

Rosario Mascia

Diario di viaggio della Valigia delle Indie

Nel 2003 il giornalista e scrittore brindisino Rosario Mascia si trasforma in corriere postale ed in solitario, a bordo di una Lada Niva 1600 del 1989 ribattezzata "Himalaya", ha ripercorso in un viaggio celebrativo il mitico itinerario della Valigia delle Indie (1870-1914) ovvero il transito della corrispondenza e dei viaggiatori da Londra a Bombay via Brindisi di fine '800.

Con lui 170 buste filateliche commemorative della Valigia delle Indie.

L'iniziativa ha ricevuto l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica Italiana, il Patrocinio della Presidenza del Consiglio dei Ministri ed il Patrocinio della Società Geografica Italiana.

Il viaggio, di circa 12.000 km attraverso sette Stati, è iniziato alla Victoria Station di Londra, con imbarco a Dover e via Calais con proseguimento sino a Brindisi. Da qui alle ore 20 del 21 luglio, non essendo più in servizio piroscafi passeggeri lungo la tratta Brindisi-Bombay, la Valigia è stata imbarcata per Atene proseguendo per Istanbul, Tehran, Lahore e Bombay.

Rosario Mascia ha conseguito la laurea in Scienze Politiche presso l'Università Cesare Alfieri di Firenze con Tesi di Laurea in Storia del Giornalismo: "Il giornalismo di guerra italiano in Africa Orientale 1935-36".

E' stato giornalista pubblicista freelance, fotografo, viaggiatore, conoscitore dei problemi asiatici con particolare riguardo a quelli dell'India, del Kashmir del Tibet -tibetani in esilio (tra i quali trascorre diversi mesi all'anno, ovviamente quando può). Collaboratore di diverse testate tra le quali: Libero, Il Nuovo, Diario, Messaggero, Agenzia giornalistica La Nuova Nea. Ha compiuto diversi viaggi nei Balcani: Albania, Macedonia, Croazia, Kosovo pubblicando diversi reportages di guerra.

Ha pubblicato alcuni volumi tra i quali "La Valigia delle Indie, Londra - Brindisi - Bombay", 1985

Il diario con i dettagli del viaggio della "Valigia delle Indie" sono stati offerti dall'Autore e pubblicati, in esclusiva, su Brindisiweb.

Rosario è nato a Brindisi il 20-11-50, è prematuramente scomparso il 29 dicembre 2005.

La partenza



Rosario Mascia e il suo Lada Niva
Himalaya

"Himalaya", il fuoristrada russo col quale inizio questa avventura, si incanala nello scarso traffico serale del gelido gennaio londinese. Accanto ho mia madre che nonostante i suoi 75 anni non vuol perdersi la prima parte di quest'avventura: ripercorrere il viaggio lungo la rotta della Valigia delle Indie, dalla capitale dell'ex impero britannico sino a Bombay.

Ben stipate nel portabagagli dell'auto, 170 buste filateliche per collezionisti costituiscono la Valigia: recano l'annullo di Londra e sul retro riceveranno quello delle città di tappa a cominciare da Parigi per proseguire via Lione, Modane, Torino, Bologna, Ancona, Bari sino a Brindisi, il porto che dal 1870 al 1914 fu l'ultimo polo terrestre dei treni di lusso "Peninsular Express". Composti dalle carrozze della Compagnia dei Wagons Lits, la loro ultima fermata, dopo 2.250 chilometri percorsi alla velocità commerciale di 48 chilometri l'ora, era la Stazione Marittima, sotto le murate dei piroscafi della Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, pronti ad accogliere i fieri ed orgogliosi figli di quell'Inghilterra, sui cui domini non tramontava mai il sole, ed a salpare per Alessandria d'Egitto, Suez, Aden, Bombay.

La maggior parte di loro viaggiava per servizio, militari, funzionari dell'amministrazione coloniale britannica, ma anche commercianti, mogli che raggiungevano i mariti, a volte intere famiglie che si trasferivano, fidanzate, giornalisti, scrittori, avventurieri e agenti segreti che nell'Himalaya sarebbero stati impegnati nel "Great Game", il Grande Gioco, così magistralmente descritto da Kipling nei suoi libri, terreno di scontro tra le più abili spie al servizio dell'Intelligence Service, dello Zar e dell'imperatore cinese.

La mia avventura vuol essere anche un omaggio a Thomas Waghorn (foto a destra), un intraprendente ufficiale della Royal Navy che la notte del 28 ottobre 1929 partì da solo dalla Victoria Station in carrozza con alcuni dispiaceri per Sir John Malcom, governatore di Bombay, mosso dalla ferma volontà di aprire una nuova e più celere via per la corrispondenza da e per le Indie, in luogo del lungo periplo dell'Africa e che nonostante abbia contribuito alla grandezza dell'Impero britannico fu ben presto dimenticato.

Solo l'insistenza di alcuni amici riuscì a fargli ottenere una misera pensione governativa di venti sterline per gli "eminent services" resi.

Terminata l'epopea, dismessi velieri e navi passeggeri su quella rotta, raggiungerò l'India via terra attraversando in solitario Grecia, Turchia, Iran e Pakistan. Un viaggio più lungo e più avventuroso ma non v'è scelta. I venti di guerra che spiravano sull'Irak si trasformano in conflitto ed il viaggio subisce una lunga battuta d'arresto durante la quale termino tutti i lavori per preparare "Himalaya" ad affrontare i circa diecimila chilometri che mi separano dalla mia meta. Visti sulla mappa non sembrano poi così difficili ma so per esperienza che le

linee rosse e blu sono ingannevoli: sul terreno in Anatolia ed in Pakistan, principalmente, un tratto di cento chilometri può richiedere anche otto ore di guida!

I visti mi vengono rinnovati ma non quello dell'Iran dove le manifestazioni degli studenti inducono le autorità a non favorire l'ingresso di giornalisti nel paese. L'Afghanistan, la via alternativa, è ancora troppo instabile per tentare di seguire una delle rotte della via della seta. Decido di partire ugualmente e di tentare la sorte. Cercherò di prendere il visto mancante ad Istanbul, Ankara o Erzurum, l'ultima città con una rappresentanza diplomatica iraniana.



Il tragitto percorso da Rosario Mascia

Le luci di Brindisi sono puntini all'orizzonte in questa notte di luglio mentre il traghetto si allontana dalla costa. Il mio viaggio celebrativo riprende verso Oriente, la parte più interessante dell'avventura.

Ad Atene, avvolta in una cappa di smog che rende ancor più opprimente il caldo, i tecnici della Lada Hellas controllano per l'ultima volta "Himalaya" prima di inoltrarmi lungo strade sulle quali trovare assistenza potrebbe essere un problema. Lascio la capitale dell'antichità classica dirigendo a nord, costeggiando il Golfo Termaico dove il mare in alcuni tratti è di un blu cobalto così intenso che invita a tuffarvisi per scoprire l'origine di quel meraviglioso colore. Quando giungo a Salonicco è ormai notte ma il giorno dopo dedico qualche ora alla visita della città che fu una importante stazione di posta per il cambio dei cavalli lungo la via commerciale dei Balcani ed il secondo centro culturale durante l'impero bizantino, privilegio che ha mantenuto anche nella Grecia moderna. Sono in Macedonia, una parola che fa bollire il sangue nelle vene dei greci e che per poco non apriva un nuovo fronte di guerra durante il conflitto jugoslavo. Qui nel 1923, dopo il Trattato di Losanna, che stabilì i confini della Turchia moderna, si riversarono le ondate di profughi costretti a lasciare l'Asia Minore per lo scambio forzato delle popolazioni ed ironia della sorte proprio a Salonicco ebbe i natali Kemal Ataturk, il padre della moderna Turchia.

Lascio Salonicco e la Macedonia puntando verso il confine. Xanthi, in Tracia, è l'ultima cittadina greca prima della frontiera che merita una sosta, un villaggio vivace, dove greci e turchi, chiamati da Atene "greci di religione musulmana", convivono pacificamente. Il caldo è meno opprimente ed i ritmi di vita seguono ancora quelli contadini, "forse in virtù delle piantaggioni di tabacco che sono le più importanti del paese" mi dice in un eccellente italiano Demetrio Stefanis, un agronomo laureatosi all'università di Napoli che mi invita in pizzeria dove gusto diversi tipi di pizza alla greca, più croccante, sottile, e farcita di quella italiana. L'indomani, prima di partire, visito la parte storica della cittadina, sulla collina, dove il retaggio della dominazione ottomana è evidente con le case in legno ed i piani sporgenti della città vecchia. Il primo caffè alla turca lo bevo al bar della piazza Plateia Kentriki.

Parte seconda: Attraversamento della Turchia - verso le steppe dell'Anatolia



Il traffico lungo la strada per Istanbul è velocissimo e l'attenzione è al massimo viste le spericolate manovre nelle quali i turchi si esibiscono. In compenso il paesaggio in questo tratto di costa è molto bello, punteggiato da piccoli villaggi estivi quasi attaccati l'uno all'altro, con le casette ad uno o due piani dipinte a tenui colori pastello esaltati dal sole del tramonto. Sono entrato nella Tracia orientale della Turchia, quella sulla sponda europea, la parte più piccola divisa da quella asiatica dallo Stretto dei Dardanelli, dal Mar di Marmara e dal Bosforo. Quando mi fermo a fare benzina è impressionante vedere scorrere sul display le cifre a sei zeri di un'inflazione che fa diminuire ogni giorno il valore della lira turca, la "libra turca" dell'impero ottomano, nei confronti del dollaro e dell'euro che anche qui ha ormai soppiantato il biglietto verde.

"Cercheremo di venirle incontro con una nota verbale che presenterà unita al passaporto al consolato iraniano" mi dice il dottor Sergio Mitaridonna, uno degli attachè del consolato italiano. Quattro giorni più tardi ottengo un visto di transito di soli cinque giorni con il suggerimento di richiedere la sua proroga una volta giunto a Teheran.

Nell'attesa, Umit, un amico cultore della storia patria, mi ha fatto da cicerone tra i minareti di Sultan Ahmet, Ayasofia e Suleymaniye che si stagliano contro un cielo azzurro, stranamente luminoso in questi giorni, di Istanbul il cui tasso di inquinamento è uno dei più alti del mondo. L'antica Bisanzio, la Costantinopoli dell'Orient Express e del Pera Palas, oggi tesa verso il consumismo e la modernità in vista di un probabile ingresso nell'Unione Europea, è indissolubilmente legata al Corno d'Oro ed al Bosforo, o Istanbul Bogazi come lo chiamano i turchi, un tratto di mare inquinato, maleodorante, solcato ogni giorno da decine di navi cargo e petroliere, con un alto rischio di una catastrofe ecologica senza che il governo possa intervenire direttamente, almeno in via ufficiale. La navigazione nello stretto è infatti regolata da un trattato internazionale. Una città che risveglia voluttuose morbosità di intrighi, misteri, assassinii e guerre segrete. Quanto sangue è stato versato all'interno delle corti e delle segrete degli stupendi palazzi che ne circondano le rive, quante urla soffocate, quante disgrazie.

Lascio le vestigia di Costantinopoli dirigendomi "Oltre l'acqua" come dicono i turchi, per indicare la terra al di là del Bosforo, che per un breve tratto è ancora Tracia orientale alla quale segue il vasto altipiano arido e spoglio dell'Anatolia, dove il vento trascina via per chilometri le balle d'erba nelle steppe ondulate interrotte da catene montagnose che nascondono fertili vallate, dove nascono i due maggiori fiumi di quella che un tempo veniva definita la Mesopotamia: il Tigri e l'Eufrate. Una regione di una bellezza selvaggia, aspra, dove non è raro incontrare orsi e lupi, nemici dei pastori e delle loro greggi cui fanno da scorta i feroci Kangal, cani da guardia oggi protetti dal governo e dove è bene avere sempre il serbatoio pieno e l'auto in ordine ma "Himalaya" finora non ha dato cenni di cedimento. Sono tranquillo.

Il caldo soffocante dell'Anatolia centro settentrionale è appena mitigato dalla frescura che incontro giungendo a Safranbolu, una città nascosta tra le colline, nel XVII secolo importante

nodo commerciale lungo la via da Gerende al Mar Nero. La sua popolazione era composta per un quarto da greci ottomani costretti al rimpatrio forzato dopo la grande guerra, la cui chiesa principale dedicata a Santo Stefano è stata dai musulmani trasformata nell'Ulu Cami, la grande moschea. La città vecchia, chiamata "Carsi" – mercato -, è costruita a ridosso della parete di una collina dove confluiscono tre vallate riparate dai venti, un'area abitata dai ricchi mercanti di entrambe le etnie che d'estate si trasferivano nelle ville tra i vigneti di Baglar e che ha conservato integre molte antiche case ottomane, dichiarate dall'Unesco patrimonio dell'umanità, all'interno delle quali sono ancora ottimamente conservate delle grandi piscine usate solo per rinfrescare gli ambienti.

Lascio la fresca Safranbolu per ritornare sulla pianura, lungo una buona strada asfaltata sulla quale la curiosità è attratta da una vecchia e scalcinata motocicletta con annesso sidecar, l'unico mezzo di locomozione di una famigliola che quando ci separiamo mi saluta offrendomi una forma di pane rotondo, pesante e freddo. E' il dono dell'amicizia e sono impacciato non avendo nulla con cui contraccambiare.

Il corso dello Yesilirmak, il fiume verde, mi guida sino alla pittoresca Amasya, costruita lungo le sue rive in una stretta gola di una valle montana che la isola dal resto dell'Anatolia. Le tombe dei re del Ponto sulla collina che la domina ne costituiscono la principale attrazione turistica insieme alle case ottomane in legno e mattoni costruite lungo il fiume e perfettamente restaurate. Durante l'impero ottomano Amasya fu una importante base militare per le campagne contro i persiani e da ciò nacque la tradizione che l'erede al trono doveva imparare l'arte di governare dando prova delle sue capacità amministrando questa provincia ma la città è cara ai turchi perché Atatürk si rifugiò proprio qui per pianificare la lotta per l'indipendenza.

Amasya era anche nota nel secolo scorso per essere uno dei maggiori centri teologico dell'Islam con le sue diciotto *medresse*, le scuole coraniche che ospitavano duemila studenti. Oggi l'unico seminario attivo è quello nella Buyuk Aga Medresesi, costruita nel 1448 dall'eunuco bianco Huseyin Aga, dove riesco ad entrare per scattare alcune foto ai giovani seminaristi seduti sotto il porticato del cortile e ad alcuni chini sul Corano all'interno della moschea.



Turchia, Istanbul, Himalaya davanti a
Sultanahmet

La pianura è alle spalle e con mi inoltro nell'Anatolia orientale, dove le strade fanno sentire l'asprezza delle montagne ma in compenso la calura diventa più sopportabile, specialmente lungo i 65 chilometri della ciottolosa strada panoramica, in realtà una mulattiera lungo la quale le sospensioni di "Himalaya" sono messe alla prova, che attraversa le foreste puntando su Kemah nei cui pressi cerco invano le sorgenti del Firat Neri, l'Eufrate. Scoprirò poi che il

fiume non nasce da una sorgente ma prende il nome quando è già' un corso d'acqua formato dalla confluenza di più affluenti.

L'Agri Dagi, il monte Ararat con le sue nevi perenni e la misteriosa Arca, che la leggenda vuole nascosta in uno dei suoi ghiacciai, domina Dogubayazit, una polverosa cittadina nel nord del Kurdistan turco, a trentacinque chilometri dalla frontiera con l'Iran, il cui sindaco Mukaddes Kubilay è una delle tre donne curde elette nella consultazione del 1999 con ambiziosi programmi di rilancio commerciale e turistico per questo covo di spie e contrabbandieri di petrolio e droga. La presenza dell'esercito di Ankara è massiccia e di notte è bene non allontanarsi per evitare di essere fermati dai posti di blocco o dalle pattuglie che percorrono incessantemente le strade che di notte diventano una zona franca per tutti i traffici illeciti.

Quando mi inoltro con "Himalaya" ed alcuni amici nella vasta pianura di pietre vulcaniche e sterpi seccate dal sole verso la montagna, due uomini ci raggiungono in auto avvisandoci di non proseguire perché siamo già in zona militare. L'Arca dovrà attendere spedizioni meglio attrezzate ma a venti chilometri, su una collina, è possibile vedere un'impronta nel suolo che secondo alcuni è quella della vera nave di Noè, un reperto riconosciuto ufficialmente anche dal governo turco.

Parte terza: Iran - in viaggio con Mahamad

Lascio Dogubayazit all'alba in compagnia di Paolo ed Enrica Fontana, due motociclisti che con una Honda Vanadero sono diretti in Australia per coronare anch'essi un sogno. Al posto di confine turco di Gurbulak i doganieri scoprono che i colleghi di Kipi non mi hanno rilasciato un documento ad uso interno: non posso lasciare il paese. Dopo quattro ore di attesa, con "Himalaya" che arrostitisce al sole, comprensive di un paio per la siesta e diplomatiche considerazioni sull'ingresso della Turchia in Europa, giunge finalmente via telefono il riconoscimento dell'errore ed il sospirato via libera.

Varcato il cancello che delimita il confine tra i due stati il telefonino non riceve più il segnale. E' quasi un presagio. In Iran saremo completamente isolati e potremo comunicare con l'estero solo in alcuni uffici dotati di internet con una scheda internazionale. I doganieri iraniani sbrigano molto velocemente le nostre pratiche e mentre attendo un soldato, od ufficiale, mi fa il terzo grado. Rispondo che non mi occupo di politica e che sono interessato solo alla cultura ed all'arte, ed è la verità. Non posso e non voglio rischiare di occuparmi di faccende politiche e mettere a repentaglio il viaggio.

Riprendiamo la strada lungo un nastro d'asfalto che non ha nulla da invidiare alle nostre superstrade, con due situazioni di pericolo sempre presenti: la sabbia spinta dal vento sulla carreggiata e la guida troppo naif degli iraniani. Il clima è molto secco ed anche se la temperatura nell'auto è di 40 gradi, pochi in meno all'esterno dove la moto di Paolo procede a velocità moderata, si riesce a viaggiare bene durante le prime ore del giorno ed al tramonto. Sino a Teheran, dove poi ci separeremo, di giorno sarà lui a precedermi mentre la notte sarò io a fare da apripista con i miei quattro fari. E' un percorso molto monotono. La strada si inoltra nel deserto senza che vi siano vestigia storiche da poter ammirare, ai lati talvolta alcune oasi punteggiano il panorama di macchie verdi che spiccano sull'ocra delle campagne dove è stato da poco effettuato il raccolto. Il terreno è arido ma sembra che l'acqua non manchi a giudicare i pozzi e le fontanelle che incrociamo dalle quali sgorgano rivoli del prezioso liquido.

Il mio visto è valido solo per cinque giorni e non posso rischiare di sostare in molti luoghi prima di giungere a Teheran. Nonostante la stanchezza e la tensione della guida, specialmente per gli abbaglianti che qui sostituiscono tutte le altre luci, decidiamo con rammarico di saltare la sosta a Tabriz e di proseguire sino a Zanzan, il maggior centro iraniano nella fabbricazione dei coltelli, dove troviamo facilmente alloggio nonostante l'ora tarda. Alle prime luci dell'alba siamo già in viaggio. Teheran dista circa cinquecento chilometri ma richiederanno un intero giorno: impossibile per Paolo condurre la moto senza sostare diverse volte ed anch'io, viaggiando da solo, accuso ben presto molta stanchezza. L'autostrada verso la capitale è monotona, interrotta solo da alcuni cartelli che invitano gli automobilisti ad allacciarsi le cinture di sicurezza. In cento chilometri incrociamo solo una trentina di auto e di queste la maggior parte sono autentici pezzi di antiquariato: Chevrolet, Dodge, Ford risalenti all'epoca dello Scià. Gli automobilisti rispondono col clacson al nostro saluto, molti lo suonano per primi e tutti ci sorridono. Sono gli unici momenti in cui non si avverte il caldo, che continua ad aumentare perché ci inoltriamo nell'interno del paese, e la tensione della guida.



Deserto del Balochistan iraniano

Ad una trentina di chilometri da Teheran la periferia è un grande alveare di casermoni come si vedono nelle nostre città, molti sono privi del rivestimento. Il traffico aumenta diventando congestionato ed impazzito e dobbiamo guidare all'iraniana schivando i pazzi che tranquillamente invadono la nostra corsia ed anche noi, entrati in città, siamo impossibilitati ad invertire il senso di marcia e per lunghi tratti camminiamo col tacito assenso della polizia. Un paio di ore dopo ci separiamo dirigendoci verso i nostri alberghi che non sono eccessivamente distanti. La doccia dell'Hotel Naderi scorre a lungo sul mio corpo ripulendomi dalla polvere e dal sudore.

Nella capitale chiedo aiuto alla nostra ambasciata per ottenere il rinnovo del visto ma sia il Ministero della Cultura, competente per il suo rilascio ai giornalisti, che quello degli Esteri, me lo rifiutano. Ho circa 30 ore di tempo per lasciare il paese, pena l'arresto. In ambasciata sembrano più preoccupati e mi consigliano di ritornare in Turchia il cui confine dista "solo" un migliaio di chilometri e, secondo loro, potrei essere in grado di farcela guidando ininterrottamente per ventiquattro ore, e da lì proseguire sino ad Istanbul, prendere un nuovo visto e ritornare indietro. E' pazzesco! Vedo il mio sogno infrangersi contro tutte le ottuse burocrazie. Lascio l'ambasciata con una lettera nella quale, mi informano ufficialmente delle conseguenze cui vado incontro se sarò ancora nel paese allo scadere del visto. Hanno anche telefonato all'ufficio stampa della Farnesina avvisando del mio probabile arresto.

La fortuna sembra sorridermi. Paolo ed Enrica, informati di quanto sta accadendo, si attivano nel loro albergo per trovare una soluzione il cui nome è Mohamad, un autista iraniano che per 250 dollari accetta di trasportarmi sino alla frontiera. Alle dieci di sera, non senza commozione, lasciamo l'albergo dei miei amici e cominciamo il lungo viaggio attraverso il deserto del Belochistan iraniano. Il vento della notte entra dai finestrini abbassati regalandoci un pò di refrigerio tanto che, reclinato il sedile, riesco a schiacciare un pisolino mentre Mohamad guida con sicurezza "Himalaya". Alle prime luci dell'alba la temperatura aumenta rapidamente tanto che alle nove il termometro registra all'interno 50 gradi e noi adottiamo tutte le tecniche che possono darci refrigerio. Le fermate sono pochissime, giusto il tempo per fare benzina, acquistare bottiglie di acqua ed un pò di cibo. Mi sarebbe stato impossibile guidare da solo per più di duemila chilometri lungo strade con la segnaletica in farsi, attraversando cittadine dove lo stesso Mohamad è stato costretto a chiedere informazioni, impossibilitato a comunicare con la popolazione poiché nell'interno pochi lo conoscono ed avrei perso tempo prezioso a cercare qualche albergo dove farmi indicare la strada, ed in più privo dell'uso del cellulare.

A 50 chilometri dal posto di frontiera di Mirjiavé, alle otto di sera, Mohamad si rifiuta di andare oltre. Mi chiede di proseguire da solo mentre lui rientra a Tehran, dalla mamma e

dalla moglie. Sono fuori di me. Il visto mi scade a mezzanotte ed a nulla valgono le discussioni né il fatto che lo abbia pagato in anticipo. Solo quando la minaccia del mio coltello da caccia, che mi accompagna in tutti i miei viaggi, lo induce tra grandi mugugni, ad onorare l'impegno preso e proseguire. Un'ora e mezzo più tardi "Himalaya" si ferma davanti alla sbarra di confine abbassata. La frontiera è chiusa! Neanche l'ambasciata italiana era informata che il transito è consentito solo sino alle tre e mezzo del pomeriggio. Uno dei quattro giovani soldati di guardia, tutti con la barba nera e lunga di qualche giorno e divisa trasandata, mi sputa sui piedi minacciandoci col mitra e cacciandoci. Spero che Mohamed non racconti loro che ho un coltello ma, per mia fortuna, e' troppo vigliacco per farlo. Mentre cerchiamo invano un posto di polizia dove dichiarare il mio arrivo, incontriamo il dottor Shahir Mohana, un medico del locale ospedale, il quale accompagna Mohamad alla stazione dei bus ed il sottoscritto in un alberghetto di un suo amico. È il medico della guarnigione e mi promette che l'indomani risolverà la situazione. Mantiene l'impegno e alle 9 del giorno tutto lo staff dell'ospedale mi accompagna alla frontiera che passo un'ora più tardi. Sono in Pakistan.

Parte quarta: Pakistan

Il posto di frontiera di Taftan, sul versante pakistano, è uno dei luoghi più caldi del paese. Se non temessi di sentirmi impacciato nella guida acquisterei uno dei loro lunghi camioncini bianchi che sicuramente tengono il corpo più fresco dei miei abiti occidentali. Il ventilatore sul soffitto muove appena l'aria nell'ufficio passaporti dove la lettera speditami dal ministero del turismo fa di me un amico del paese e pochi minuti più tardi vengo accompagnato alla dogana dove l'atteggiamento amichevole dei doganieri mi mette a mio agio. La curiosità per il viaggio che sto compiendo è grande così come la voglia di venirmi incontro.



Pakistan, una delle mie scorte

Quasim Baloch, un funzionario con due grossi baffi neri, mi invita a pranzo e mi offre di riposare nel dormitorio in attesa che giunga la mia scorta. Per via del caldo, siamo nel centro del deserto del Belochistan, diviso tra Iran e Pakistan, si preferisce viaggiare di notte ma neanche questa porta un gran refrigerio. Il Levies Ranger, col suo kalashnikov, giunge verso le otto e pochi minuti più tardi partiamo salutati da tutti i funzionari. Mi aspettano lunghe ore di pericolosa guida notturna perché gli automezzi, in maggioranza grossi camions, come in tutti i paesi asiatici tengono accesi i fari abbaglianti e difficilmente li abbassano nonostante la ristrettezza del nastro d'asfalto che in alcuni punti costringe a fermarsi per dare la precedenza al mezzo di fronte. A mezzanotte, con una stanchezza che mi fa vedere doppio, entriamo nel cortile della caserma di Dubaldin dove alla luce di un paio di torce, approntano per me un "charpay", il letto di corde, sul quale stendo il sacco a pelo addormentandomi profondamente sotto il faccione della luna piena. Al risveglio scopro che l'uomo distante circa otto metri è un criminale accusato di diversi omicidi che la notte viene incatenato ad un grosso maglio in attesa di tradurlo in tribunale.



Pakistan, deserto del Balochistan

Riparto con un nuovo Ranger, cambieranno al limite di ogni distretto amministrativo, diretto a Quetta la capitale del Belochistan, circondata da montagne e situata in una posizione militarmente strategica alla confluenza delle strade per l'Afghanistan, l'Iran ed il cuore del paese attraverso il passo di Bolan. Alla periferia sono atteso da uno dei capi della locale polizia che con due jeep a sirena spiegata si fa largo nel traffico caotico scortandomi sino all'albergo. La città sembra in stato di assedio tanti sono i soldati che la presidiano: domani, 14 Agosto, è la festa nazionale in ricordo della separazione dall'India e si teme che ciò possa dare adito a disordini da parte di gruppi di fondamentalisti. La sua urbanistica fu realizzata dall'ingegnere britannico Herry Oddin-Taylor con costruzioni basse ed anti-sismiche che lasciano molto a desiderare per l'architettura. Afal Ahmed Jamal, segretario aggiunto del dipartimento per gli Affari tribali, organizza le mie nuove scorte nei villaggi delle montagne dove i pericoli sono costituiti da lunghi tratti di sterrato, pietre appuntite, dossi, e fossati pieni di melma per le recenti piogge monsoniche. In uno di questi, inevitabile perché invadeva tutta la strada e molto più profondo di quanto avevo previsto, si immerge "Himalaya" il cui motore viene totalmente sommerso di fango. Con l'aiuto di Saifullah, Ranger di scorta e provetto meccanico, riesco a tirare fuori dal fango l'auto la cui robustezza e semplicità le permettono di riavviarsi dopo diversi colpi di tosse.



Pakistan, la mia camera da letto nella caserma di Dalbaldin

Ziarat, Larolai, Larolai, Mektar, dormendo sempre nei cortili delle caserme, ed infine Rokni, ospite di Mohamad Azim Akzem, un comandante di origine afgana che non mi lascia un minuto da solo e la sera mi offre il suo "charpay" nel cortile di casa mentre coricandosi poco distante su una coperta stesa sulla nuda terra e la canna del kalashnikov appoggiata alla guancia. Nonostante sia all'interno di una caserma attorniato da soldati, qui come nelle altre, sono sempre stato invitato a chiudere a chiave l'auto!

Il Punjab, la "terra dei cinque fiumi", mi appare come un giardino dopo l'aridità del deserto e delle montagne. Il Sutlej, il Ravi, il Beas, il Jhelum ed il Chenab ne fanno la provincia più fertile del Pakistan dove vive la metà dell'intera popolazione. Attraverso questa regione passavano i grandi itinerari dell'antichità che dall'Asia centrale dirigevano verso il sub continente indiano, la Grand Trunk Road, come la chiamarono gli inglesi, e qui sorsero grandi regni come quello testimoniato dai resti archeologici di Taxila.

A Dedra Gagli Khan la mia scorta sosta sul lungo ponte che supera l'Indo, il quale in alcuni tratti tra le due sponde è largo circa cinque chilometri, per permettermi di ammirare la maestosità delle acque color ocra. Oltre, viali alberati e verdi piantaggioni sulle quali lo sguardo si riposa, costeggiano una strada ben asfaltata sulla quale vorrei guidare con un pò di calma per godermi questo invitante paesaggio ma la scorta ha fretta di giungere a Lahore,

la capitale culturale ed artistica del paese, dove bianche lenzuola mi accolgono nello storico Hotel Faletti, il principale albergo della città nell'epoca coloniale.



Pakistan, un tratto di strada verso Quetta

La frontiera con l'India è poco distante, a Wagha, dove tutte le sere alle sette i soldati dei due eserciti, entrambi addestrati dagli inglesi quando questi occupavano l'India, eseguono la cerimonia dell'ammaina bandiera con movimenti totalmente speculari. Sul versante indiano la folla che giunge dai villaggi vicini siede sulle scalinate come se fosse allo stadio mentre slogan e musiche vengono diffuse dagli altoparlanti. Lo stesso si replica su quello opposto dove i supporters dei Rangers si sgolano gridando "Pakistan Zinda Baad" - Lunga vita al Pakistan -. e per me questo è l'ultimo il saluto di un paese aspro, selvaggio ma amichevole. Il 20 Agosto 2003 alle 10,30 passo la frontiera.



Pakistan, lungo la strada

Parte quinta: India

Il controllo alla dogana indiana, nonostante i sorrisi, è molto professionale e piuttosto lungo. Forse i doganieri hanno tempo e curiosità da spendere anche perché sono l'unico turista e motorizzato per giunta. Mi fanno scaricare tutto il bagaglio nel quale rovistano alla ricerca di non so che cosa. Probabilmente, visto che provengo dal Pakistan, cercano droga.



India, Rajasthan

Il Punjab, dove sono appena entrato, mi accoglie con la sua natura immersa nel verde ma questo non basta a cancellare il ricordo del sangue versato su questa terra. La partizione dell'India nel 1948 lo tagliò in due facendovi transitare in uno scambio forzato le popolazioni hindi e musulmane, qualche milione di profughi che in ventiquattrore dovettero trasferirsi sull'altro versante lasciando tutti i loro beni mentre i treni giungevano nelle stazioni carichi di cadaveri, con a volte il macchinista unico sopravvissuto. Poi venne il massacro dei Sikh, l'etnia di maggioranza dello stato, ordinato da Indira Gandhi nel Tempio d'Oro, il luogo più sacro per questo popolo. Ma nonostante le sventure è oggi uno degli stati più ricchi dell'Unione Indiana con un reddito doppio rispetto alla media del paese, merito della laboriosità dei Sikh, molti dei quali hanno studiato nelle università britanniche, ed è anche lo stato dove vi è il più alto consumo di alcolici.

Ad Amritsar, la capitale, mi fermo il tempo necessario per pranzare rimandando la visita al Tempio d'oro al prossimo viaggio in India. Ho fretta di giungere al villaggio di McLeod Gani, sulle montagne dell'Himachal Pradesh, dove mi attendono gli amici tibetani. A tratti piove, come mi aspettavo. Anche qui il tempo da qualche anno è cambiato ed il monsone tarda a lasciare le verdi vallate e le montagne. Quando la strada comincia ad inerpicarsi tra i contrafforti dell'Himalaya, la pavimentazione da ottima diventa pessima, tutta buche e crepacci che rallentano moltissimo la velocità e rendono pericolosa la guida, specialmente di notte. E' colpa dei monsoni che con le loro piogge torrenziali fanno franare le pendici montane ed a nulla valgono le riprazioni: sono solo toppe che il prossimo acquazzone spazzerà via. Lungo la strada ritrovo pochi punti di riferimento, sono sorti nuovi villaggi, i vecchi sono stati ampliati, nuovi negozi hanno sostituito quelli dove ero solito fermarmi ed anche qui è giunto lo sforzo di modernizzazione di Delhi: su una cima svetta un ripetitore garantendo la copertura del cellulare.

Alle dieci e mezzo di sera, sotto una pioggerella sottile, McLeod Ganj è già addormentata. Qualche branco di cani randagi, qualche insegna luminosa dei botteghini di nuovi punti telefonici ed internet, radi tibetani per le strade ed ancor più radi occidentali. Nick, il proprietario dell'omonimo ristorante, dove si gustano degli ottimi piatti italiani, mi accoglie calorosamente e prepara per me una tazza di caldo "chaj". Ne avevo bisogno.

Trascorrerò i giorni in vecchia compagnia e Lobsang Wangyal, il locale corrispondente dell'agenzia France Presse, si attiva per pubblicizzare la mia avventura spedendo alla sede di Delhi un articolo su di me e delle belle foto. Per il mio commiato, dieci giorni più tardi, Lobsang organizza a casa sua una cena tibetana alla quale aggiungo le ultime buste di risotto alla milanese che ho portato dall'Italia. Lascio McLeod Ganj in compagnia di Lacky, una giovane tibetana che insegna inglese ai bambini tibetani di Majnu ka Tilla alla periferia nord di Delhi.

La mia nuova tappa è la casa di Raaj, un ex capitano dell'esercito indiano col quale sono in contatto da più di un anno e che mi ha invitato ad alloggiare presso di lui. In comune abbiamo la passione per i viaggi che Raaj ha trasformato in lavoro organizzando raids con moto e jeeps nel deserto del Rajasthan e sulle montagne dell'Himalaya. La sua abitazione, in un quartiere residenziale di Delhi, è per me un'occasione per conoscere da vicino la quotidianità di una casa indiana anche se, essendo Raaj uno scapolo impenitente, non vivrò l'atmosfera di una famiglia ma il mio ospite ed i suoi amici saranno prodighi di informazioni.



India, Ajmer

Riparto che il monzone è ancora in attività. "Himalaya" durante tutto questo cammino non ha manifestato segni di stanchezza ma la sottile pioggia indiana che cade per giorni ha invece prodotto in me un senso di insofferenza verso questa umidità che penetra nelle ossa. Della stessa opinione è Fredrik, un giovane fotografo svedese che mi accompagnerà sino alla meta con l'intento di fare alcuni servizi fotografici lungo la strada. Purtroppo le previsioni meteo non sono buone: troveremo pioggia lungo il percorso ed a Bombay.

Jaipur, nella terra dei Raja, è una delle mete turistiche più gettonate dell'intera India. Quando sostiamo per chiedere informazioni, veniamo circondati da un gruppo di indiani che in un fluente italiano mi chiedono notizie sul viaggio. Sono commercianti che hanno vissuto a lungo in città del nord Italia con le quali mantengono rapporti commerciali spedendo manufatti dell'artigianato locale. Accanto a loro alcuni uomini vestiti di bianco con vistosi turbanti rossi si offrono per deliziarci con la danza dei loro cobra che tengono riposti in un sacco di tela bianca. Sono membri di una tribù di zingari le cui donne danzano per le comitive di turisti mentre gli uomini, oltre ad esibirsi come incantatori di serpenti, sono

anche cacciatori di rettili e vengono spesso chiamati quando in una casa si scopre un ospite non invitato.

L'autostrada verso sud ci porta a Pushkar, ai margini del deserto, importante centro di pellegrinaggio per gli hindu, dove però il nastro asfaltato sorregge lontano dal deserto impedendoci di avvicinarci ai cammelli che nella Camel Fair di novembre, la fiera del bestiame, sono l'attrazione principale. Continua a piovere e la velocità deve essere necessariamente ridotta non solo per l'asfalto bagnato ma anche per i "break speed", i cordoli costruiti trasversalmente lungo la strada per frenare gli eccessi di velocità, pericolosissimi perché taluni sono alti anche trenta centimetri, non sono verniciati con le classiche strisce gialle e si confondono con l'asfalto per cui li si vede solo quando sono troppo vicini per tentare di rallentare. Su uno di questi, superato a settanta all'ora, "Himalaya" spicca letteralmente il volo atterrando sulle quattro ruote e per nostra fortuna senza alcuna conseguenza. Né io né Fredrik, che vigila per indicarmi eventuali ostacoli, lo avevamo visto.

Il mio compagno di viaggio mi lascia ad Udaipur per rientrare a Delhi dove deve terminare il suo stage presso la Reuter e prosegue da solo lungo strade che sono tutte un cantiere. La viabilità in tutto il paese è in costante potenziamento e mentre diversi cartelli porgono le scuse dell'amministrazione agli automobilisti per i rallentamenti ed i disagi, altri penzolanti dai nuovi ponti ricordando con il volto del primo ministro Vajpayee gli sforzi del governo del Bjp per rendere l'India un paese moderno.

Il paesaggio comincia a mutare man mano che mi inoltro nello stato del Gujarat e poi in quello del Maharashtra. Il deserto, le montagne, la polvere che penetra ovunque vengono gradualmente sostituiti con il verde intenso dei campi e della vegetazione che ammantava le colline. Il traffico diviene man mano più convulso mentre mi avvicino alla costa del Mare Arabico che in alcuni punti è parallela alla strada. Densissime nuvole grigie cariche di pioggia sembrano sorgere dal mare e dalla nebbiolina che vi aleggia dalla quale spuntano alti piloni di energia elettrica.

Alle otto di sera di un piovigginoso 22 settembre 2003 giungo alla periferia di Bombay, oggi ribattezzata Mumbai, il maggiore centro finanziario ed industriale del continente ed una delle città più popolate con i suoi sedici milioni di abitanti, quelli ufficialmente censiti. Chiamata dai portoghesi Bombaim "buona baia", divenne Bombay durante la dominazione britannica e nel gennaio del 1996, con l'arrivo al potere dei membri del partito Shiv Sena, ha ripreso l'antico nome in lingua maratha, un ritorno alle origini culturali ed un definitivo affrancamento dalla dominazione coloniale.



L'arrivo a Bombay

Dopo sessantadue giorni dalla partenza da Brindisi la Valigia delle Indie vi approda nuovamente. Un'avventura che per molti versi non è stata dissimile da quella di Thomas Waghorn ed il cui consuntivo è stato l'apprezzamento rivoltomi da un uomo che mi si è avvicinato mentre ero seduto in un bar: "Ma tu non sei il postman, l'uomo che ha portato l'India Mail da Londra?" mi dice "Ho visto la tua foto sul Bombay Times."

Rosario Mascia