In pullman, in taxi e... a piedi attraverso il Medio Oriente

Sui «luoghi cristiani» si leva il grido del muezzin

Un raid relativamente poco dispendioso - In viaggio con la regina giordana - Incontro con i beduini in pieno deserto - Il primordiale coesiste accanto all'ultramoderno

SERVIZIO

GERUSALEMME, luglio

Seimila chilometri in aereo, quasi mille in pullman e taxi, decine e decine a piedi sopra strade asfaltate e levigate come biliardi, sopra sentieri da capre, nei selciati sconnessi e consunti delle città, fra giardini in fiore e in mezzo all'arido deserto. In un viaggio di appena otto giorni, ben organizzato dal Cral aziendale della SIP, abbiamo attraversato la Giordania, la Siria e il Libano, da Gerusalemme a Damasco, da Betlemme a Tripoli di Siria, da Amman ai famosissimi cedri del Libano, da Gerico a Biblos, dalla desolata depressione del Mar Morto (400 metri sotto il livello del mare) alle splendide spiagge della sofisticata capitale libanese.

*

Il costo di questo *raid* non è stato eccessivo. Fra quota di partecipazione e gite facoltative, vitto, trasporti e alloggio compresi, un dipendente della società telefonica ha speso sulle 130 mila lire, un «familiare» 15 mila lire in più, un «aggregato» 30 mila lire in più. Al conto però vanno aggiunti gli esborsi, veramente salati, per le bevande (1500-1600 lire un litro di vino, 400 una piccola birra) e le spese per i *souvenirs*. Spese volontarie a parole ma d'obbligo nei fatti: perchè non si possono sempre mangiare piatti piccanti come quelli che ti preparano gli ottimi cuochi arabi (anche quando cucinano all'europea) bevendo solo acqua; e perchè al fascino del bazaar non si resiste: bisogna comprare magari un cammello di legno, un frustino, una borsetta, un vaso di quelli cesellati e variopinti che certe padrone di casa vi mostrano con malcelato orgoglio, un pugnaletto-tagliacarte con l'elsa piena di perline colorate.

Alla fine il viaggio costerà parecchio di più di quanto previsto dai *dépliants*, specialmente se non si riuscirà o non si vorrà entrare in una «combinazione» come la nostra, ma credo di non esagerare dicendo che per una vacanza così, per quanto costosa e faticosa, vale la pena fare anche qualche sacrificio.

Alla partenza da Fiumicino l'hostess del supercaravelle delle linee aeree giordane ci fa la prima sorpresa. «Avremo l'onore di viaggiare con la regina madre di Giordania», dice. Ed eccoti salire a bordo, con un codazzo di diplomatici, una signora quasi bionda, dall'età indefinibile, che saluta sorridendo. Qualcuno batte le mani. Alcuni sudditi giordani si alzano per riverire la sovrana. I diplomatici parlottano fra loro e poi se ne vanno compunti com'erano venuti. Si rolla un poco, si raggiunge la pista, si decolla. Dopo tre ore e dieci minuti si atterra ad Amman, in un aeroporto invaso dal sole ma pieno di vento. La prima donna araba col viso coperto da un sottilissimo e civettuolo velo nero la vediamo nell'atrio dell'aeroporto: ha due bimbi per le mani e uno sulle gambe che lo scopre continuamente; e una giovane bellissima signora, col carminio sulle labbra.

Da Amman a Gerusalemme, una ottantina di chilometri, percorriamo l'autostrada del deserto, che si inerpica sulle montagne rocciose e bruciate e si spronfonda fino a 400 metri sotto il livello del mare. Non una casa, non un segno di vita, non un solo albero. Ogni tanto, all'orizzonte, una miserabile tenda di beduini, dove convivono uomini e asini. Ogni tanto, avvolte in lacere vesti nere, le donne dei beduini in cerca d'acqua mentre i mariti — spiega la guida — dormono sotto le tende.

Dalle finestre del modernissimo e confortevole albergo di Gerusalemme in cui la comitiva viene alloggiata si vede il muro di confine. La città è divisa in due. Al di là di quel muro c'è Israele.

Nella parte ebraica di Gerusalemme, purtroppo, non possiamo entrarci. La guardiamo dall'albergo, con un binocolo. Vediamo solo alte mura e finestre semichiuse. La Gerusalemme araba (dove hanno sede i luoghi cristiani) invece, possiamo vederla palmo a palmo: la via Dolorosa, in cui Cristo venne flagellato, è tutta un mercato; le «stazioni» della passione sono coperte da chiese cristiane di tutte le confessioni, da istituti religiosi, da conventi. Così è anche il Golgota, sulla cui sommità pietrosa è stato costruito un tempio, entro il quale convivono e si sovrappongono altari cattolici, greco-ortodossi, armeni e copti. Ad ogni chiesa un po' di spazio, in sostanza. Il compromesso fra le diverse comunità è stato forse conveniente per tutte. Ma in questo modo le vestigia cristiane sono state seppellite sotto montagne di muraglie più o meno artisticamente riuscite. In questo modo è stata rovinata e soffocata anche la grotta di Betlemme, dove Gesù — secondo la tradizione, come avverte la guida — sarebbe nato.

Con la nostra comitiva viaggia un'anziana signora sarda, venuta da Lanusei nel Nuorese per vedere i «luoghi santi» con indosso un bellissimo abito foggiato secondo gli antichi costumi dell'isola. E' rimasta delusa come molti altri fedeli. «C'è troppa confusione», ha detto. Alludeva agli altari delle diverse confessioni riuniti sotto le stesse cupole, al commercio delle corone e delle croci che nei bazaar si vendono insieme a tutto il resto, al fatto che l'orto degli ulivi è solo un piccolo giardino con alcuni alberi, vecchi sì, ma al massimo di 7-800 anni, al fatto che nelle adiacenze della minuscola valle di Giosafat si trova la «Tomba della Vergine», mentre il suo parroco le ha assicurato che la madre di Gesù è stata assunta in cielo.

*

Certo, Gerusalemme così come Betlemme e i villaggi d'intorno non hanno nulla di cristiano. L'islamismo sovrasta ormai ogni cosa, non ostante gli sforzi che le chiese cristiane stanno facendo per restituire a questi luoghi almeno un poco di suggestività. Proprio mentre visitavamo un tempietto entro il quale una pietra reca un'orma di piede umano (che la tradizione vuole fosse di Gesù), nel minareto a due passi da noi (verso l'imbrunire, si affacciava un *muezzin* a chiamare i suoi fedeli alla preghiera per Allah. Nella stupenda moschea di Omar, accanto ai ricordi ebraico-cristiani del sacrificio di Isacco e dell'apparizione dell'angelo a David, esiste un blocco di granito dal quale Maometto sarebbe asceso in cielo. La stessa Gerusalemme, del resto, è, dopo Mecca e Medina, la terza città sacra dell'Islam. Questa sovrapposizione del credo maomettano, che a suo modo riassorbe d'altronde la stessa tradizione cristiana, facendo di Gesù uno dei profeti di Allah, non significa tuttavia che le terre in cui vissero e operarono le prime comunità cristiane abbiano perduto fascino e interesse. Il Giordano per esempio è sempre il fiumiciattolo caldo e lento di allora. Il monte di Erode il grande è sempre là a dominare città e contrade. Il paesaggio non è mutato in nulla: stessa pietraia, stessi sterpi, medesime grotte. Nelle grotte — dice la guida — vivono ancora molte famiglie, proprio come ai tempi del Cristo. Andando da Gerusalemme a Betlemme ne vediamo parecchie di grotte. E vediamo molti bimbi laceri a salutarci agitando le mani. La strada è larga, liscia, lucida d'asfalto. Vi sfrecciano rombanti bellissime auto di marca americana. Il contrasto non potrebbe essere più violento e mortificante.

Sirio Sebastianelli

Nella foto sopra il titolo, una veduta panoramica di Gerusalemme. Qui sopra, un tratto della Via Crucis con i bazar arabi.

NOI e l'automobile

Quando imboccate un'autostrada fissatevi bene in mente una cosa: non è una pista. Siate PRUDENTI! E prudenza non è sinonimo di lentezza, anzi l'andar troppo piano è quasi sempre causa di intralci e può essere causa di incidenti. Prudenza vuol dire saper sempre *scegliere la soluzione migliore in ogni possibile circostanza.*

Adattate la vostra andatura alle possibilità della macchina, senza forzare eccessivamente e facendo estrema attenzione alle manovre: sia le vostre che quelle altrui.

Qual è la velocità ideale di crociera? Circa gli 8 decimi della velocità massima. Questo consiglio vale anche per coloro che posseggono vetture la cui velocità massima corrisponde a quella di crociera. Viaggiando «a tavoletta», infatti, non si avrà più alcuna riserva di potenza da poter sfruttare in casi di emergenza e ci si può trovare nei pasticci. E', tra l'altro, buona norma viaggiare in modo tale da usare i freni il meno possibile adeguando preventivamente la velocità alle circostanze. E' perfettamente inutile arrivare «sparati» dietro un veicolo pur sapendo che saremo costretti a frenare non potendolo sorpassare avendo alle spalle una macchina più veloce della nostra.

E qui siamo arrivati al punto più dolente della guida in autostrada: il sorpasso. Manovra sempre impegnativa, lo diventa ancor più su queste veloci vie di comunicazione.

Principio base: fate dello specchietto retrovisore il vostro terzo occhio.

Non sorpassate mai all'improvviso: azionate il lampeggiatore con anticipo e, se alle spalle non avete nessuno, spostatevi a sinistra a non meno di 60-70 metri dalla vettura che vi precede. E' un pericoloso malvezzo quello di tallonare un'altra macchina e poi schizzare fuori nel sorpasso. Se foste costretti a rientrare nella corsia di marcia l'investimento sarebbe quasi certo.

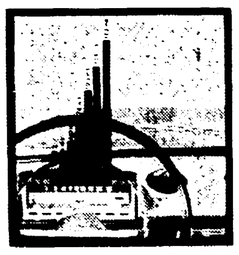
Durante tutta *la fase di sorpasso tenete in azione il lampeggiatore di sinistra, soprattutto se dovete superare più di un veicolo. Segnalate anche il rientro in corsia, che non deve essere repentino, ma graduale per evitare d'essere tamponati. Preavvisate sempre con il clacson chi vi precede della vostra intenzione di superarlo.*

Non accodatevi mai ad un'altra vettura che sta sorpassando, ma soprattutto non sorpassate mai, assolutamente, un veicolo che stia a sua volta sorpassando.

Non viaggiate sulla corsia di emergenza, è proibito, nè usatela per fermarvi ad ammirare il panorama o fare uno spuntino: è estremamente pericoloso. Usate le stazioni di servizio o le apposite aree di parcheggio.

Completiamo i nostri consigli con la tabella nella quale sono riportate gli spazi di frenata. Vi aiuterà ad usare l'autostrada con discernimento. Ma non dimenticate mai: PRUDENZA. Farete dei buoni viaggi. E ve lo auguriamo di cuore.

Claudio Greppi



Questi gli spazi di frenata necessari ad una vettura media in condizioni di normale efficienza. Essi sono validi su strada a fondo buono ed asciutto. Infatti su strade bagnate questi spazi possono triplicarsi. Con il ghiaccio lo spazio necessario per fermarsi può addirittura aumentare di sei volte.

ESTATE ALL'ESTERO

CON GLI ITALIANI NELLA SAVOIA FRANCESE

Lanslebourg in Savoia, a soli dieci chilometri dal Moncenisio e a 92 da Torino, è stato distrutto come Marzabotto dalla furia del tedesco invasore e interamente ricostruito con parecchi moderni funzionali alberghi di montagna dove si fa pensione anche in alta stagione con 26 massimo 28 franchi francesi. In rapporto al trattamento, è un prezzo estremamente vantaggioso. Lanslebourg la si può raggiungere con la corriera da Modane, col prezzo modicisimo di tre franchi francesi, pari a meno di quattrocento lire italiane. I savoiardi e le famiglie degli operai italiani che lavorano per la costruzione delle gallerie sono molto cordiali e accoglienti, in particolare con gli italiani.

I FAMOSI CUVACICI DELLA DALMAZIA

In tutta la Dalmazia (Jugoslavia), i ristoranti o le «gestioni» sono specializzate nel preparare dell'ottimo pesce e diverse qualità di arrosto. A Omis, all'Hotel Brzet, se chiedete un misto di arrosto, vi serviranno un grande vassoio con diverse qualità di carne arrostite, contorno di patate e susine e albicocche cotte, come guarnizione.

Nelle case private, nei ristoranti e nelle «gostione» potrete farvi preparare i famosi «Civacici» (una specie di piccole polpettine di carne) che vengono serviti con cipolla cruda. Sempre con cipolla cruda vengono serviti anche i «Rvacici», pezzetti di carne di maiale, cotti su speciali spiedini.

Non è un lusso farsi la barca

È il momento della «utilitaria del mare»

Con la plastica realizzati scafi che non richiedono alcuna manutenzione e sono facilmente trasportabili sull'auto - Intervista con il direttore di una delle maggiori case produttrici italiane - I prezzi - I motori

SERVIZIO

NAPOLI, luglio

Dopo il boom, *ormai consolidato, delle «utilitarie» della strada, ci avviamo verso il* boom *delle «utilitarie del mare». Quest'anno se ne ha una avvisaglia sulle spiagge di tutta Italia, sulle pubblicazioni anche non specializzate (che si occupano sempre più del settore nautico), e se ne sentono le conseguenze sul mercato. Un dato per tutti: a Napoli le immatricolazioni di barche di piccola portata sono raddoppiate rispetto a due anni fa. Ce lo diceva con soddisfazione il direttore di una delle più agguerrite case produttrici di imbarcazioni, il signor Valentino, della «Fiart», che abbiamo intervistato sull'argomento, e che ci ha fornito gli elementi per una rapida informazione ai nostri lettori sulle questioni della «piccola nautica».*

Andare a farsi le ferie — o il week-end — con la barca sulla capote *dell'automobile, per la verità, sembra ancora, in genere, un lusso, un «qualcosa-di-più» e ci vorrà un po' di tempo per statare tale concezione, che, alla luce dei fatti, risulta davvero infondata.*

Quanto costa una barca per tre quattro persone? Prendiamo ad esempio il «Bijou», prodotto dalla «Fiart»: costa 125.000 lire compresi remi, paglioli, scalmi; non comporta alcuna spesa di manutenzione perchè è in vetroresina, una plastica molto resistente, che — nel caso si finisca contro uno scoglio e lo scafo subisca avarie — si ripara con un barattolo di materiale in dotazione; la si può tenere in cantina d'inverno senza alcun danno; ha tutti i requisiti di sicurezza perchè è assolutamente inaffondabile; presenta il minimo ingombro per una imbarcazione sufficientemente stabile e ampia (2,70 di lunghezza per 1,28 di larghezza); è tanto leggera da poter essere facilmente portata a mare (47 chilogrammi); non si pagano tasse annue di circolazione; infine, volendo applicarvi un motore, ne basta uno di 3 HP (dalle 45.000 lire in su), che può anche esser fittato o acquistato usato.

Ma soprattutto a rendere economica oggi una «utilitaria del mare» c'è il gioco del mercato dell'usato, che va verso sviluppi pari a quello delle auto: tra un anno la barca comprata nuova oggi sarà tranquillamente rivendibile alla stessa casa produttrice (che commercia l'usato) ricavandone un prezzo molto elevato: per esempio un «Bijou» 90 mila lire, con una svalutazione pari al fitto di una barca per un mese del periodo di ferie e invece si è goduto del possesso della barca per tutto un anno.

Ciò naturalmente indica che si possono trovare importanti occasioni nel campo dell'usato, dove ci si può quindi spingere anche verso tipi di imbarcazione più ambiziosi. Senza arrivare ai meravigliosi entrobordo e cabinati per crociere, non certo alla portata di tutti, chiediamo al signor Valentino ancora una rapida carrellata sul campo delle «utilitarie».

«La barca più venduta, ci dice — *è la* Super Conchita — *ci dice — e costa 185.000 lire; può trasportare 5 o 6 persone; è lunga 3 metri e 30; si può applicare un motore fino a 22 cavalli; è uno scafo da diporto, insomma, di grandi possibilità, col motore, ma anche senza motore perchè la barca è soprattutto salute, libertà, gioia di vivere all'aperto. Le statistiche dicono che è il tipo di barca più venduto in Europa, forse anche perchè facilmente convertibile nel modello "jolly" con volante, diventando un piccolo motoscafo del costo complessivo di 225.000 lire. Le citerò ancora, scegliendo nella vastissima gamma della nostra produzione, la* Procellaria *(scafo per famiglia di 270.000 lire, lungo 3,90, largo 1,58, del peso di 110 kg., che può portare fino a nove persone e vi si può applicare un motore fino a 30 HP) e la* Sogliola, *zatterino con visore di fondo per pesca subacquea, del costo di 60.000 lire».*

La «Fiart» è una delle tante fabbriche di imbarcazioni, anche se una delle maggiori, e le barche di cui abbiamo parlato sono alcune tra le tante del settore delle «utilitarie». Non intendiamo, così, esaurire la panoramica sulla «Piccola nuatica»; abbiamo solo voluto fare riferimento ad alcuni esempi significativi per un discorso che alla prossima estate diventerà sempre più vasto, esempi che comunque abbiamo collaudato noi per primi, da modestissimi utenti del mare.

f. d'a.

«Utilitaria + utilitaria»: è facile caricare una barca sull'auto e portarsela al mare.

La «Super Conchita» uno degli scafi più venduti in Europa è prodotta dalla FIART di Napoli, insieme a numerosi altri tipi di barche. Per le informazioni si può richiedere il catalogo alla FIART, corso Vittorio Emanuele 697, Napoli.

l'Unità vacanze

Marina di Ravenna

Va in pensione (dopo 70 anni) il traghetto

Sarà sostituito da un moderno ferry-boat

DALL'INVIATO

MARINA DI RAVENNA, luglio

Nemmeno il «comandante» sa da quanto tempo funzioni il traghetto tra Marina di Ravenna e Porto Corsini. Forse c'è stato sempre, sin da quando hanno costruito il canale. Certo lo zatterone, che duecento volte al giorno passa dall'una all'altra sponda, è vecchio di almeno settant'anni. Quest'anno continuerà a far la spola da una riva all'altra; poi si fermerà e se ne starà a marcire sul pelo dell'acqua, mentre l'*equipaggio* dovrà darsi da fare per cercare un altro lavoro. Al posto del vecchio traghetto entrerà in funzione una sorta di *ferry-boat* a motore che è già assicurato ad una sponda del canale, in attesa che termini la costruzione dei due pontili d'attracco.

Il «comandante», Adriano Stella, non se la piglia col progresso che ruba il lavoro a lui e al suo equipaggio; non se la prende nemmeno con la concorrenza. «E' solo una questione di soldi — dice — e noi i soldi per un traghetto come quello che stanno allestendo non ce li abbiamo. D'altra parte, anni e anni di lavoro ci hanno appena consentito di vivere. Sa com'è, col traghetto siamo in sette a campare, compreso mio fratello che è il titolare».

In sette a campare, con un lavoro che forse neppure è ricordato nel dizionario delle arti e dei mestieri pubblicato in questi giorni dal ministero del Lavoro e che pure si è rivelato, per tanti anni, insostituibile per la gente di Porto Corsini e di Marina di Ravenna e per tutti quei turisti che, durante la buona stagione, se ne servono per evitare venti chilometri di strade affollate e l'attraversamento di Ravenna, quando vogliono spostarsi da nord a sud o da sud a nord, senza lasciare il litorale.

Il «comandante» — casco coloniale in testa, più per ripararsi dal sole che per distinguersi dall'equipaggio — sembra preoccuparsi, non tanto del lavoro che gli verrà a mancare («Tornerò a fare il pescatore», dice) quanto che la gente possa pensare che il traghetto non funzionerà più perchè non garantiva la sicurezza. «In tanti anni di attività — racconta — c'è stato solo un incidente. Fu nel 1957: un automobilista è salito sul traghetto di slancio ed è finito nel canale. Ci siamo buttati noi a ripescarlo e non finiva più di ringraziarci».

«Comandante» ed equipaggio si mettono a fare il conto: 60.000 macchine l'anno; mezzo milione di passeggeri tra paganti e no; 73.000 volte avanti e indietro attraverso il canale, con un servizio che funziona 24 ore su 24, perchè i membri dell'equipaggio, a turno, fanno la guardia, dall'una di notte alle 5 del mattino, al solo scopo di traghettare il medico e l'ostetrica, nel caso a Porto Corsini ne avessero bisogno.

Chissà se anche quelli del *ferry-boat* faranno lo stesso, chissà se traghetteranno ogni volta che qualcuno si presenterà all'imbarco o se non fisseranno degli orari per l'andata e per il ritorno. Chissà se manterranno gli stessi prezzi, che adesso sono di 20 lire per i pedoni (ma per quelli del posto il trasporto è gratuito), di 30 lire per cicli e motocicli, di 100 lire per le utilitarie e di 150 lire per le auto di maggiore cilindrata.

Al «comandante» e all'equipaggio del traghetto queste cose non interessano. Li rattrista solo il fatto che dovranno abbandonare il lavoro che hanno fatto per tanti anni e nel quale sono diventati maestri. Lo si vede osservando il sincronismo dei loro movimenti mentre tirano la corda assicurata tra le due sponde, mentre mettono gli assi sotto le ruote delle auto per facilitare la salita e la discesa, mentre dispongono i cunei perchè le vetture non si muovano. Lo si vede, soprattutto, quando una nave, grande o piccola che sia, risale o ridiscende il canale: gli uomini slegano la corda, continuano a tenerla tesa sino a che la cniglia del natante è a pochi metri, poi tutti insieme la lanciano in modo che affondi e la nave vi passi sopra. Solo una volta hanno sbagliato la manovra — che deve tener conto della velocità della nave, di quella della corrente, della marea, del vento — e ci hanno rimesso la corda.

Tra qualche mese, comunque, la loro esperienza non servirà più a nessuno.

Fernando Strambaci

Il traghetto fra Marina di Ravenna e Porto Corsini.

Endrigo e moglie

LIDO DI CAMAIORE (Versilia) — Un simpatico atteggiamento del popolare cantautore Sergio Endrigo con la moglie.

REFERENDUM

CITTÀ VACANZA 1967

PARTECIPATE OGNI GIORNO — con uno o più tagliandi — al nostro referendum segnalandoci la località tra le due in gara, da voi preferita

OGNI SETTIMANA, dal 13 luglio al 24 agosto, l'Unità vacanze metterà a confronto due famose località di villeggiatura

OGNI SETTIMANA, fra tutti i tagliandi che avranno indicato la località che avrà ottenuto le maggiori preferenze, verrà ESTRATTO A SORTE UN TAGLIANDO che darà il nome del vincente

L'Unità offrirà in premio al lettore il cui nominativo sarà stato sorteggiato e a un suo familiare, UNA SETTIMANA DI VACANZA GRATUITA in un albergo o in una pensione di II Categoria, scelti dal nostro giornale, più il viaggio di andata e ritorno in prima classe. A chi intenderà recarsi nella località prescelta con un proprio mezzo di trasporto il rimborso spese viaggio di andata-ritorno verrà effettuato in ragione di 30 lire per chilometro

La data della settimana di vacanza premio (estiva o invernale) verrà concordata tra il vincitore e l'Unità; comunque essa dovrà essere compresa nel periodo che va dal 1 o GENNAIO AL 31 DICEMBRE 1967

I tagliandi di ogni settimana di gara dovranno pervenire all'Unità di Milano entro i sei giorni dalla pubblicazione dell'ultimo tagliando relativo alla stessa settimana di gara

Se per cause imprevedibili il quotidiano l'Unità non dovesse uscire uno o più giorni nel periodo di svolgimento del concorso suddetto, le date di pubblicazione dei tagliandi non subiranno modifiche. Se alla data del soggiorno gratuito per cause imprevedibili o intenderanno rinunciare al premio, non verrà effettuato alcun rimborso sostitutivo ed il premio verrà considerato decaduto.

Scrivete chiaramente nome e indirizzo - Ritagliate e spedite in busta o incollate su cartolina postale a: L'UNITA' VACANZE - VIALE FULVIO TESTI, 75 - MILANO

1ª settimana

In quale di queste due località vorreste trascorrere le vacanze del 1967?

CATTOLICA ◇ LIGNANO SABBIADORO ◇

(segnare con una crocetta il quadratino di fianco alla località prescelta)

Cognome e nome .....

Indirizzo .....

Città .....