle montagne russe; saliscendi e precipizi che tolgono il fiato, affrontati a occhi chiusi, col solo conforto di tre cinture di sicurezza. Ma stavo per perdermi tutto quanto sopra, fin dalla prima sera.

Alla prima uscita, infatti, ero elettrizzato dall'ambiente, dalle luci, dalla pubblicità, da messaggi speciali, legali solo nello stato del Nevada, coi quali gentili signorine si propongono con tanto di foto e telefono per festeggiare le vincite o alleviare il dolore delle perdite al casinò, e camminando sul marciapiedi con la testa all'insù e all'ingiù, a destra e a sinistra, tutto attirava la mia attenzione, non vidi un palo che stava proprio lì. Una facciata paurosa, direi una “musata”, perdita di conoscenza, collocato disteso sul terreno in attesa che i sensi tornassero e poi riaccompagnato in *hotel*, a letto, sempre con le stelle che mi giravano attorno alla testa. Forse ho pagato il conto del destino; nella città del gioco per eccellenza, non ho puntato neanche un *cent*.

Nel 2004 trovai il centro di Dar es Salaam, capitale *de facto* della Tanzania (Dodoma quella ufficiale), decisamente bello rispetto a quello da me visitato anni prima, quando la Tanzania mi aveva lasciato il ricordo di episodi poco soddisfacenti. Una partenza verso Zanzibar con l'aliscafo veloce battente bandiera di Panama, senza formalità doganali, che invece in entrata in quell'isola delle spezie ci furono, non solo richieste, ma imposte. Un divieto assoluto di fotografare edifici pubblici, con minacce di sequestro fotocamera, del tutto fuori luogo. Ad Arusha, ai piedi del Kilimangiaro, qualche sputo di troppo al nostro passaggio nelle strade della città. E un episodio comico tragico, seppur con piccole conseguenze. La sera un tassista mi porta in centro, non essendo consigliabile raggiungere i telefoni centrali a piedi. In quel salone sono l'unico bianco, capisco i lazzi e frizzi che mi indirizzano i presenti dai grandi sorrisi e dalle ancor più grandi risate degli

altri, ma il clima è decisamente amichevole, si ride e si scherza, perché le attese per ottenere le comunicazioni sono lunghe. Vi sono oltre una dozzina di cabine telefoniche occupate, sono senza porte, per cui se ne ascoltano i colloqui e i commenti sono ad alta voce. I suggerimenti, non richiesti da coloro che parlano, sono forniti gratuitamente e la maggior parte del pubblico scoppia in risate esilaranti. Tre file: la prima per fornire il numero da chiamare e il tempo di colloquio prestabilito, onde ottenere il conto da saldare nella seconda fila alla cassa e poi accomodarsi nella terza in attesa che il numero richiesto sia chiamato. Eseguo e intanto il tempo passa, sgomito un poco, anche, perché lo stanzone è pieno di gente e perdere posizioni in fila non piace a nessuno. Hanno capito che sto chiamando un numero in Italia, annuiscono, commentano, ma essendo la mia comprensione dello swahili nulla, capisco solo che siamo diventati amici. Finalmente sono arrivato in *pole position*, tocca a me, mi preparo, sono ansiosi di sentirmi parlare in un'altra lingua, quasi mi incitano. Prendo la cornetta: «Ciao, sono io». La risposta: «Chi parla?». Non ci capiamo. «Ma non è il numero 510...?» «Sì». «Io ho chiamato il n. 015...». «Be', qui è il n. 051...». «Scusi, buonasera». Nell'ambiente capiscono che qualcosa non va, cercano di aiutarmi, ma ormai desisto. Chiamerò dall'albergo, volevo risparmiare, non ci sono riuscito. Ma la soddisfazione del ricordo di una tale archeologia telefonica mi sta ripagando. Non è finita.

Al mattino, in città sono riconosciuto. «Quello che non ha potuto telefonare ieri sera? Mi spiace, ecco: io ho un problema grave, vede questa banconota da 50 dollari, chissà se può cambiarmela, in scellini. Mi farebbe veramente un grande piacere, lei potrà utilizzarla per acquisti grandi o portarsela di ritorno, gli scellini al suo paese non valgono». Ancora me la porto, non ho mai potuto cambiarla.

Ma veniamo a quest'ultima visita, la via centrale di Dar intitolata all'ex presidente del Mozambico, Samora Machel – la cui vedova sposò, in seconde nozze, il presidente sudafricano Nelson Mandela, in ciò potendo essere paragonata a Eleonora d'Aquitania, che fu moglie del re di Francia e poi del re d'Inghilterra, madre di dieci re e regine, i più noti dei quali sono Riccardo Cuor di Leone, che partecipò alla terza crociata, sposò a Cipro Berengaria di Navarra, e quasi mai si recò in Inghilterra, di cui, pur essendo re, non parlava la lingua, e Giovanni Senzatterra, che fu costretto a concedere la *Magna Carta* agli inglesi nel 1215, un originale della quale è conservato a Lincoln, la cui cattedrale, nel 1300, tolse il primato di più alto edificio costruito dall'uomo alla piramide di Cheope –, decisamente bella questa via, e quasi elegante, come altri viali pieni di vita e di negozi. Passeggio in India Street, preso dai miei pensieri, come quelli sopra, e a un certo punto sparisco. Mi ritrovo tutto ammaccato, avendo puntato un ginocchio da una parte e un gomito dall'altra, con il viso all'altezza del suolo, completamente sprofondato in un tombino aperto. Stordito, vengo aiutato a tirarmi su e a sedermi per terra per riprendermi; qualche negoziante mi offre dell'acqua da bere e per rinfrescarmi. Per fortuna constatato che non vi è niente di rotto. Il giorno dopo dovevo tornare e, finire in un ospedale africano non sarebbe stato la cosa migliore.

Ho avuto, nei vari viaggi, altri due incidenti degni di memoria. Una caduta da cavallo: penso fosse la prima volta che montavo un cavallo, non ricordandomi di esserci stato, neanche su quelli delle giostre. Eravamo sull'isoletta di Dunk, al largo della costa australiana del Queensland in attesa di fare un'escursione alla Great Barrier Reef, la più lunga barriera corallina del mondo, ma il mare era molto mosso e questa non fu possibile. Giocai a golf, anche questa una primizia nella mia vita, e cercai di fare il giro dell'isola a cavallo. Naturalmente avevo la macchina fotografica a tracolla e appena partito cominciai a fotografare la foresta in cui ci stavamo addentrando e gli scorci del mare visibili fra le foglie. Neanche cento metri e fui violentemente sbalzato dal mio destriero, di cui avevo lasciato le redini per tenere la macchina fotografica, la quale immortalò, riprendendomi un piede verso il cielo, la mia caduta. Fui subito soccorso, e benché niente di rotto mi costringesse a più gravi ricoveri, la botta tremenda mi pregiudicò tutte le attività del giorno successivo. Per fortuna recuperai in fretta e alcuni giorni dopo ebbi modo di scalare l'Ayers Rock, in lingua aborigena Uluru, monolite simbolo dell'Australia, alto 348 metri sull'altipiano desertico del centro continente e sacro alla cultura dei nativi per la grande forza magnetica emanante dalla sua composizione ferrosa.

Quel mattino, all'alba, fui il primo a firmare il registro degli "scalatori".

Anni dopo anche questa performance fu vietata, sia per l'effettiva pericolosità del tragitto, che per impedire la violazione di un luogo sacro.

Pensavo che il non fare un bagno di mare in Sudafrica fosse un vero peccato e me lo ero imposto. Del resto il mese prima, dopo essere salito sul Mars, il più alto dei nostri monti biellesi, 2.600 metri, al ritorno, tutto sudato, con il mio compagno di scalata, ci eravamo tuffati, per una bella nuotatina nel lago del Mucrone, una domenica di luglio, con un altissimo numero di spettatori, che ne assiepavano le sponde e che ci presero per scemi.

A Città del Capo era impossibile, ma a Durban, sfruttando la corrente che scende dall'equatore, anche nell'invernale agosto vi erano bagnanti nell'oceano Indiano. Ma le nostre escursioni duravano da mattina a sera e i tempi per un tuffo erano veramente limitati. L'ultima sera mi buttai.

Mi sentivo invulnerabile e con bracciate vigorose presi un poco il largo.

Non avevo fatto il conto con la forza e la potenza dell'oceano e al momento di tornare indietro, mi accorsi che questa operazione di rientro era molto più difficile di quanto non pensassi. Le onde mi travolgevano, mi impedivano di accostarmi e nonostante tutti i miei sforzi non riuscivo ad avvicinarmi. Ci volle tutta la concentrazione possibile e tutta la mia assicurazione interiore per non cadere nel panico e per raggiungere completamente spossato la spiaggia. Quella sera mi rifocillai alla grande:

Entrato in un ristorante, dopo aver subito un accurato controllo con il *metal detector* – il paese nel 1990 era soggetto "caldo" a causa di attentati vari – scelsi di mangiare sia *surf*, spruzzo, cioè prodotti di mare, che *turf*, zolla, cioè prodotti di terra, in pratica pesce e carne. Servito da camerieri di origine indiana, ma diversi,

appresi in quell'occasione del loro piccolo razzismo. I Gujarati, provenienti dallo stato del nord-ovest dove nacque, a Porbandar nel 1869 Mohandas K. Gandhi (mio nonno ebbe una vita in quasi perfetta contemporaneità alla sua), non mancarono occasione di prendere in giro, per tutta la serata, i Tamil, del sud dell'India, dove si trova capo Kanyakumari, luogo delizioso, estrema punta meridionale e meta di un turismo indiano festante, senza tutte le brutture e le miserie umane che invece caratterizzano gli altri luoghi simbolo dell'India, capaci però di attirare folle immense.

Altre due nuotate sono state da me intraprese nonostante il contrario, benevolo, consiglio dei nostri compagni di viaggio, entrambe in laghi vulcanici, le cui acque lasciavano trasparire la loro composizione chimica.

Nel lago Atitlan, ai piedi del vulcano omonimo e di altri due; uno specchio d'acqua senza emissari, profondissimo, che ricopre la caldera di un vulcano esplosivo, in Guatemala, e nel lago Toba che si trova nell'isola di Sumatra in Indonesia, il più grande lago vulcanico del mondo, frutto di una eruzione "supervulcanica" che, secondo alcuni scienziati, ebbe nefaste influenze sull'eredità genetica degli uomini, Leggere la *Teoria della Catastrofe di Toba* e la *Riduzione di molti gradi della temperatura del pianeta Terra*, per conoscere la conseguenza di questo fatto che si svolse circa 70.000 anni fa.

Invece ebbi il piacere di nuotare sott'acqua e anche sotto il livello del mare nel lago di Tiberiade, che si trova appunto a 214 metri sotto il livello del mare in Israele. Si può nuotare anche nel Mar Morto, a meno 410 metri s.l.m. – il punto d'aria più vicino al nucleo della terra –, ma assolutamente non sott'acqua; è consigliabile non bagnare il viso a causa dell'altissima salinità, che brucia immediatamente, qualsiasi taglio della pelle. Io feci attenzione ma, ciò nonostante, mi bruciai, proprio sul "taglietto" e questo piccolo incidente mi causò un certo doloroso fastidio per i successivi due o tre mesi.

Nuotai inoltre sotto la cascata e nella caverna di Pagsanjan, nell'isola di Luzon nelle Filippine. Raggiungere questo luogo mitico nella leggenda Tagalog e teatro del film *Apocalypse now*, fu abbastanza difficile. Escursione da Manila in autobus e arrivo al punto di imbarco sul fiume, per la voga controcorrente e in salita per raggiungere la cascata. Dobbiamo prendere posto su piroghe; non è permesso avere bagaglio al seguito, bisogna affittare un armadietto per depositare zainetti o altro. La navigazione è pericolosa; bisogna noleggiare i giubbotti salvagente. Il marsupio con i soldi, invece, è assolutamente indispensabile; la mancia ai due ragazzi, che ci condurranno a destinazione, dovrà essere cospicua e generosa in considerazione del loro sforzo. Partiamo e lo scenario tropicale di questo torrente è grandioso, ma il caldo ci prosciuga. Un piccolissimo molo con vendita di bevande viene preso di mira e paghiamo le bibite di tutti. Riconoscendo che lo sforzo è veramente severo, prima dell'arrivo accostiamo, per lo stesso motivo, a un altro molo e sulla riva del laghetto che si forma sotto la cascata, dobbiamo assumerci l'onere di una nuova, abbondante, offerta di bevande. Ma la zattera che mi porta sotto la cascata,

all'interno della caverna, per vedere l'acqua scendere contro luce e ancor più la nuotata tonificante, mi fanno dire: anche oggi hai vissuto un giorno esaltante, dimentica il prezzo totale, risultato oltre il doppio di quanto pagato in origine; del resto anche i nostri ristoranti ci trattano allo stesso modo, con il supplemento bevande, il coperto, il servizio e la mancia.



Tierra del Fuego, Argentina, navigazione sul canale Beagle

Inizi

Cominciai a viaggiare appena patentato, in Italia, fino alla Basilicata, e in Francia, in Costa Azzurra e nella regione di Parigi, con un'auto Fiat 500, che aveva ancora le portiere controvento, sempre stracarica di tenda per il campeggio e generi di sopravvivenza.

Nel 1969, con un amico, siamo a Calais, dove ci imbarchiamo per l'Inghilterra. Ci voleva ancora il passaporto; lo presento sul traghetto e mi chiedono: «Dove va e quanto tempo starà, nel Regno Unito?». «In giro», rispondo. «Ha i soldi per mantenersi?». «Sì, certo». «Quanti? Me li faccia vedere». Bene; ammesso. Col treno da Dover arriviamo a Londra, stazione di Charing Cross. In questo mondo

nuovo, appena arrivato, devo recarmi alla *toilette*. Scendo nel sotterraneo dei «wc», lato degli uomini. Ci sono due lunghe pareti di orinatoi, ma purtroppo l'unico posto libero è in fondo e devo passare in mezzo, tra le due file, per raggiungerlo. Strano, queste decine di uomini si girano tutti verso di me, guardandomi con misterioso interesse. Capisco di essere diverso da loro...

Visitai l'Inghilterra in molte occasioni, e naturalmente Londra, ma soprattutto Nottingham, la città delle East Midlands, dove da molti anni risiede mio fratello. Attraversavo la città in bicicletta, fra casa sua e il suo luogo di lavoro; una quindicina di chilometri passando sotto il castello del famoso sceriffo, accanto alla statua di Robin Hood, fermandomi nel *pub* più antico d'Inghilterra, il Trip to Jerusalem Inn del tempo delle crociate, sulla stessa strada da York al sud, dove passò, partendo da Eboracum (la York romana), Costantino il Grande, dopo essere stato acclamato Imperatore dalle sue legioni, poi proclamato a Treviri in Germania e confermato dopo la vittoria su Massenzio al ponte Milvio a Roma nel 312. Considerando la sua nascita a Nis, ora Serbia, e la rifondazione della sua nuova capitale a Costantinopoli, possiamo dire che l'Europa era abbastanza "unita e ristretta" in quei secoli. Andai nella capitale del Galles, Cardiff, sviluppatasi attorno al *castrum* romano, in un giorno caldissimo e, entrato in una banca per un cambio di valuta, vidi alcuni clienti allo sportello che trovavano naturale il fatto di essere lì a torso nudo. Viaggiai in treno verso Liverpool, dove si formò la prima *chinatown* del mondo occidentale, e il controllore, profondo conoscitore dell'Italia, si meravigliò che io, come invece lui aveva fatto, non avessi mai scalato il Gennargentu. Nella capitale scozzese, Edimburgo, dove i pastori presbiteriani "inventarono" le prime assicurazioni sulla vita, a favore delle loro vedove, le Scottish Widows appunto, fui colpito dalla continua e costante ricerca da parte di tutti di differenziarsi dagli inglesi. Traghettaì in auto verso l'Irlanda. Nel grande piazzale d'imbarco, a Holyhead, avevo presentato i miei biglietti di viaggio e, essendo passato molto tempo, ormai ero rassegnato a partire sei ore dopo, con il successivo imbarco, quando l'altoparlante chiamò come ultima auto proprio la mia, ormai inesorabilmente incastrata fra le altre macchine e feci uno sforzo sovrumano per farmi capire, districarmi e salire a bordo insieme alla Vespa di un sacerdote. Dublino, Baile Atha Cliath in gaelico, dove mi colpì il gran numero di negozi che vendevano alberi genealogici. Ultimamente lessi che ora vendono bustine della terra natia dei villaggi natali, agli abitanti del mondo, provenienti da quest'isola di smeraldo. Profondamente cattolici, per fortuna hanno dimenticato il motivo per cui, a partire dal 1870, odiarono in massa gli italiani, che avevano violato la Roma papale, commettendo un oltraggio al Papa, secondo loro, dopo la presa della città e la proclamazione dell'Unità d'Italia. Passai in Irlanda del Nord senza alcun controllo d'uscita dalla repubblica, zigzagando fra le autoblindo militari del Regno Unito. In Ulster mi chiesero la patente, volevano vedere com'era fatto un permesso di guida italiano. Subito vidi fattorie nella campagna che ostentavano bandiere *Union Jack* britanniche issate su pennoni altissimi, a significare la loro "non" appartenenza alla repubblica irlandese. L'attraversamento di Belfast fu arduo. La mia compagna di viaggio mi proibì tassativamente di pernottare in quella città,

perché erano anni di bombe e attentati vari, di lotte fra cattolici e protestanti e proseguì fino a Larne. Tornai con un traghetto in servizio verso la Scozia, transitai per Lockerbie, in quell'anno tristemente famosa per l'attentato con cui i libici abbatterono l'aereo americano della Pan Am e nella città di Lancaster "appresi", come si dice in inglese, la sacra sindone; visitando infatti la cattedrale di questa città e parlando amabilmente con un sacerdote, saputo che venivamo da Torino, ci ricordò di esserci stato nell'occasione di una esposizione dello *holy shroud*.

Quell'anno rientrammo sul continente non da Dover a Calais, come altre volte, ma imbarcandoci a Weymouth per Cherbourg in Normandia, da dove partì Guglielmo il Conquistatore, che in seguito alla battaglia di Hastings, nel 1066, sottomise il paese imponendo la lingua francese. L'inglese, in quel tempo, impiegò quasi cinque secoli a confermarsi come lingua nazionale, ne impiegò solo due invece, quando con l'affermarsi dell'impero britannico nel mondo, divenne lingua universale. E noi occidentali ringraziamo l'anglica intraprendenza, perché, se avessimo dovuto studiare il cinese, come pare sarà per il futuro, sarebbe stato tutto molto più difficile.

I miei viaggi, diciamo così, "difficili" iniziarono nel 1978 quando chiesi il mio primo visto: per la Polonia. Viaggio in auto fino alla frontiera della Germania Democratica e attesa per il visto di transito, che veniva concesso previa presentazione del visto polacco e per lo stretto numero di ore necessarie per l'attraversamento del paese. Una lunga attesa, alla quale i miei amici, avendo fatto questo itinerario più volte, erano abituati; un certo numero di fumetti, allora *Topolino*, aiutava a passare il tempo. Nessun giornale occidentale era ammesso e qualsiasi rivista, anche minimamente scollacciata veniva subito sequestrata dai doganieri, che dopo aver passato uno specchio sotto la vettura per scoprire eventuali trasporti illeciti, aver fatto annusare la macchina all'esterno e all'interno dai loro cani, fatto scendere i passeggeri annusati a loro volta, parzialmente smontati i sedili alla ricerca di nascondigli reconditi, iniziavano con la verifica dei documenti e del bagaglio di ogni viaggiatore. Il passaporto da presentare e lasciare nell'apposito ufficio, le valigie da depositare sulle panche in modo che potessero essere totalmente svuotate e verificato ogni articolo in esse contenuto. Al termine si poteva ricaricare il tutto in macchina e attendere; dopo circa due ore i passaporti venivano restituiti, le istruzioni di transito impartite: «uscire dalla DDR entro poche ore perché la dogana di uscita controllerà se siete rimasti indebitamente sul suolo tedesco dell'est; avendo ottenuto solo un visto di transito non vi è permesso di pernottare in alcun luogo. Il permesso per l'auto – che pure era stato richiesto preventivamente – non dà diritto al rifornimento di carburante, se non previo acquisto della valuta ufficiale in una banca autorizzata – il cambio ufficiale del marco Est era pari a quello dell'Ovest; il non ufficiale era di 10 a 1 –. I limiti di velocità sono tassativamente rigorosi. Eventuali contestazioni di vostre infrazioni al codice della strada, se i nostri agenti non fossero in grado di farle all'istante, potranno essere eseguite al momento della vostra uscita dal nostro paese». Sufficientemente terrorizzati da questa "cortina di ferro", che ci avvolgeva

totalmente, guidammo con prudenza fino alla frontiera con la Polonia. L'uscita dalla Repubblica Democratica Tedesca comportò un egual numero di adempimenti, salvo le istruzioni di transito e così, dopo le solite due ore, ecco il permesso per attraversare il fiume Neisse, che separa la Gorlitz tedesca dalla Zgorzelec polacca. Le due dogane erano l'una in vista dell'altra, ma purtroppo anche i polacchi ci misero tutto il loro accanimento per ritardarci nel nostro viaggio. Finalmente la Polonia, un paese che amai immediatamente grazie agli amici che avevo precedentemente conosciuto e che avevano motivato il mio viaggio. Portare in Italia la moglie di uno dei miei compagni di viaggio, sposata in Polonia alcuni mesi prima. Erano due fratelli estremamente avventurosi, avvezzi a viaggi in auto in tutti i paesi dell'est europeo e che anni prima – da qui la mia assoluta ammirazione per loro e per la loro impresa – avevano tentato di raggiungere l'India in macchina. Passaporti, patenti internazionali, visti e documenti per l'auto, cauzioni di transito personali e per il loro mezzo di trasporto, non li avevano scoraggiati. L'attraversamento di Jugoslavia, Bulgaria e Turchia, per loro non costituì problema, ma poi dovettero affrontare le frontiere, le dogane e le strade di Iran, Afghanistan e Pakistan, con conseguente cambio del senso di marcia dalla destra alla sinistra, giungendo infine nella prima grande città pakistana, Peshawar, il cui bazar sintetizza il Pakistan: c'è tutto e ci sono tutti. Ma la burocrazia impedì loro di raggiungere la meta prefissata e dopo alcuni giorni spesi in questa «Piccadilly dell'Asia centrale», divenuta tristemente famosa per le continue guerre negli anni successivi, nella vana speranza di ottenere un visto indiano, si rassegnarono al lungo e faticoso ritorno in Italia.

Ma torniamo alla Polonia, a Legnica, dove arrivammo, una città sulla "autostrada", così si chiama in polacco, fra Berlino e Breslavia, l'estremo avamposto occidentale raggiunto nel 1241 dall'esercito mongolo nella sua travolgente avanzata in Europa; dopo aver distrutto le forze polacco/tedesche che gli si opponevano, si fermò solo alla notizia della morte del Gran Khan Ogedei in Mongolia e dei problemi relativi alla sua successione. Ogedei, figlio di Genghis Khan, quasi riuscì a conquistare il mondo, dominando tutti i popoli della terra, dall'Oceano Pacifico, dove la Corea era stata sottomessa in quegli stessi anni, fino all'Oceano Atlantico.

Da Breslavia, Wroclaw in polacco, andammo in due diverse occasioni a Varsavia; la prima per il completamento dei documenti della signora presso l'ambasciata d'Italia e la seconda per ottenere un visto di transito in Germania Ovest per la stessa, ora moglie di un italiano, ma ancora con passaporto polacco. Ciò non fu possibile; la coda presso il consolato tedesco occidentale, nel quartiere Praga di Varsavia prevedeva un'attesa troppo lunga, con bivacco di alcuni giorni, e noi non avevamo questo tempo. Cambiammo programma, noi tre italiani avremmo chiesto un visto di transito al consolato della Cecoslovacchia, non necessario per i polacchi, e saremmo venuti in Italia attraverso l'Austria che, essendo un paese neutrale, ci consentiva il passaggio. Ottimo, ma i Cechi ci chiesero una fotocopia del passaporto e vi assicuro che nella Varsavia del 1978 fu veramente un'ardua impresa trovare una fotocopiatrice che ci consentisse di eseguire quest'operazione.

Anche l'uscita dalla Polonia fu drammatica, specialmente per la signora polacca, costretta a esibire ai doganieri tutti i suoi beni personali, previa consegna di un elenco con la descrizione quantitativa e qualitativa di tutti gli oggetti che portava con sé, per la sua nuova vita in Italia, e per trasferire i quali aveva dovuto ottenere un'autorizzazione. Il primo impatto con la Cecoslovacchia fu ottimo; buone strade, vietate ai carri trainati dai buoi o dai cavalli, che nei giorni precedenti ci avevano costretti a code snervanti, e velocità consentite quasi a livello occidentale. Ma subito, fin dalla prima città ci rendemmo conto che qualcosa di strano era nell'aria, e ciò fu evidentissimo quando arrivammo nella capitale. Praga era militarizzata; ai principali incroci, carri armati impedivano il transito verso il centro, i mezzi dell'esercito erano dappertutto e ci invitavano bruscamente a uscire dalla città. Era il 20 agosto 1978, esattamente dieci anni dopo l'invasione sovietica della Cecoslovacchia. L'uscita dalla Cortina di Ferro, dalla zona del Patto di Varsavia, e l'ingresso in Austria, proprio nella città di Freistadt, città libera, fu una liberazione. Ma non era finita. L'autostrada da Salisburgo a Innsbruck passa per un breve tratto nella Germania Ovest, proprio dove si trovava il nido d'aquila, il *Berghof* di Adolf Hitler, Berchtesgaden, nelle Alpi Bavaresi. Non ci era concesso passare attraverso questa enclave tedesca e dovemmo affrontare le montagne austriache culminanti nella stazione invernale, regina degli sport sciistici, di Kitzbuhel. Eravamo tutti sciatori accaniti, e la mitica discesa della Hahnenkamm per noi era un sogno, ma si era in agosto. Il fatto di aver condiviso questo viaggio, così sentimentalmente profondo e pure "complicatino" favorì, oltre a una grande amicizia, una serie di altri viaggi con mete non così lontane, ma non meno complessi. Partire nella notte da Biella, arrivare in Trentino o Friuli, fare una gara di sci e tornare a casa la sera era la consuetudine. La gara dell'*Abetonissimo* sull'Appennino Toscano ci vide protagonisti per diversi anni di seguito. La *SciSuperCup* delle Dolomiti, la discesa consecutiva dei quattro passi: Sella, Pordoi, Campolongo e Gardena, che dopo un inizio esaltante nel 1982 fu soppressa perché troppo pericolosa, fu la più lunga gara di discesa con gli sci mai organizzata al mondo. Noi, con un altro amico, fummo tra i mille seicento partecipanti e arrivammo: 37° il migliore dei quattro e 131° io. Naturalmente eravamo iscritti allo Sci Club Biella e partecipavamo, *in primis*, a tutte le gare in programma in Piemonte, Val d'Aosta e Lombardia.

Anche la bicicletta ci dava adrenalina, ma in questo caso io ero solo un loro accompagnatore, e se necessario guidavo l'auto fra la zona della partenza della gara e quella dell'arrivo. Ricordo, fra le molte trasferte giornaliere, quella fatta per una gara a Tivoli, sulle montagne della provincia di Roma.

Tornando però ai viaggi, ricordo il primo "esotico" ai confini d'Europa. Istanbul, principale città della Turchia, capitale dell'Impero Romano d'Oriente e Ottomano col nome di Costantinopoli, città che affonda le sue radici nella storia, essendo stata assediata da Filippo di Macedonia, padre di Alessandro Magno, quando già era degna di conquista, con il nome di Bisanzio. Per cominciare, al Pera Palace Hotel non vi erano più camere disponibili e mi assegnarono quella storica. Una ben dimensionata targa sopra la lettiera diceva: «qui dormiva, durante i suoi

soggiorni, il nostro benamato Padre della Patria, Mustafa Kemal Atatürk». Un personaggio, certamente il più importante della Turchia moderna, nato in Grecia a Salonicco, città dell'impero ottomano che ricevette, nel 1492, il maggior numero di ebrei, costretti a lasciare forzatamente la Spagna appena riconquistata dai re cattolici. Atatürk, fondatore della Repubblica, è celebrato in ogni città, in ogni paese, in ogni angolo turco. Anni dopo visitai il suo "treno museo" nella stazione di Haydar Pascià, sulla sponda asiatica del Bosforo e il suo mausoleo, alto su una collina dominante la capitale turca Ankara. Il nostro era un viaggio religioso e il sacerdote che ci accompagnava ottenne pure, per noi, un'udienza privata dal Patriarca Ecumenico della chiesa ortodossa Demetrios I che, l'anno prima, aveva ristabilito, con papa Giovanni Paolo II, il dialogo ufficiale fra cattolici e ortodossi; i loro predecessori, Paolo VI e Athenagora avevano solo dichiarato la nullità dell'anatema, che causò lo scisma d'oriente e il distacco da Roma nel 1054. Fummo accolti nella preziosissima Cattedrale di San Giorgio e nella residenza privata del Phanar, dove facemmo molte fotografie. Purtroppo quella ufficiale, con al centro il Patriarca, allo sviluppo delle stesse, non apparve e così fummo ingloriosamente accusati di diletantismo dagli altri partecipanti. Il mio amico, autore materiale del disastro, in seguito, si iscrisse con me, al corso di fotografia dell'Università Popolare di Biella.

Cercai anche qualche reminiscenza che mi ricordasse l'avventura del Conte Verde, nell'impero bizantino assediato, ma niente mi chiarì le idee, come il monumento a lui dedicato davanti al palazzo comunale di Torino. Lo racconto: Anna di Savoia andò in sposa all'erede dell'Impero Bizantino, Andronico III Paleologo, che reclamava il trono dal nonno fin dal 1321, in tempi difficili di guerre intestine e di pressioni dei nemici esterni. Ma negli anni seguenti la situazione peggiorò: il figlio di Anna, ora imperatore Giovanni V Paleologo, cadde prigioniero dei Bulgari e suo cugino Amedeo VI di Savoia, il Conte Verde, perché amava vestirsi solo di questo colore, organizzò nel 1366 una crociata per la liberazione del congiunto. Assediò e prese il porto di Nessebar, sul mar Nero e mentre stava facendo lo stesso con la città di Varna, lo zar dei bulgari Ivan Alexander accettò di liberare Giovanni V.

A Torino, forte della sua autorità, organizzò nel 1381 la conferenza di pace per porre termine alla guerra lacerante e ormai secolare che opponeva le repubbliche marinare di Genova e Venezia. Anche il più famoso veneziano soffrì di questi scontri; infatti al suo ritorno dalla Cina, nel 1292, finì in battaglia e, catturato, fu rinchiuso nella prigione dove dettò il suo libro *Il Milione* a Rustichello da Pisa. La "sosta forzata" causò la imperitura gloria dell'illustre Messere Marco Polo.

Tornai dalla Turchia in un giorno che posso perfettamente ricordare; infatti il quotidiano fornito dalla compagnia aerea tedesca Lufthansa, titolava a caratteri cubitali *Tito tot* dando la notizia che il presidente della repubblica di Jugoslavia era morto il giorno precedente. Era il 5 maggio 1980. Cominciava così la dissoluzione del maggior paese balcanico, ma noi ancora non lo sapevamo.

Caro lettore, mi sono accorto di non aver mai parlato di Francia e Spagna, i paesi che conosco meglio, che ho visitato più spesso – fra gli altri un viaggio a Limoges, la romana Augustoritum, condotto dall'attuale presidente di UPBeduca Alberto Galazzo, per un gemellaggio con quella Università Popolare – per la vicinanza geografica e per il mio trentennale rapporto di lavoro, e neanche di Amerigo Vespucci, di cui ricorre il cinquecentesimo anno dalla morte.

Nel mondo ho sempre ricercato la “piemontesità” e ancor più la “biellesità” e qualche volta le ho trovate; incontrai un biellese addirittura a Rarotonga, Isole Cook, Nuova Zelanda. E questa ricerca la faccio anche qui.

Fino a pochi anni or sono, e per trent'anni, camminavo da Vigliano a Oropa due volte l'anno e al ritorno cercavo di rimediare un passaggio. Una volta mi caricò un americano, che mi spiegò essere un militare di stanza in Germania, venuto a vedere il paesino della Valle Cervo da cui era partito suo padre. Lui era di Baton Rouge, Louisiana, ed era molto soddisfatto di aver visto i luoghi delle radici della sua famiglia.

Ora mi sono veramente perso, ma ormai sai che ciò mi è successo continuamente nel mio scritto, e ti ringrazio per avermi sopportato fin qui.



Xian, Cina, l'esercito di terracotta