

SOCIETÀ ITALIANA
DEI VIAGGIATORI

*Bollettino
della
Società Italiana
dei Viaggiatori*

ANNO TERZO · 2014 | VOLUME DUE

FIRENZE

Società Italiana dei Viaggiatori

FIRENZE

*Bollettino periodico in attesa di registrazione
presso il Tribunale di Firenze*

Direttore

Alessandro Agostinelli

Redazione

Chiara Fontanella, Claudio Serni, Danilo Soccia

Progetto grafico

PetriBros

Comitato scientifico

GARANTI

Marcella Antonini Nardoni

segretario generale Fondazione Bardini Peyron - Firenze

Maurizio Bossi

saggista - Firenze

Vinicio Capossela

musicista - Milano

Franco Cardini

storico - Istituto Scienze Umane Firenze

Laura Cassi

geografo - Università di Firenze

Philippe Daverio

critico d'arte - Milano

Ahmed Habouss

antropologo - Università Orientale di Napoli

Mario Maffi

americanista - Università Statale di Milano

Giovanni Pratesi

geologo - Università di Firenze

Patrizio Roversi

attore - Bologna

Giorgio Van Straten

scrittore - Firenze

REVISORI

Adele Dei

Università di Firenze

Antonio Fournier

Università Torino

Luigi Marfè

Università Parma

Manuele Masini

Universidade Nova Lisboa

Filippo Romeo

Università Catania

Maria Gloria Roselli

Museo Storia Naturale, Antropologia Etnologia Firenze

Info

www.societadeiviaggiatori.org

info@societadeiviaggiatori.org

*Bollettino
della
Società Italiana
dei Viaggiatori*

La Bussola

Un numero quasi interamente dedicato alla bicicletta questo terzo annuario del 2014 della Società Italiana dei Viaggiatori. Il tema della bicicletta è derivato da un progetto che abbiamo cominciato col Festival del Viaggio dello scorso anno, in collaborazione con la Regione Toscana, la Provincia di Firenze e il Comitato Mondiali di Ciclismo (che si sono svolti a Firenze lo scorso settembre), e che prosegue in questo 2014 proprio con questo progetto editoriale. Si auspica che gli articoli dedicati alla bici trovino interesse nei nostri soci, perché questo antico e perfetto mezzo di trasporto è un compagno ideale dei viaggi lenti e delle perlustrazioni del fine settimana nei luoghi prossimi, nelle zone della nostra esistenza quotidiana.

Perché la bicicletta è un fedele scudiero, o come scriveva bene Alberto Savinio:

“C’è qualcuno che vorrebbe affermare la superiorità dell’automobile sulla bicicletta? Superiore la bicicletta invece, non fosse che per la sua andatura silenziosa, per quel ronzio d’oro che accompagna il suo moto, ed è ancora un silenzio nel silenzio. [...]”

Il ciclista che fa vita in comune con la propria bicicletta, la chiama “il mio cavallo”. In questa appellazione c’è orgoglio e una qualche megalomania, ma c’è molto affetto soprattutto, molta fiducia e una legittima fierezza. Si sono viste biciclette lasciarsi morire sulla tomba del padrone...”

Quindi **Paolo Ciampi** ha cercato di spiegare che cosa sia viaggiare in bicicletta, che cosa pensa un cicloamatore alle prese con questo cavallo meccanico, e come sia soddisfacente muoversi sul territorio in bici. Mentre **Walter Bernardi** ci regala un’anticipazione tematica del suo prossimo libro. E qui parla dell’uso della bicicletta durante gli episodi resistenziali della Seconda Guerra Mondiale.

Il portfolio fotografico è affidato anche quest’anno ad un professionista, dopo Simone Donati e Manfredo Pinzauti. Stavolta è la fotografa milanese **Silvia Amodio** a raccontarci, sempre in bianco e nero, la poesia della bicicletta nell’Africa del Burkina-Faso, dove ha sviluppato un lavoro ritrattistico di indubbia suggestione, cavando dalla prosaica fotografia di reportage (spesso malata di immagini cristallizzate della povertà del “terzo mondo”) le persone che qui assumono un aspetto nobile.

L’articolo di apertura di questo Bollettino è però di uno scrittore che adoro per le sue scelte radicali, in tutti i sensi. **Tiziano Fratus** da poeta si è fatto alberatore, adoratore, descrittore, protettore e – perché no – divulgatore della storia degli alberi, di questo patrimonio immenso che il nostro pianeta non può permettersi di tenere in secondo piano. Nel suo articolo di apertura ci offre un panorama avvincente e vario di quanta storia e quante “radici” (anche umane) ci siano negli alberi.

Questo terzo numero del nostro annuario si chiude con due reportage.

Il primo è della nostra redattrice (e organizzatrice della sessione palermitana del Festival del Viaggio), **Marcella Croce** che racconta una ragguardevole esperienza di viaggio in Etiopia.

Il secondo reportage è del nostro socio **Andrea Marchetti** che, con un gusto letterario finissimo, ci accompagna per mano nelle fredde notti norvegesi, a Oslo.

È quindi tempo di lettura, di produzione di sogni, di progettazione di nuovi percorsi e nuovi viaggi.

Vi siamo vicini, in una delle più belle esperienze umane: partire.



TIZIANO FRATUS

(Bergamo, 1975) vive dove finisce la pianura e iniziano le montagne, ai piedi delle Alpi Cozie. Ha scritto molti libri di poesia prima di partorire i concetti di Homo Radix e alberografia, a cui ha dedicato molti libri, tra cui *Manuale del perfetto cercatore d'alberi* (Feltrinelli), *Il sussurro degli alberi* (Ediciclo), mentre è in uscita *L'Italia è un bosco* (Laterza). Disegna itinerari, guida passeggiate per cercatori di alberi, allestisce mostre fotografiche, fa laboratori nelle scuole per bambini radice, collabora col quotidiano «La Stampa» e il Ministero dell'Ambiente.
www.homoradix.com



PAOLO CIAMPI

Paolo Ciampi, giornalista professionista e scrittore, si divide tra la passione per i viaggi e la curiosità per i personaggi dimenticati nelle pieghe della Storia.

Tra gli oltre venti libri pubblicati spiccano titoli dedicati a viaggiatori immaginari come Emilio Salgari, a esploratori come Odoardo Beccari, ma anche al viaggiare slow in bicicletta e a piedi.

Nel suo sito librisonoviaggi.it racconta le sue letture e i suoi viaggi.



WALTER BERNARDI

Nato nel 1948, è professore ordinario di storia della scienza alla Facoltà di Lettere e Filosofia di Arezzo (Università di Siena), di cui è stato Preside dal 2009 al 2012.

Ha pubblicato volumi e CD-Rom su Redi, Spallanzani, Galvani e Volta.

Filosofo e ciclamatore, il suo ultimo libro si intitola "La filosofia va in bicicletta", Ediciclo, 2013.



SILVIA AMODIO

Si laurea in filosofia con una tesi sperimentale svolta alle Hawaii sulle competenze linguistiche dei delfini. Nella sua attività di fotografa e giornalista ha lavorato per L'Espresso, Airone, D la Repubblica delle donne, Anna, Famiglia Cristiana e da molti anni collabora a L'Informatore Unicoop Toscana.

Sue opere sono state pubblicate su Arte Mondadori, Zoom, Photo, Progresso Fotografico.

Il lavoro realizzato in Burkina Faso è stato commissionato da Coop Lombardia.

www.silviaamodio.com



MARCELLA CROCE

Giornalista, collabora al quotidiano "La Repubblica" e dal 2011 è responsabile del Centro Studi Avventure nel Mondo di Palermo per il quale organizza attività culturali relative al viaggio.

Tra le sue pubblicazioni si ricordano: *Oltre il chador - Iran in bianco e nero* (Medusa, Milano 2006), *L'anima nascosta del Giappone* (Marietti, Milano 2009).

www.marcellacroce.com



ANDREA MARCHETTI

Nato a Pisa nel 1960. Economista specializzato in commercio internazionale, negli ultimi 15 anni ha vissuto a Londra, Barcellona e Shanghai.

Con la scusa del lavoro ha inoltre finora visitato 751 città in 60 paesi del mondo.

In realtà il motivo della sua irrequietezza è una fulminazione derivata dalla lettura dell'Elogio della fuga di Laborbit, e l'averne maturato la seguente convinzione: "Tu intanto scappa, anche se non sai ancora da cosa: di sicuro prima o poi lo scoprirai".

Bollettino 2014

Studi

TIZIANO FRATUS

METTENDO RADICI

Gli alberi più antichi del pianeta

9

PAOLO CIAMPI

TOSCANA IN BICICLETTA

Storia e storie nel paesaggio più bello del mondo

15

WALTER BERNARDI

PEDALI E MOSCHETTI A VALIBONA

3 Gennaio 1944, un episodio cruciale della storia della Resistenza e del ciclismo

25

Portfolio

SILVIA AMODIO

DUE RUOTE IN BURKINA-FASO

37

Report

MARCELLA CROCE

ETIOPIA, PRESEPE VIVENTE

47

ANDREA MARCHETTI

SE UN VIAGGIATORE, A OSLO, DI NOTTE...

50

TIZIANO FRATUS

METTENDO RADICI

Gli alberi più antichi del pianeta

La California è l'Eden delle conifere: qui sussultano le maggiori creature del pianeta. Ci sono le sequoie giganti o *Sequoiadendron giganteum* che hanno trovato un nome nelle menti degli uomini per poter essere avvicinate, per non generare timori o livore: Generale Grant, Generale Sherman, Grizzly Giant, Mother of the Forest, Oliver Twist, Lincoln, Hercules, Genesis, Ghost Tree, eccetera. Le sequoie giganti vivono in cluster, in formazioni, nei boschi delle montagne sulla Sierra Nevada, dove sono tutelate da parchi oramai mitici quali Yosemite, King's Canyon, Sequoia National Park. Nel mio studio conservo la sezione di una sequoia monumentale che fino a ottobre sveltava lungo la SissiWeg, la via della principessa Sissi che attraversa la città-giardino di Merano, era la seconda per circonferenza del tronco del Trentino Alto Adige, fino alla malinconica decisione di abbattimento. Ogni tanto la guardo, fisso il suo cuore rosato, salmonato, e la accarezzo, ripensando ai giganti che ho ammirato in quel monumento della natura che è la Giant Forest. Ci sono le foreste di sequoia costali, *Sequoia sempervirens*, da noi chiamate talvolta sequoie a foglia di tasso: i più alti alberi del pianeta frondano fino all'altezza di 115 metri, più alte delle cascate del Niagara! Provenendo da Los Angeles e diretti a nord le prime che s'incontrano stanno nella deliziosa Big Sur, la cittadina dove hanno vissuto e scritto Jack Kerouac e Henry Miller, ve ne sono due esemplari millenari al Pfeiffer State Park. Radicato nell'ombra di questi giganti ho partorito, alcuni anni fa, il concetto di Homo Radix, che ha fecondato come una nuova nascita la mia età adulta. Fra San Francisco e il confine con l'Oregon s'incontrano foreste vastissime, così alte da non riuscire a vederne la cima, e così ampie da perdersi. Esemplari di 15-16 metri di circonferenza dei tronchi. Non sono luoghi dove poter camminare liberamente, come ci capita nei boschi delle nostre Alpi e dell'Appennino, al contrario si è portati a seguire i sentieri, e a non poter allontanarsi mai più di qualche passo. Non è un caso che l'albero più alto del pianeta si trovi a poche centinaia

di metri da un sentiero abitualmente percorso, in una posizione ancora non conosciuta dal grande pubblico, nel Redwood National Park. Un modo per individuare esemplari ultramillennari è osservarne la chioma: se è complessa, ingrossata, è di certo un esemplare maturo. Al contrario le sequoie con chiome appuntite sono giovani.

Abbandonata la costa si penetra nella valli interne, talvolta ardenti, dove anche le querce spinose e i platani lasciano spazio al deserto rosso. Le città sono spesso circondate da coltivazioni di frutta su larga scala, e dai vigneti, sempre più diffusi. I vini della California, chessenedica, sono sempre più vari e buoni. Si arriva nella cittadina di Mojave, dove esiste un parco dedicato ai Joshua Trees (qualcuno ricorderà il titolo d'un disco degli U2), specie *Yucca brevifolia*, il cui nome riprende un episodio della Bibbia, quando Giosuè alza le braccia al cielo per pregare: così i mormoni a metà Ottocento, attraversando quest'area, hanno trovato riparo sotto queste piante e si sono nutriti dei suoi frutti. Osservandoli vi hanno ravvisato l'immagine d'un uomo dalle braccia alzate. Alcune di queste agavacee raggiungono i trecento anni d'età. La statale 14 porta a Indian Wells dove si imbecca l'autostrada 395 che taglia in due la vallata bruciante che costeggia la Death Valley, e dalla parte opposta la catena montuosa che porta sulla cima della più alta montagna degli Stati Uniti, Alaska a parte: il Whitney.

Si arriva alla cittadina di Big Pine, con la chiesa bianca dei metodisti costruita nel 1896, accanto alla quale c'è uno dei più bei platani californiani. Oltre c'è la sede della Inyo National Foreste dedicata all'Ancient Bristlecone Pine Forest: una casupola con foto e mappe, informazioni e l'immane e sventolante bandiera a stelle e strisce, e anche una sequoia piantata il 23 luglio del 1913 all'inaugurazione della strada che porta sulle Montagne Bianche, la meta finale del mio viaggio, a oltre tremila metri di altitudine, dove riposano gli alberi più annosi del pianeta. La sequoia è chiamata Roosevelt Tree, presidente ai tempi era Teddy Roosevelt.

Ci sono luoghi che chiedono una preparazione per essere goduti appieno. Qualche grammo di storia che in fondo non fa mai male. Due sono le date fondamentali riguardanti i Bristlecone Pines o *Pinus longeva*: 1948 e 1958. Nel '48 in Europa le nazioni lentamente si risollevarono

dall'orrore della guerra, in Italia si svolgevano le elezioni politiche che consegnavano l'Italia a quarant'anni di DC; i due giganti d'Asia scuotevano le spalle e si rendevano indipendenti, l'India di Gandhi e la Cina comunista di Mao. Nel mentre A. E. Noren, forestale all'Inyo National Forest, scopriva un albero che si rivelerà assai importante, un pino di grandi dimensioni. La notizia raggiunge le orecchie del professore Schulman attivo all'Università dell'Arizona, impegnato in un dipartimento specializzato nello studio degli anelli degli alberi; decide d'organizzare una campagna di rilevamento nel 1953, ripetuta poi nel '56 e nel '57. Gli esiti superano le migliori aspettative: vengono portati in laboratorio alcuni campioni e si scopre che i pini ingialliti e contorti presentano più generazioni sul medesimo esemplare, convivono alberi morti e alberi vivi, ma soprattutto si scopre che superano i quattromila anni! E' nel 1958, l'anno di morte del professore, che il *National Geographic Magazine* pubblica uno storico servizio in cui si presenta la scoperta di Methuselah, un esemplare datato 4600 anni, assicurando i Bristlecone Pines (*Pinus longeva*) alla notorietà quali alberi più annosi del pianeta. L'albero è stato successivamente analizzato e la sua datazione odierna tocca i 4504 anni. Lo studioso Tom Harlan ha certificato l'età di un altro pino già studiato ai tempi da Schulman, arrivando a contare 4806 anni (nel 2007), ovvero l'albero iniziava a vivere 2800 anni prima della nascita di Gesù.

Successivamente è stato individuato un esemplare ancora più annoso che è stato abbattuto per sbaglio nel 1964, da un ricercatore, sul versante settentrionale del Wheeler Peak, in Nevada.

Di quell'epoca d'oro sono rimaste alcune foto, una è qui nel mio studio, presa da un libro che acquistai sul posto: si vede Schulman chino a contare i cerchi nel tronco d'un pino e dietro, in un elegantissimo e poetico bianco e nero, la corona di montagne completamente dipinta di bianco.

Sono passati sessant'anni, il visitatore può salire lungo strade asfaltate fino allo Schulman Grove, dotato di centro visite con ricco bookshop e tre itinerari percorribili a seconda del tempo e della voglia di scarpinare. Il libro da avere s'intitola *The Bristlecone Book*, scritto da Ronald M. Lanner, autore anche dell'altrettanto splendido *Conifers of California*.

La mattina dell'ascesa mi sveglio nella tenda che ho piazzato ai piedi di

un ghiacciaio, faccio colazione con uno scoiattolo nero che rosicchia la sua pigna. A nord di Big Pine s'imbocca la strada che porta in un deserto di pietre, poi sostituito da conifere e ginepri. La lingua d'asfalto sale e la si segue educatamente come la scia chimica delle formiche, per superare i 1000, i 2000, infine i 3000 metri. La vista si fa spettacolare: la catena montuosa in lontananza, i ghiacciai sottili e lineari, pennellate di bianco svirgolate, e le ombre viaggianti delle nuvole che macchiano valloni e crede. Questa è la vera montagna, non dissimile dal più familiare paesaggio alpino. Difficile da credere che quassù esista l'Olimpo delle conifere! L'ingresso del parco è segnato da una casupola vuota, si prosegue e si arriva al centro visite. Partono tre sentieri: il Methuselah Trail (lungo 4 miglia e mezzo), il Bristlecone Cabin Trail (2 miglia) e il Discovery Trail (1 miglio). Scelgo il più corto ma espressamente perché transita lungo la Scalinata degli alberi antichi. Lo spettacolo di colori, sfumature, di contorsioni e ramificazioni è indescrivibile. I pini sono spettacolari fin dai più piccoli dettagli: i rametti a cinque aghi, le pigne color viola lunghe 4 o 5 cm, l'odore pungente delle resine. Uno dei primi alberi che s'incontrano è uno "spento", morì nel 1676 all'età di 3200 anni. Si possono vedere le geometrie concentriche degli anelli, cento anni possono essere racchiusi in un pollice di crescita (2,54 cm). Svolazzano alcuni grilli insistenti, che ribattezzo grilli-mitraglia per lo schiocco ripetuto che emettono; volando spalancano le ali accendendo lampi rosa. Si arriva ai piedi d'un gigante con molte ramificazioni sparate a raggiera, una sorta d'istrice giallo e grigio, è uno dei più grandi che si possano avvicinare nel grove. Alcuni scalini incastrati nei sassi segnalano l'inizio della Pathway of the Ancients, dove Schulman nel '53 scoprì i primi 4000. A sinistra un albero mostra cerchi legnosi che paiono scolpiti e incisi col goniometro, altri esemplari sulla destra sembrano fiamme immobilizzate in procinto di ricominciare ad ardere, altri ancora sono cresciuti a zig zag, non si capisce se siano uno o diversi pini saldati insieme. Il sentiero svolta a sinistra, la collina proseguirebbe a salire dove abitano altri vegliardi. Il sentiero, al contrario, inizia a scendere ma prima di tornare a valle s'incrocia uno degli "spenti" più fotografati, un danzatore avvitato, senza una foglia. La sua immagine si ritrova in molti libri. Lo ribattezzo Fred Astaire.

Nonostante la frenesia, l'eccitazione, l'ammirazione impagabile per un paesaggio immerso in sfumature di colore che mi porterò dentro per

sempre, il meglio deve ancora arrivare. Dal grove parte una strada di 14 miglia, la Scenic Byway, un'ora di balzelli e polveri, pietrisco e punti di domanda; a metà strada si tocca un altro grove, alcuni pini hanno assunto forme incredibili, a riprova che la natura «ama farsi guardare», come dice l'ingegnere forestale ticinese Roberto Buffi. Finalmente si approda al Patriarch Grove, a ben undicimila piedi (3900 metri). Si sbocca su un pianoro, dove si parcheggia accanto ad un edificio quadrato, la toilette. Da qui si tratteggiano due sentieri: il Timberline Ancients e il Cottonwood Basin Overlook Trail, entrambi lunghi meno d'un miglio. Il Cottonwood porta sulla collina, dove si manifestano esemplari davvero grandi, uno sembra un riccio, lo fotografo e lo ammiro. Mi avevano detto che qui la filosofia del "non diamo nomi ai singoli alberi" raggiungeva l'apice delle possibili applicazioni, proprio per evitare che il turista venga ad ammirare soltanto due alberi sulle migliaia presenti, e che, ancor più, si disinnesci la corsa alla foto con l'esemplare più antico della terra che avrebbe rischiato di portare alla sua perdita in poco tempo. E' una filosofia critica oggi molto diffusa fra i rangers, ne ho discusso anche nei parchi di sequoia, dove si cerca di valorizzare l'intera foresta, i groves piuttosto che i singoli alberi. Nonostante questo il protagonista resta il Patriarch che si trova all'inizio dell'altro itinerario, a pochi passi dalla foto di Lessie, sì, proprio il cane del piccolo schermo, che qui venne a girare alcune scene del telefilm. Il Patriarch è il più grande pino *longeava* conosciuto per circonferenza del tronco, venne scoperto nel '48 da Noren, come ricorda una pietra posta alla base dell'albero; ha una circonferenza del tronco pari a 38 piedi (11 metri e mezzo). Tocca in altezza la dozzina di metri. Nel suo tronco coabitano ben nove esemplari, è, come scrive Lanner, un "clump", un raggruppamento. L'età, nonostante la dimensione, si aggira intorno ai 1500 anni. Qui resto a gustarmi lo stordimento del viaggio, dei numeri, la poeticità d'un paesaggio lunare in pieno giorno.

PAOLO CIAMPI

TOSCANA IN BICICLETTA

Storia e storie nel paesaggio più bello del mondo

La storia – una storia di viaggiatori e di due ruote – un giorno sarà raccontata in un delizioso libriccino, opera degli stessi due protagonisti. Si chiamavano Joseph Pennell ed Elizabeth Robins, erano una coppia decisamente eccentrica. Lui, americano, era un quotato illustratore di libri e riviste, lei, inglese, una scrittrice già abbastanza conosciuta. Ma l'arte aveva ben poco a che vedere con l'idea che li aveva portati in Toscana nell'autunno 1884. Assai meno, in ogni caso, delle buone gambe e della baldanza della gioventù.

I due si erano portati dietro uno strano marchingegno, che non si sapeva se classificare come un velocipede o piuttosto come una carrozza a pedali. Forse più precisamente un triciclo, con quelle due ruote enormi ai lati e una più piccola davanti. Se il mezzo era piuttosto impermeabile a ogni definizione, l'obiettivo di Joseph ed Elizabeth era decisamente chiaro: da Firenze avrebbero pedalato fino a Roma.

Non è detto che siano stati i primi – e del resto quello che conta quasi sempre non è fare una cosa per la prima volta, ma trovare il modo di raccontarla. A me piace comunque pensare che lo siano stati: i primi cicloturisti arrivati da un altro paese per attraversare la Toscana e un bel pezzo di Italia.

Pare che alla loro partenza, da piazza Santa Maria Novella, direzione via Tornabuoni, Ponte Vecchio e quindi Porta Romana, si fosse radunata una folla di *inglesi*, per salutarli, ma soprattutto per farli desistere. Troppi pericoli li attendevano. Chi parlava di osterie truffaldine, chi di malaria e di colera, chi addirittura di briganti. Esagerazioni, forse. Però le strade erano davvero pessime. Dovevano ripensarci: quella era *impresa da disperati*.

Contrariamente alle previsioni andò tutto bene. Al massimo scontarono un bel po' di ironia e qualche diffidenza. Come quella monaca dalle parti di Empoli che, alla loro vista, si tramutò in una statua di sale, tranne poi

scuotersi e farsi il segno della croce: retaggio di tempi non lontani in cui la bicicletta si era sì imposta come *anti-cavallo*, per dirla con Gianni Brera, però portava con sé sospetti e inquietudini. Da mettere in conto, del resto: era successo anche con la *satanica* macchina a vapore.

Un giorno Joseph ed Elen avrebbero raccontato la loro impresa parlando soprattutto di una bellezza che solo nel lavoro dei pedali si era resa disponibile:

È vero che spesso accade di vedere tutte queste cose in fretta, dai finestrini del treno in corsa. Ma solo seguendo il serpenteggiare della strada o i lunghi rettifili come facevamo noi, fermandoci a nostro agio o rallentando, si può godere dell'intensa bellezza del paesaggio e provare gli stessi sentimenti degli uomini del passato che sapevano bene come rendere piacevoli i loro viaggi.

Sono trascorsi gli anni e poi i decenni. *Aggeggi* come i tricicli di Joseph ed Elen sono spariti dalle strade per trovare posto, quando è andata bene, in un angolo di qualche museo. I velocipedi sono stati sostituiti da biciclette sempre più leggere, sofisticate, tecnologicamente avanzate. Le due ruote hanno vissuto la loro stagione di gloria per poi soccombere di fronte alle macchine. Il Touring Club Ciclistico Italiano, nato nel 1894 per iniziativa di un gruppo di 57 velocipedisti, ha perso quel *ciclistico* e con esso l'idea che le due ruote fossero il mezzo migliore per avventurarsi nel mondo. Gli italiani dopo aver sgomitato per applaudire chi Bartali e chi Coppi, si sono lasciati stregare da altri campioni e altri miti.

Ma con tutto questo, vale ancora quella bellezza, anzi, quel sentimento della bellezza di cui parlavano i due temerari pionieri del cicloturismo. Vale ancora soprattutto in Toscana. Anzi, forse vale ancora di più in una regione come questa, da sempre fucina di tifosi e di campioni del ciclismo, ma sempre di più terra ospitale per gli appassionati del viaggiare lento, al dolce ritmo dei pedali. Per tutti coloro, insomma, per cui la bicicletta non è un traguardo da tagliare, ma semmai il piacere che all'alba del Novecento già descriveva una bella penna come Alfredo Oriani, non senza un crampo di nostalgia, già allora.

Andarsene ovunque, ad ogni momento, arrestandosi alla prima velleità di un capriccio, senza preoccupazioni come per un cavallo, senza servitù come in treno... Domani l'automobile ci permetterà viaggi più rapidi e più lunghi, ma non saremo più né così liberi né così soli.

Mi servo di citazioni che arrivano da tempi lontani. Ma forse è questo il bello della bicicletta. Spazio più tempo. E tempo che in realtà è sommatoria di tempi, rimando, corrispondenza. Soprattutto in Toscana, come prescindere?

Pensiamo all'evento degli eventi, che non è una gara, ma una manifestazione cicloturistica, se si vuole, o piuttosto una festa. L'epica della bicicletta e la sua elegia. Un canto di bellezza, comunque.

Si chiama l'Eroica e si tiene solitamente la prima domenica di ottobre, dal 1997. Biciclette d'epoca e strade bianche che non hanno mai conosciuto l'asfalto. Freni e cambi che forse ai tempi di Gimondi e panini al prosciutto. Fango alle ginocchia come le cicatrici di un capo indiano e saliscendi sulle colline che si meritano un bel bicchiere di Chianti, una volta arrivati.

L'effetto malinconia di una giornata, e solo quella?

Forse anche questo, certo. Ma anche un altro modo di viaggiare buono per tutto l'anno. E un mondo che se non è il paradiso del cicloturista è qualcosa che gli si avvicina.

A organizzare l'Eroica è il Parco ciclistico del Chianti, soggetto che, tradotto in un numero, significa 400 chilometri di percorsi ideali per gli appassionati delle due ruote. Strade asfaltate, strade bianche, sentieri sterrati da mountain-bike. Castellina, Gaiole, Radda, Greve, Castelnuovo Berardenga, i borghi del Chianti. Il paesaggio toscano da cartolina, che diventa colpo d'occhio e odore per chi lo attraversa. Vigneti e boschi. La natura modellata da secoli di lavoro paziente. Il passato e il presente, appunto.

Stesse sensazioni, in tutt'altro contesto, per la Val di Chiana. Qui da alcuni anni il cicloturismo significa in primo luogo il Sentiero della Bonifica, un itinerario ciclopedonale di oltre 60 chilometri, attraverso la terra che l'antico fiume Clanis, nella sua corsa sempre più pigra verso il Tevere, aveva trasformato in palude. Ci sono voluti secoli di lavoro sotto

i Medici e quindi i Lorena, il genio di Leonardo da Vinci e la sapienza tecnica di Vittorio Fossombroni, ma i risultati sono sotto gli occhi di tutti. E questa terra sottratta all'acqua è diventata terra buona non solo per gli allevamenti della chianina, ma anche per il cicloturista in cerca di pace.

Il Sentiero della Bonifica corre lungo il Canale Maestro, la principale opera di ingegneria idraulica, attraverso colmate, ponti, canali, gallerie, chiuse: una sorta di museo a cielo aperto. E ancora spazio e tempi diversi a dialogare tra loro. Tempi remoti, anche. Perché questo si rammenta a ogni colpo di pedale, in val di Chiana. Gli etruschi non sono sole le tombe sotto Cortona o il meraviglioso enigma della Chimera, conservata all'Archeologico di Firenze. Gli etruschi sono anche ombre, emozioni, che il fruscio dei pedali sembra evocare.

Però quanta altra Toscana, per i cicloturisti.

Scorro le cartine della regione, solo per soffermarmi su qualche itinerario. Non necessariamente più bello o più importante degli altri. Semmai scelto a caso, sulla scia di qualche suggestione, a volte di un'esperienza. Che nel mio caso è quasi sempre un'esperienza pigra, non da ciclista della domenica – certo non mi avrete mai visto a forzare sui pedali per scalare l'Abetone – ma piuttosto da cicloturista pronto a cogliere al volo ogni tentazione per saltar giù dal sellino. Per una foto, per una degustazione, per uno scorcio da assaporare fino in fondo.

Sulla costa, per esempio, un itinerario ad anello che da San Vincenzo, per una quarantina di chilometri, mette insieme la macchia mediterranea del parco naturale di Rimigliano, la bellezza senza tempo del golfo di Barattti e della rocca di Populonia, le antiche sorgenti termali di Venturina. E sempre sulla Costa degli Etruschi – un nome perfetto per un turista slow – le *biciclettate poetiche* che da Donoratico, verso l'interno, conducono a Bolgheri e Castagneto Carducci. Poche decine di chilometri da pedalare in scioltezza, attraverso un paesaggio tra i più suggestivi della Toscana. Fino ai cipressi più letterari di Italia, quel duplice filare immortalato da Giosué Carducci in una delle poesie che non so ora, ma alla mia generazione era quasi un comandamento imparare a memoria, allo stesso modo della nebbia agli irti colli. San Guido, Bolgheri, Castagneto Carducci, gli antichi possedimenti dei conti della Gherardesca,

sulle ultime propaggini delle Colline Metallifere. Il Medioevo dei guelfi e dei ghibellini, l'odore del mare non lontano, i vigneti di vini che hanno strappato l'applauso dei migliori enologi.

Sempre sul mare, più a nord. La Versilia, con la trentina di chilometri tra Viareggio e Massa, quasi per intero in pista ciclabile sul lungo mare, percorso adatto veramente per tutti, anche per i più pigri, anche per i bambini alle prime esperienze. Ma anche un parco tutto da scoprire come quello che mette insieme la tenuta di San Rossore, il lago di Massaciuccoli e mille altre suggestioni. Anche letterarie, anche musicali: il corpo di Shelley bruciato sulla spiaggia, nello stesso punto in cui il mare lo restituì – e le onde che pare mormorino ancora i suoi versi: *Se viene l'Inverno, potrà la Primavera essere lontana?* Ma anche la pineta di Levante fino a Torre del Lago, fino a villa Borbone e ai posti che furono del grande Puccini.

Ancora, per i più allenati, l'Elba, un'isola da sfruttare pienamente fuori stagione, quando le spiagge di Cavoli e Fetovaia non sono prese di assalto, magari per scoprire l'Elba che non è l'Elba dei villeggianti, quella delle miniere di ferro abbandonate, delle ginestre e delle sugherete, di sterrate buone per chi, sulla sua mountain bike ha bisogno non solo di mare, ma anche del cielo che è habitat naturale dei gabbiani reali.

Davvero, c'è di che sbizzarrirsi. Ancora uno sguardo alle cartine degli itinerari cicloturistici della Toscana: possibilità, tentazioni. Da Capalbio fino al Giardino dei Tarocchi, il capolavoro open air dell'artista Niki de Saint Phalle, una manciata di chilometri di assoluto godimento attraverso oliveti e boschi di querce e lecci. La Val di Merse, con un percorso che attraverso i territori di Sovicille, Chiusdino, Monticino e Murlo, penetra nel cuore della Montagnola Senese e raggiunge le propaggini meridionali delle vallate dell'Elsa e della Cecina: la pace di uno dei territori più incontaminati del centro Italia, le tracce degli etruschi e di un Medioevo aspro, l'incanto di San Galgano. E perché no, la val d'Orcia da sperimentare sui pedali, per raggiungere magari anche il Monte Amiata, gambe e polmoni da mettere in gioco ma anche ottime ricompense per il corpo e per il morale, da raccogliere per esempio alle terme di Bagno Vignoni o di Bagni San Filippo.

Senza fare torto a tutto il resto. Perché poi basta tuffarsi sul sito ufficiale del turismo in Toscana, alla sezione che agli appassionati di vacanze sulle due ruote offre ogni informazione utile per pianificare un viaggio. Qua-

lunque esso sia: percorsi sportivi e per famiglie, in città e per mountain-bike. In totale 220 itinerari, per tutti i gusti e le possibilità, ognuno con scheda descrittiva, georeferenziazione, link per vivere il territorio piuttosto che limitarsi ad attraversarlo chilometro dopo chilometro.

Il sito è nato con i Mondiali di ciclismo che nel 2013, per la prima volta, sono stati ospitati in Toscana. Occasione non solo per investire in una vetrina internazionale ma per investire su progetti di cicloturismo e di mobilità urbana sostenibile in grado di rimanere anche dopo la fine delle gare.

Perché diciamolo: Toscana terra di ciclisti e cicloturismo, ma anche Toscana dove ancora molte cose restano da fare. C'è la bellezza, c'è il paesaggio, c'è la storia, c'è il fascino di itinerari senza rivali al mondo, però, con tutto questo, gli uomini devono fare la loro parte. Intendo gli uomini di oggi, mica chi è venuto prima di noi e, generazione dopo generazione, ci ha consegnato tutto questo.

Abbiamo ancora molto da imparare da una regione come il Trentino, in termini di segnaletica, servizi, accoglienza, intermodalità con altri mezzi di trasporto. Per non dire di tante esperienze europee di cui la Toscana dovrebbe fare tesoro. Soprattutto sui grandi itinerari, quelli che implicano viaggi di più giorni, su percorsi sicuri, con un'identità geografica o culturale. Come per il Danubio in Germania e in Austria o come per il Vallo di Adriano in Inghilterra.

Per fortuna anche da questo punto di vista qualcosa sta cambiando. La Francigena da Pontremoli a Monteriggioni è stata attentamente mappata dalla Fiab (la Federazione italiana amici della bicicletta) e presto i suoi 400 chilometri saranno attrezzati anche con adeguata segnaletica, mentre si stanno studiando soluzioni alternative ai tratti promiscui, segnati da traffico intenso. E anche per la grande assente, l'opera attesa e discussa da più di 20 anni, qualcosa si sta muovendo: siamo allo studio di fattibilità per i 370 chilometri della Ciclopista dell'Arno, dalle sorgenti alle foci, dal parco nazionale del Casentino alla tenuta di San Rossore, con Firenze e Pisa sulla strada. Un'opera che, quando sarà finalmente completata, attirerà i cicloturisti di tutto il mondo.

La Toscana è terra di campioni delle due ruote, ma anche di scrittori e giornalisti che hanno donato la loro parola alle due ruote, contribuendo

in questo modo a consolidare l'idea del rapporto necessario, direi intimo, tra la Toscana e la bicicletta. A volte caratteracci, sia gli uni che gli altri, come si conviene.

Prendete per esempio Curzio Malaparte, lo scrittore, e Gino Bartali, il campione. Pare che un giorno il primo abbia domandato al secondo:

Non trovi che la tua bicicletta somigli a una bella ragazza?

E che Bartali, accarezzando il cuoio morbido del sellino, abbia risposto:

Troppo magra per i miei gusti.

Ma levategliela, la bicicletta, da sotto il sedere di Ginettaccio. Levatelo, il sogno della bicicletta, a uno come Curzio Malaparte, che nel 1949 si prese anche la briga di scrivere di Coppi e Bartali per i francesi, con qualche parolina che magari fece anche indispettire i cugini di Oltralpe.

In Italia la bicicletta appartiene a pieno titolo al patrimonio artistico nazionale, esattamente come la Gioconda di Leonardo, la cupola di San Pietro o la Divina Commedia. Ci si stupisce che non sia stata inventata da Botticelli, Michelangelo o Raffaello.

Giocava facile, Malaparte, a ricordare che sia Giotto che Ginettaccio erano nati dalle parti di Firenze. Però non era questo, non era decisamente questo. Agli stessi francesi l'autore di *Maledetti toscani* spiegava così quel miracolo di libertà e leggerezza che era le due ruote:

Ci chiediamo come possa stare in piedi ed ecco che lei prende il volo, in equilibrio su un invisibile filo d'acciaio, come un acrobata sulla fune.

In silenzio trafigge lo spazio, in silenzio entra nel tempo. Senza un briciolo di pudore, viola tutti i misteri del paesaggio, dell'orizzonte, della natura. Scivola sulla strada come sul filo di un rasoio, inclinandosi con grazia nelle curve, dondolando dolcemente in salita, gettandosi alla cieca verso le verdi vallate, verso l'abisso delle pianure assolate.

Ci scommetto, avrebbe pagato per avere i francesi e tutti gli altri in Toscana, per una delle classiche del ciclismo che in Toscana è sempre mancata. Pensare che anche la prima gara internazionale si era disputa-

ta a Firenze, negli ultimi scampoli della capitale, una gelida mattina di febbraio con un pugno di strani atleti in sella ad ancora più strani *aggeggi*, ruota anteriore enorme e senza copertone. Gli organizzatori avevano lanciato l'idea chiamando a raccolta il mondo intero:

Si preparano bei giorni per il velocipede... la cavalcatura dell'avvenire! Il Veloce club, recentemente istituito a Firenze, bandisce a' popoli una prima gara fra velocipedisti cosmopoliti!

Lo stesso sogno di Malaparte e forse di Ginettaccio e di tanti altri. Poco importa che di quella Firenze-Pistoia nessuno aveva più parlato, mica come per la Milano-Sanremo. Non sapevano che sarebbe stato con il cicloturismo che il mondo delle due ruote si sarebbe dato appuntamento in Toscana.

WALTER BERNARDI

PEDALI E MOSCHETTI A VALIBONA

3 Gennaio 1944, un episodio cruciale della storia della Resistenza e del ciclismo

1. La linea che separa la politica, la storia e lo sport è sempre stata, com'è noto molto sottile. Basta ricordare, per restare nell'ambito del ciclismo, il Tour de France del 1948 e le strepitose vittorie sulle Alpi di Gino Bartali, che contribuirono a calmare gli animi degli italiani e ad evitare il rischio della guerra civile dopo l'attentato del 14 luglio al segretario del P.C.I. Palmiro Togliatti. Qualche anno prima nel pieno della seconda guerra mondiale e all'inizio della lotta partigiana che avrebbe portato alla liberazione dell'Italia dall'oppressione nazi-fasciata, in una gelida alba del 3 gennaio 1944, per uno strano scherzo del destino le strade della lotta politica e del ciclismo si incrociarono in un modo che nessuno avrebbe mai potuto immaginare davanti al fienile di un casolare in cima a un valico sperduto sui monti della Calvana, al confine tra i comuni di Vaiano, in provincia di Prato, e di Calenzano, in provincia di Firenze. Quella data, di cui ricorre proprio quest'anno il settantesimo anniversario, segnò l'inizio della Resistenza in Toscana. Davanti al fienile del borgo medievale di "Case di Valibona" quel giorno si svolse una feroce battaglia tra partigiani e militi repubblicani che ha rappresentato una delle pagine più gloriose della lotta di liberazione.

Il passo di Valibona consente di superare nel punto più basso, ad appena 600 metri di quota come indica il toponimo, il massiccio montuoso della Calvana e di collegare la valle del Bisenzio, nel versante a ovest verso Prato, alla Val di Marina e quindi al Mugello, dalla parte a est verso Calenzano. Per questo è sempre stato frequentato dai viaggiatori fin dai tempi antichi. Stando ad alcuni recenti ritrovamenti archeologici, pare fosse proprio questo l'itinerario in terra pratese della cosiddetta "Via etrusca del ferro", una grande arteria di comunicazione che partiva dalle miniere dell'isola d'Elba e collegava i porti del mar Tirreno a quelli

dell'Adriatico. Dopo aver fatto sosta all'emporio di Gonfienti, nella piana di Prato, persone e merci prendevano la strada della Calvana, oltrepassavano alla Futa gli Appennini e scendevano a Marzabotto (l'etrusca Misa), da dove prendevano la via della pianura padana per approdare al porto di Spina, nelle valli di Comacchio.

Oggi su queste strade di montagna si disputano due importanti gran fondo di mountain-bike con partenza ed arrivo a Prato. La prima, denominata "Da Piazza a Piazza", è giunta alla venticinquesima edizione e nel suo tracciato si propone di partire da una piazza di Prato e di arrivare all'altra senza mai attraversare il fiume Bisenzio, risalendo alle sue sorgenti alle pendici di Iavello e scendendo dall'altro versante della Calvana. La seconda, denominata "Scarpi-Rampi" è una gara a coppie che si corre da ventun'anni sulle pendici della Calvana, un concorrente a piedi e uno in bici, tutti e due devono arrivare insieme per essere classificati. Ma allora, nel 1944, nessuno avrebbe mai immaginato che si potesse arrivare lassù in cima alla Calvana su due ruote! Quel giorno di gennaio non c'erano biciclette, non c'erano ciclisti a Valibona, ma tanti giovani, chi con la camicia nera e il fez e chi con il colbacco e la stella rossa sovietica, fascisti e comunisti, rossi e neri, italiani e stranieri. Alcuni di loro avevano corso in bicicletta, altri avevano fatto il tifo chi per questo o quell'altro campione, e a volte erano anche venuti alle mani per un eccesso di passione sportiva. Ora, senza sapere gli uni degli altri né avere possibilità di riconoscersi, si fronteggiavano minacciosi imbracciando un moschetto e brandendo una bomba a mano, e si apprestavano a partecipare a una sfida che metteva in palio non una coppa qualunque ma la vita o la morte, la gloria o l'infamia.

2. Al giorno d'oggi per arrivare a Valibona partendo da Prato occorre affrontare sentieri impervi, stradelli e mulattiere che spesso sono diventati impraticabili sia per l'avanzare inesorabile della vegetazione che per il degrado del fondo in pietra, che conserva comunque segni evidenti dell'opera dell'uomo. È proprio il caso del tratto pratese dell'antica via etrusca e romana che, salendo da Gonfienti verso gli abitati di Filettole e Carteano, si inerpica nella stretta vallecchia di Rio Buti tra i contrafforti di Monte Cagnani a sinistra e della Retaia a destra fino ad arrivare al passo di Valibona. Una strada suggestiva per le file di cipressi e quercioli che segnano il percorso e le numerose grotte che costellano l'alveo del

torrente, ma non certo “assai comoda”, come la definiva nel 1881 nella sua *Guida della Val di Bisenzio* il presidente del CAI di Firenze Emilio Bertini, anche se “senza pericoli”. Carabinieri e militi repubblicani del presidio di Prato e del distaccamento di Vaiano non avevano certo scelto questa soluzione la notte tra il 2 e il 3 gennaio 1944. Partiti con un paio di camion, avevano fissato di ritrovarsi all’Isola, piccolo gruppo di case tra La Briglia e Vaiano, nota all’epoca perché c’era un’importante fabbrica tessile della ditta Beniamino Forti. I fratelli Marino e Guido Bardazzi, ricchi industriali di Vaiano oltre che fascisti di lungo corso, erano arrivati addirittura con la loro auto, che stando alle testimonianze del tempo era una fiammante 1100 rossa. Tutti insieme avevano poi proseguito per Fabio, dove si erano dovuti fermare di fronte a uno stretto sentiero che non consentiva il transito motorizzato. Assunta la formazione di marcia, avevano oltrepassato a piedi i casolari di Parmigno ed erano arrivati al punto in cui oggi si incrocia la nuova strada che sale da Faltugnano. A questo punto avevano dovuto inerpicarsi a fatica su per la ripida costa di Monte Cagnani, giungendo dopo un paio d’ore al valico di Valibona, a 617 metri di altitudine. Di qui avevano iniziato a percorrere l’ampia depressione pianeggiante che si stende tra i monti Cagnani e Cantagrilli fino a incontrare, dopo circa un chilometro nei pressi della sorgente del Rio Buti, la mulattiera che sale da Filettole. Poche centinaia di metri li dividevano a questo punto dal Crocicchio di Valibona, un quadrivio di sentieri che salgono a sinistra verso il Monte Maggiore e a destra verso Cantagrilli. Ormai vicini alla meta, avevano proseguito per altri quattrocento metri prima di sbucare nello spiazzo davanti a Case di Valibona, a 602 metri di altitudine.

Dal versante opposto di Calenzano la salita si presenta più lunga ma meno impervia, e può essere affrontata comodamente con una jeep o un 4x4. I militi del Battaglione Ettore Muti e alcuni plotoni di carabinieri di Prato e Calenzano l’avevano fatta anche loro parte in camion e parte a piedi. Avevano seguito la rotabile che da Carraia porta al valico delle Croci in direzione di Barberino del Mugello, poi arrivati poco prima della Cassiana avevano svoltato a sinistra e preso a salire su per la Calvana arrivando all’abitato di Secciano, dove forse avevano lasciato gli automezzi pesanti. Proseguendo a piedi o con qualche camionetta avevano incontrato la strada proveniente, verso il passo delle Croci, dall’antico borgo di Casaglia (più noto al giorno d’oggi come Regina del Bosco),

e dopo un paio di chilometri erano giunti anche loro al gruppetto di case di Valibona, ma dalla parte opposta a quella da cui erano arrivati i pratesi. Nella piccola radura teatro della battaglia è stato realizzato nel 2013 un parco attrezzato e il fienile dei partigiani è stato recuperato e restaurato dai Comuni di Calenzano e di Campi Bisenzio, e oggi è sede dell'Ecomuseo della Resistenza e della Memoria, dove sono raccolte testimonianze fotografiche e si organizzano manifestazioni di rievocazione storica in occasione delle principali feste nazionali.

Lassù in cima, in mezzo a prati e boschi di querce, abeti e cipressi di grande bellezza, oggi non ci vive più nessuno, il tempo si è come fermato da quel giorno del gennaio '44. Ma allora c'era un bel borgo di case e di stalle di contadini e di pastori, circa trenta di persone. La tranquilla vita della piccola comunità era stata improvvisamente sconvolta poco prima di Natale del '43 dall'arrivo di una ventina di partigiani provenienti dal Monte Morello, sopra Firenze. Valibona costituiva per loro un punto di passaggio, intendevano scendere giù nella Valle del Bisenzio e andare a prendere posizione sulle montagne pistoiesi, verso l'Abetone. Erano stati bene accolti, per combattere il freddo pungente della notte si erano sistemati dentro il fienile della famiglia Lastrucci, e tutti insieme, partigiani e contadini, avevano fatto festa la notte di Capodanno.

All'alba del 3 gennaio, tra le rocce e lungo i sentieri che dalla Calvana scendono giù a precipizio fino a Vaiano e a Calenzano, il sangue era stato sparso a fiotti in quel terribile inizio di anno che tanti altri lutti avrebbe portato a Prato e in tutte le città della Toscana. A dimostrazione della ferocia della battaglia, durata più di tre ore, si possono vedere ancor oggi sul traliccio dell'alta tensione piazzato proprio davanti al fienile i fori delle pallottole. Dopo un furioso crepitare di mitragliatrici e di colpi di moschetto, con lanci ripetuti di bombe a mano, sul terreno erano rimasti tre partigiani e un numero imprecisato di fascisti. Alcuni feriti morirono nei giorni successivi, tra i quali anche il capo dei repubblicani, il comandante della Guardia Nazionale Repubblicana di Prato Duilio Sanesi. Nel punto in cui era caduto il capo partigiano Lanciotto Ballerini è stato eretto nel 1967 un cippo per ricordare a tutti che "su questo monte in cruenta battaglia contro soverchianti forze nazi-fasciste caddero accumulati dai grandi ideali di libertà, di pace, di indipendenza dei popoli" tre partigiani, un toscano di Firenze, un sardo di Oristano e un tenente dell'Armata Rossa sovietica. Per vendicare i loro caduti, i fascisti si ac-

canirono sulla popolazione di Valibona, colpevole di aver dato ospitalità ai partigiani; il villaggio venne incendiato, il bestiame razziato e tutti gli abitanti, tra cui una donna incinta, furono legati e trascinati al carcere fiorentino delle Murate.

3. Sembra incredibile pensando alla carica di solidarietà e di fratellanza che ha sempre caratterizzato la storia del ciclismo, che quella volta tifosi e corridori, avvelenati dalle ideologie politiche e da eventi più grandi di loro, si trovassero a combattere su fronti opposti in una lotta spietata per la sopravvivenza. I partigiani erano solo diciassette, dodici italiani, un inglese, due russi e due slavi scappati dai campi di concentramento dopo l'8 settembre '43. Due degli italiani, il comandante della formazione Lanciotto Ballerini di Campi Bisenzio e il suo braccio destro Lorenzo Barinci di Sesto Fiorentino, erano grandi appassionati di ciclismo, perché allora lo sport delle due ruote non aveva rivali e entusiasmava le folle molto più del calcio. E da buoni toscani si erano entusiasmati per le vittorie di giovani promesse del ciclismo pratese di quegli anni come Aldo Bini e Fiorenzo Magni, oltre che per campioni del calibro di Bartali e Coppi.

Lanciotto era stato un eroe di guerra, aveva combattuto in Africa e nei Balcani; possedeva notevoli doti atletiche e si era cimentato in varie pratiche sportive, boxe e ciclismo. Pare che fosse stato uno dei capi della tifoseria pratese di Aldo Bini e lo seguisse durante le corse, accapigliandosi con i tifosi fiorentini di Gino Bartali. Simpatizzava per il Partito d'azione, mentre il suo compagno di lotta Lorenzo era comunista, ma, a dimostrazione del fatto che la passione sportiva non aveva colori politici, lui non faceva distinzioni tra corridori di idee cattoliche o fasciste, faceva il tifo per tutti, tant'è vero che in tasca portava, mescolate alle fotografie della mamma e delle sorelle, anche quelle di Bartali, di Coppi e di Magni. Ma quella mattina nessuno di loro pensava allo sport, e soprattutto nessuno poteva immaginare che si sarebbe trovato faccia a faccia, armi in pugno, con una camicia nera che avrebbero voluto incontrare in tutt'altre occasioni.

I fascisti erano arrivati in forze a Valibona, erano più di centoventi tra carabinieri, militi della Guardia Nazionale Repubblicana di Vaiano e di Prato e volontari del battaglione "Ettore Muti" di Firenze. Nelle file dei repubblicani di Vaiano c'era anche Fiorenzo Magni, un grande cam-

pione dall'indomito coraggio destinato a diventare nell'immediato dopoguerra il "terzo uomo" capace di rivaleggiare con Bartali e Coppi e di vincere tre Giri d'Italia nel 1948, nel 1951 e nel 1955, oltre a tre Giri delle Fiandre consecutivi dal '49 al '51 che gli avrebbero meritato l'altro soprannome di "Leone delle Fiandre". Ma nel 1944 Magni era ancora agli inizi della carriera; aveva firmato il suo primo contratto da professionista con la Bianchi solo nel 1941, dopo che si era imposto, ancora da dilettante, nel Giro della Provincia di Milano, una cronometro a coppie insieme a Vito Ortelli. Una gara che aveva rivinto anche nel 1943 in coppia con Glauco Servadei, dopo essersi imposto in modo perentorio nella prima classica in linea, il Giro del Piemonte del '42. Fiorenzo aveva appena ventitre anni, poteva considerarsi una promessa dello sport e vantava molti tifosi a Prato, ma al momento era solo un giovane in camicia nera che quella mattina, invece di inforcare la bicicletta per andare ad allenarsi, era stato costretto a imbracciare il mitra e salire su a Valibona per uccidere altri giovani come lui con il fazzoletto rosso al collo che, se non ci fosse stata quella guerra fratricida, forse sarebbero stati in prima fila ad applaudirlo all'arrivo di una corsa.

4. Dopo tre ore di battaglia feroce, Ballerini giaceva a terra fulminato da un colpo alla testa, Barinci era riverso in un fossato poco lontano con il viso maciullato da un proiettile che gli era entrato dal collo e gli aveva tagliato la lingua e la guancia. Ed è proprio qui, davanti al fienile di Valibona, che la leggenda racconta sia avvenuto l'incontro tra il partigiano e la camicia nera, tra Loreno e Fiorenzo, tutti e due legati dalla passione per la bicicletta ma irrimediabilmente divisi dalla politica. Al processo che si era svolto alla Corte di Assise di Firenze nel gennaio 1947 Barinci era stato chiamato a testimoniare, ma di Magni, imputato latitante, non aveva detto nulla. Dieci anni dopo, quando l'ex-camicia nera in bicicletta si era ormai ritirato dalle corse da un anno ma era ancora viva nella mente dei tifosi la sua foto sulla salita di San Luca a Bologna con una clavicola rotta e un tubolare legato al manubrio tra i denti, Barinci era stato intervistato da una famosa staffetta partigiana fiorentina, Maria Luigia Guaita. E a lei aveva parlato per la prima volta di Magni, raccontando che, quando i miliziani fascisti lo avevano trovato agonizzante, lo avevano rigirato e gli avevano frugato in tasca. Avevano trovato il portafoglio con "le fotografie di Bartali di Coppi di Magni", e proprio allora era

accaduto un fatto incredibile, che ha tutta l'aria di essere stato inventato di sana pianta. Ecco la scena nelle poche parole del partigiano: "Il Magni le guarda bestemmia e se ne va", mentre gli altri camerati gli sparano a bruciapelo senza nemmeno questa volta ucciderlo.

Come aveva fatto Barinci, viene da chiedersi, che era, per sua stessa ammissione, "più morto che vivo" e aveva la "bocca piena di sangue", a riconoscere Magni? E poi perché l'altro avrebbe dovuto bestemmiare? Forse perché aveva scoperto di avere un tifoso partigiano? O perché era anche tifoso di Coppi e Bartali, che erano più famosi di lui, visto che avevano già vinto Giri d'Italia e Tour de France, mentre lui era un dilettante noto solo a Prato e nei dintorni? Dopo più di trent'anni di silenzio, nel 1992, Barinci era tornato a parlare di Valibona e di Magni con uno storico pratese, Michele Di Sabato, raccontando l'episodio in modo diverso, un po' più plausibile, anche se difficile da prendere per buono. Ora ricordava di aver sentito un altro miliziano che si rivolgeva così al campione in camicia nera: "Guarda, Magni, ci sei anche te in fotografia". Ma per precisare subito, a scanso di equivoci o di querele: "Però io quella persona a Valibona non l'ho vista". Parole che qualche anno dopo Barinci aveva dimenticato di avere ascoltato quando forniva l'ennesima versione dei fatti ad Alfredo Martini, un altro corridore ciclista che militava nella Resistenza e aveva anche lui testimoniato al processo di Firenze:

"A distanza di tempo io parlai col Barinci - ha raccontato Martini -, che conoscevo bene essendo anch'egli di Sesto Fiorentino. Mi disse che in tasca teneva la foto del Magni in quanto suo sostenitore, ma negò di aver visto Fiorenzo durante il conflitto a fuoco e nemmeno dopo".

Ancora più incredibile di quello di Barinci era stato il racconto dell'uccisione di Lanciotto che aveva fatto nella stessa intervista a Maria Luigia Guaita la vedova del capo partigiano, Carolina Cirri. A Valibona lei non c'era stata a riprendere il corpo del marito e ben poco poteva sapere di come si erano svolti i fatti, ma aveva raccolto una serie di dicerie che aveva avvalorato e diffuso grazie all'autorevolezza che le derivava dal suo ruolo di vedova del primo martire della Resistenza in Toscana. Come la notizia, del tutto infondata, che i fascisti erano andati "su in seicento", oppure l'altra più plausibile, ma che attende ancora una seria indagine

storica anche se era diffusa tra la gente del posto, secondo la quale erano stati proprio loro, i fascisti, ad uccidere il maresciallo dei carabinieri di Calenzano, Alfredo Pierantozzi, perché “non erano contenti di come si era comportato”. Su Magni poi, Carolina aveva emesso una sentenza tanto spietata quanto inconsistente: “Il Magni di Prato, il corridore, si vantava di averlo ucciso”.

L'accusa non aveva, com'è facile intuire, nessuno straccio di prova; non è dato nemmeno sapere da dove fosse saltata fuori, perché nessuno né al processo né dopo aveva mai detto una parola su chi poteva aver ucciso il capo partigiano e sul ruolo che aveva avuto Magni durante la battaglia, tant'è vero che la Corte d'Assise accertò che non c'erano prove nemmeno per stabilire se era presente o meno a Valibona. Per questo era stato assolto dall'accusa di omicidio, mentre aveva goduto dell'amnistia varata dal ministro della giustizia Togliatti per quella di collaborazionismo, tornando in questo modo un uomo libero di dedicarsi finalmente solo e soltanto alle corse in bicicletta.

Su tutta la vicenda di Valibona Magni ha sempre mantenuto, nonostante le accuse che lo avevano sempre rincorso per tutta la vita, il più assoluto riserbo, e non ha mai voluto dare la sua personale versione dei fatti. Fino a pochi mesi dalla morte, avvenuta nell'ottobre 2013, quando ha concesso un'intervista, poi raccolta in un libro, al giornalista della Rai Auro Bulbarelli. “Per oltre sessant'anni”, ha detto, “sono stato restio a parlare di queste vicende, ma visto che c'è stata gente che ha scritto su Valibona senza nemmeno avere la compiacenza di ascoltare la mia versione, ora, almeno in questo libro, anch'io ho voluto raccontare come andarono le cose quella notte”. Ha respinto con sdegno l'accusa della vedova Ballerini, definendola una “pura invenzione”, anche se ha ammesso che lui a Valibona c'era andato quella mattina di gennaio del '44, ma aveva dovuto farlo; era “un militare”, era arrivato un ordine e lui lo aveva eseguito, ma dal suo moschetto non era stato sparato “nemmeno un colpo”. “A Valibona c'ero, mica posso negarlo”, ha aggiunto tentando di chiudere così questa pagina buia della propria vita che di lì a pochi mesi sarebbe arrivata al traguardo finale, “ma confermo con la più grande convinzione e sincerità che non feci del male a nessuno”.

5. Dopo il 25 aprile '45 Magni, che era fuggito in Lombardia pochi mesi dopo Valibona, aveva lasciato le corse ed era sparito dalla circolazione

per quasi un anno, inseguito da un mandato di cattura del Procuratore della Repubblica di Firenze. Al processo non si era presentato ed era stato giudicato in contumacia, ma aveva scelto un avvocato di fiducia molto abile, il quale aveva pensato bene di citare come testimoni a discarico, oltre ad Alfredo Martini, anche due altri corridori toscani, Bini e Bartali. Magni considerava il pratese Aldo Bini il suo maestro e si allenava con lui sulle strade della Val di Bisenzio; era però un maestro un po' speciale, perché gli insegnava tutto quello che doveva fare un professionista serio, ma che lui era il primo a non mettere in pratica. Aveva infatti doti di sciatore e velocista eccezionali, ma le buttava al vento perché gli piacevano le donne e la buona tavola; per questo, pur avendo vinto di tutto, aveva dovuto rassegnarsi a fare il gregario. Non a caso era soprannominato "il monello di Prato". A Fiorenzo diceva sempre: "A me garba anche la bella vita... Tu non farlo".

Magni aveva invece incontrato Gino Bartali fin da subito come avversario; la prima volta era stato il 17 settembre 1939 a una corsa open ai Giardini Margherita di Bologna. Erano andati in fuga loro due, poi in vista dell'arrivo Bartali gli aveva sussurrato: "Di', non mi vorrai mica battere? C'è un millino per te": erano le famose mille lire dell'epoca con le quali si poteva vivere da benestanti un mese intero, come recitava una canzone. Al giovane esordiente era parso di toccare il cielo con un dito a non fare la volata e lasciar vincere il campione. Ma quando sulla via del ritorno a Prato aveva raccontato la cosa al suo maestro, Bini lo aveva redarguito di brutto per aver preferito i soldi alla possibilità di battere un campione. Fiorenzo fu però molto contento di andare quattro giorni dopo a ritirare in una pasticceria di via del Corso a Firenze, gestita da un amico di Gino, i soldi dentro una busta. Si fece accompagnare in bicicletta da Alfredo Martini, il quale, ripensando a distanza di tanto tempo a quell'episodio curioso, non ha potuto fare a meno di osservare in un'intervista che quelle mille lire furono "tra le pochissime" che Ginetaccio tirò fuori di tasca, "non perché fosse un turchio ma perché non amava aggiustare le corse".

6. Nessuno dei due, né Bini né Bartali, si presentò a testimoniare al processo, certamente per timore delle reazioni dei tifosi. Racconta ancora Martini:

"Il presidente della Corte d'Assise fece l'appello dei corridori chiamati a

testimoniare. Bartali Gino ... non presente. Bini Aldo ... non presente. Martini Alfredo ... presente”.

Nel corso di un'intervista che ho realizzato a casa sua, a Sesto Fiorentino, il 13 dicembre 2013, Alfredo ha ricordato ancora con emozione la tensione che c'era nella sala d'attesa della Corte d'Assise di Firenze, in via Cavour vicino a Piazza San Marco, quando andò a testimoniare a favore di Fiorenzo.

“Entra nell'aula passando in mezzo a due ali di folla, la tensione era alta, molti erano curiosi, tanti mostravano chiaramente la loro avversione verso i fascisti chiamati alla sbarra. Io dissi quello che mi dettava la mia coscienza, che per quello che sapevo io Fiorenzo Magni era una persona perbene. Nessun fiato”.

In un'aula piena zeppa di ex-partigiani e militanti comunisti che reclamavano una condanna esemplare per i fascisti, il partigiano Martini giurò che per lui Magni era una persona perbene. “Cosa ci deve dire signor Martini a favore dell'imputato Magni Fiorenzo?”, gli chiese il presidente. E lui: “Che tutti l'hanno sempre considerato una persona retta, una persona che ha ottenuto buoni riscontri tra i tifosi di ciclismo perché provocava tanto agonismo nelle corse e quindi si faceva ammirare per il suo coraggio e per il suo comportamento. Una persona insomma dai sani principi che non avrebbe fatto del male a nessuno”. A distanza di tanti anni, Martini ha rievocato le impressioni di quel giorno, che ha lasciato un segno indelebile nella sua vita e rafforzato la sua amicizia fraterna con Magni, un'amicizia più forte di tutte le ideologie politiche:

“Parlai pochi minuti, non mi chiesero altro. Ai giudici evidentemente interessava l'aspetto umano, non quello politico. Volevano sentirsi dire che Magni era un ragazzo perbene e che, probabilmente, il suo coinvolgimento nei fatti a lui contestati era indipendente dalla sua volontà. Che si era trovato nel mezzo di un grande guaio, insomma, senza la reale intenzione di arrecare danno al prossimo”.

7. Nel verbale dell'udienza, ritrovato da poco tempo, il cancelliere si era limitato a registrare uno degli episodi più emblematici della storia del ciclismo e della vita civile e politica italiana con queste poche parole:

“Opportunamente interrogato sul fatto, il teste risponde: Il Magni, che è corridore ciclista, fino al 25 luglio 1943 mi è parso ottima persona. Nessun fatto specifico so a favore o a carico di lui”.

Purtroppo il Presidente della Corte non consentì all'avvocato difensore, come forse lui avrebbe voluto, di porre qualche ulteriore domanda al testimone, perché Martini avrebbe potuto aggiungere qualcosa di più preciso – come lo stesso avvocato scriveva nella sua richiesta alla Corte – non solo su quello che era l'atteggiamento di Magni “nei confronti del governo repubblicano”, ma soprattutto per quale ragione “egli fosse stato costretto a vestire la divisa della Guardia Nazionale Repubblicana”. Addirittura avrebbe potuto spiegare, non è dato sapere in base a quali riscontri documentali, come aveva fatto il ciclista di Vaiano ad essere “sempre largo di aiuti verso elementi antifascisti”. Queste cose Martini non le conosceva e ben poco avrebbe potuto dire su cosa aveva fatto Magni a Vaiano tra il '43 e il '44. Ma avrebbe potuto certamente raccontare quello che ha riferito a me poco tempo fa, a casa sua. I due vecchi amici si erano dati appuntamento un giorno in bicicletta sulla via Pratese, vicino a Sesto Fiorentino, per una sgambata di allenamento. Che mese sarà stato? Alfredo non ricorda, probabilmente nella primavera '44, quando ormai Fiorenzo aveva deciso di gettare alle ortiche la camicia nera. Tra un colpo di pedale e l'altro il partigiano era entrato in argomento dicendo al legionario fascista di stare attento perché la situazione peggiorava sempre più. “Non lo vedi che il fascismo è finito? Pensa a te Fiorenzo, stai attento”. E lui:

“Non ti preoccupare, sto attento. Ho dovuto arruolarmi nella milizia perché altrimenti mi mandavano chissà dove nella contraerea, invece così sono vicino a casa, a Vaiano, dove si fanno le guardie lungo la ferrovia e basta”.

Ho domandato ad Alfredo se era stato Magni stesso o il suo avvocato a cercarlo prima del processo. “Nessuno mi aveva contattato”, ha risposto,

“avevo semplicemente ricevuto una cartolina postale da San Marino”. L’hai conservata, ho chiesto trepidando all’amico? “Macché, l’ho persa nel trasloco di casa”. Ti ricordi almeno cosa diceva? Quello sì, risponde Martini:

“Diceva pressappoco così: Caro Alfredo, ti ho chiamato a testimoniare in Corte d’Assise di Firenze per i fatti che mi riguardano. Fiorenzo”.

La storia di Fiorenzo Magni prima che diventasse il terzo uomo, un protagonista della grande epopea del ciclismo, la storia dell’ex-camicia nera travolta dagli eventi di Valibona attende ancora di essere scritta.

Bibliografia

E. Bertini, *Guida della Val di Bisenzio*, Prato, Tipografia di A. Lici, 1881

M. L. Guaita, *Storie di un anno grande. Settembre 1943 – agosto 1944*, Firenze, La Nuova Italia, 1975

Michele Di Sabato, *Ricerche e documenti sulla Resistenza pratese*, Prato, Pentolinea, 1995

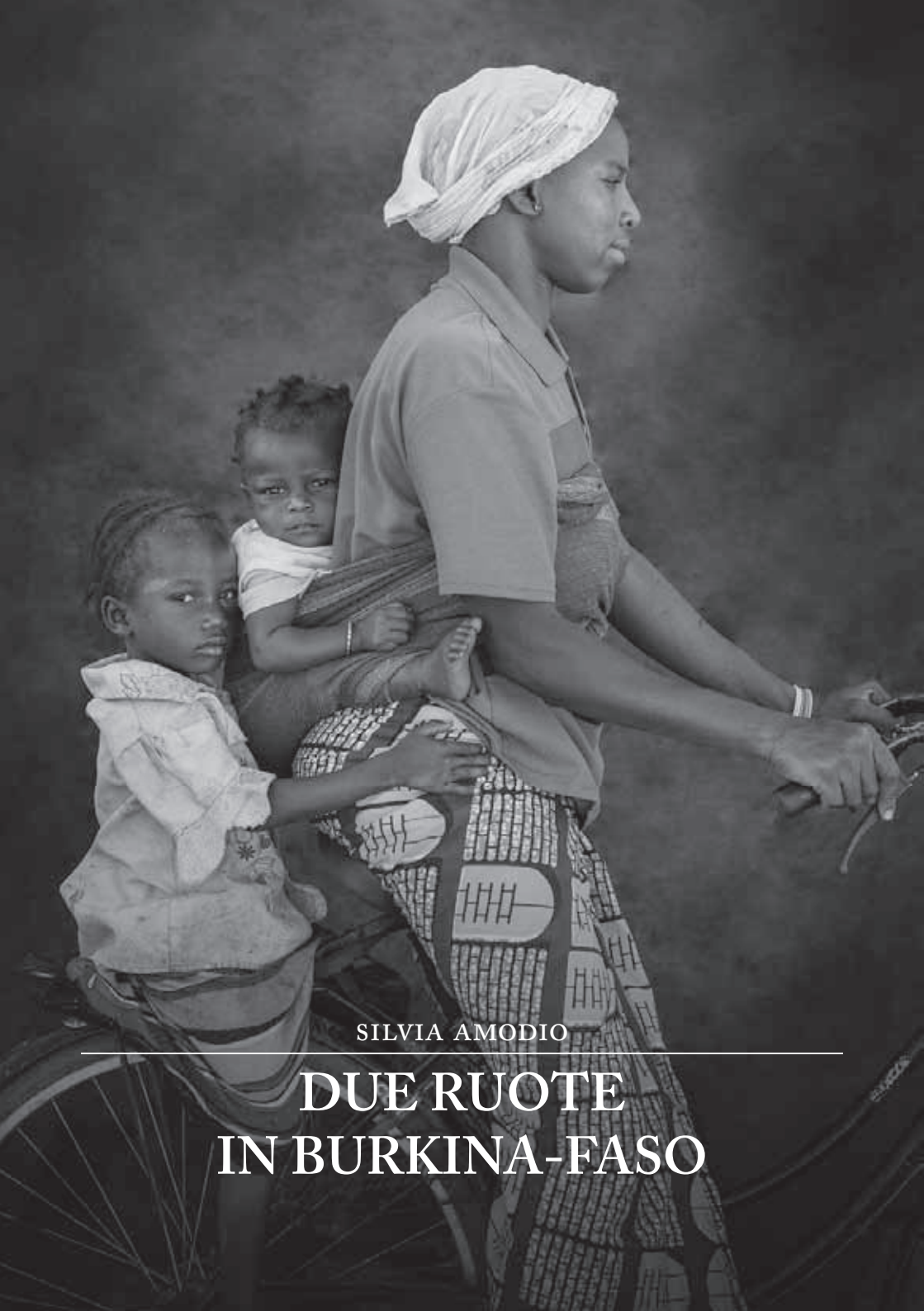
Michele Di Sabato, *In margine alla battaglia di Valibona. Documenti e immagini*, Prato, Pentolinea, 2000

Alfredo Martini, *Ciclismo, brava gente. Un secolo di pedali e passioni raccontato in presa diretta*, a cura di Francesco Caremani, Torino, Bradipolibri, 2007

John Foot, *Pedalare! La grande storia del ciclismo italiano*, Milano, Rizzoli, 2011

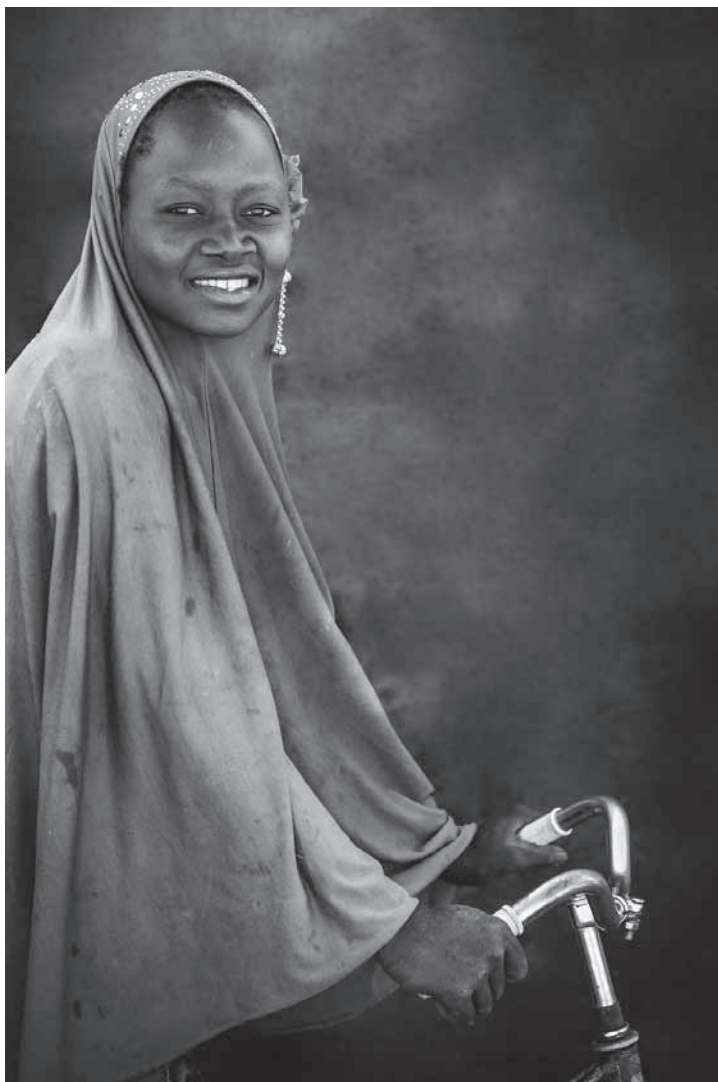
Auro Bulbarelli, *Magni. Il terzo uomo*, Roma, Rai Eri, 2012

Walter Bernardi, *La filosofia va in bicicletta. Socrate, Pantani e altre fughe*, Portogruaro, Ediciclo, 2013



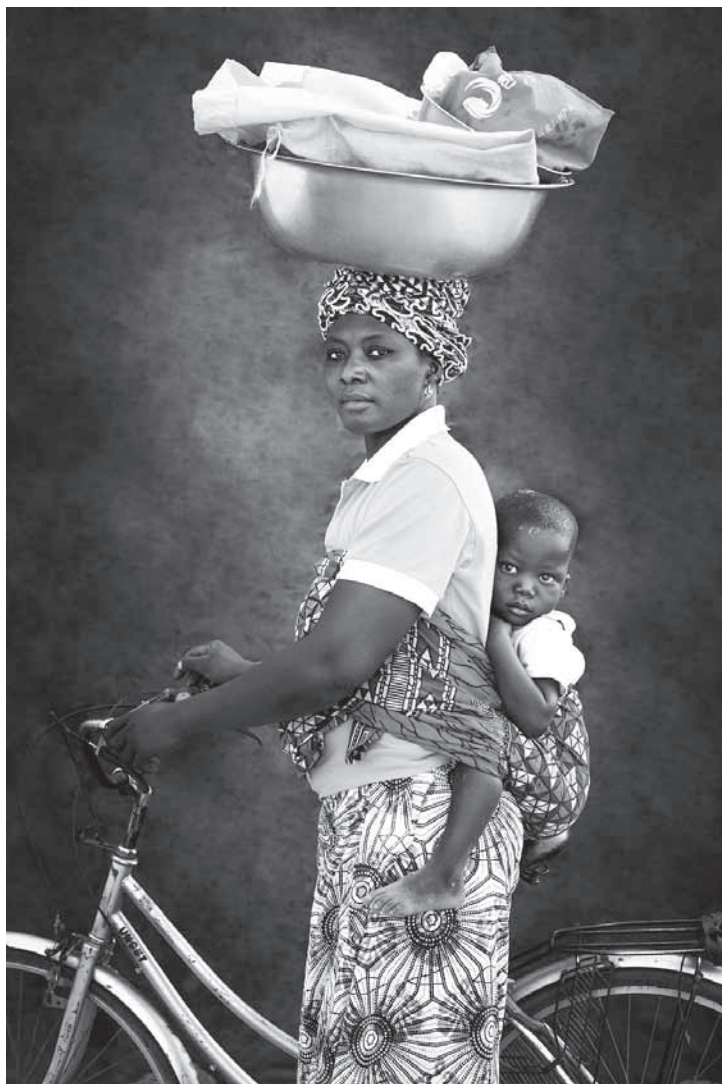
SILVIA AMODIO

DUE RUOTE IN BURKINA-FASO



DUE RUOTE IN BURKINA FASO

Burkina Faso, che un tempo si chiamava Alto Volta, significa in lingua 'more' "Terra degli uomini integri" e deve il suo nome al rivoluzionario Thomas Sankara nel 1984.



DUE RUOTE IN BURKINA FASO

Thomas Sankara soprannominato il Che Guevara africano, ucciso in un colpo di stato nel 1987, è stato al potere solo quattro anni, durante i quali ha migliorato molto le condizioni del suo popolo.



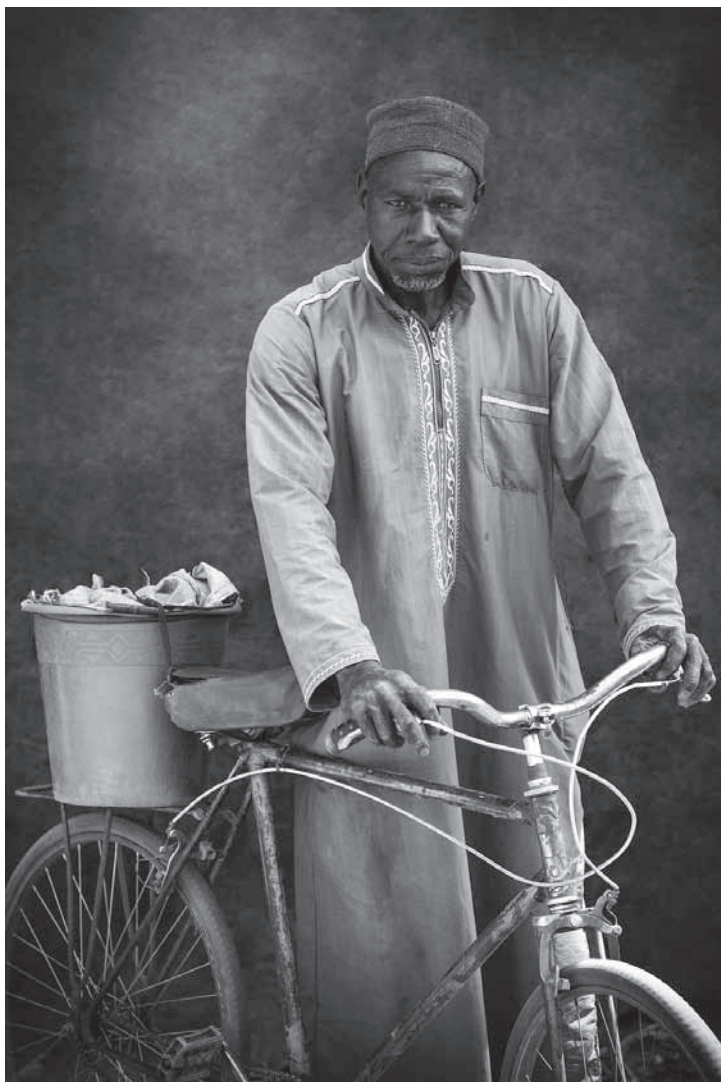
DUE RUOTE IN BURKINA FASO

Per alcuni è ancora un eroe nazionale. E' riuscito in pochi anni a garantire 10 litri di acqua e due pasti al giorno per ciascun abitante. Dopo la sua morte il paese è ripiombato nella povertà.



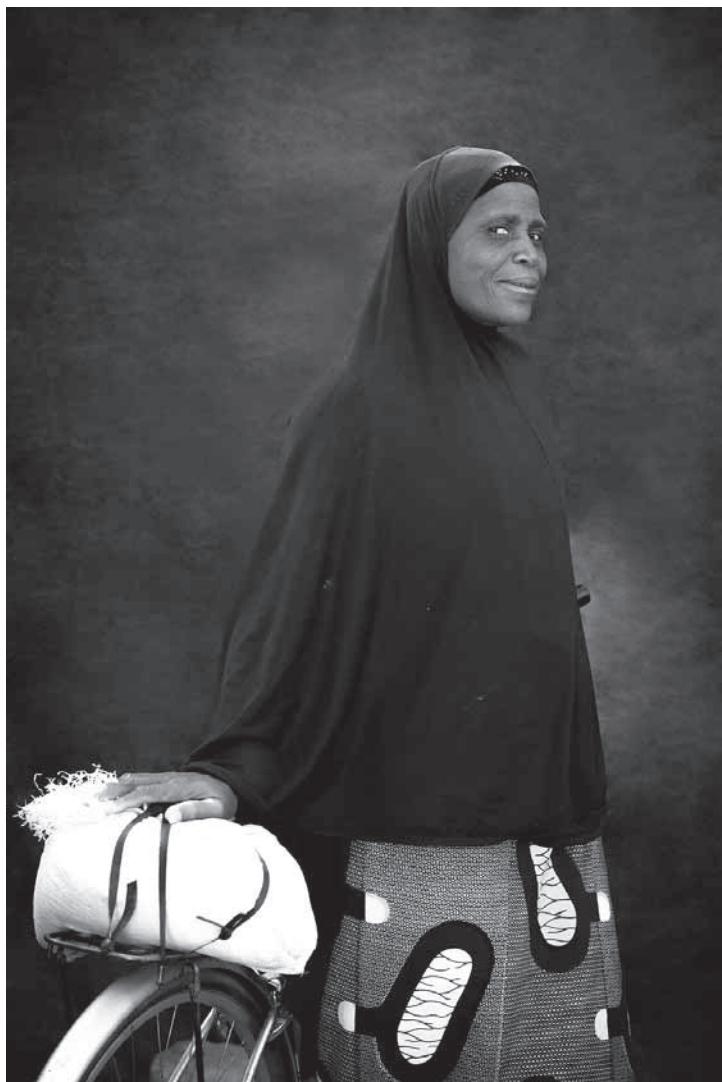
DUE RUOTE IN BURKINA FASO

Il Burkina Faso è il terzo paese più povero al mondo e quello con il tasso di analfabetizzazione più alto. L'aspettativa di vita è intorno ai 50 anni, moltissimi bambini soffrono di malnutrizione e muoiono per malaria, polmonite e diarrea.



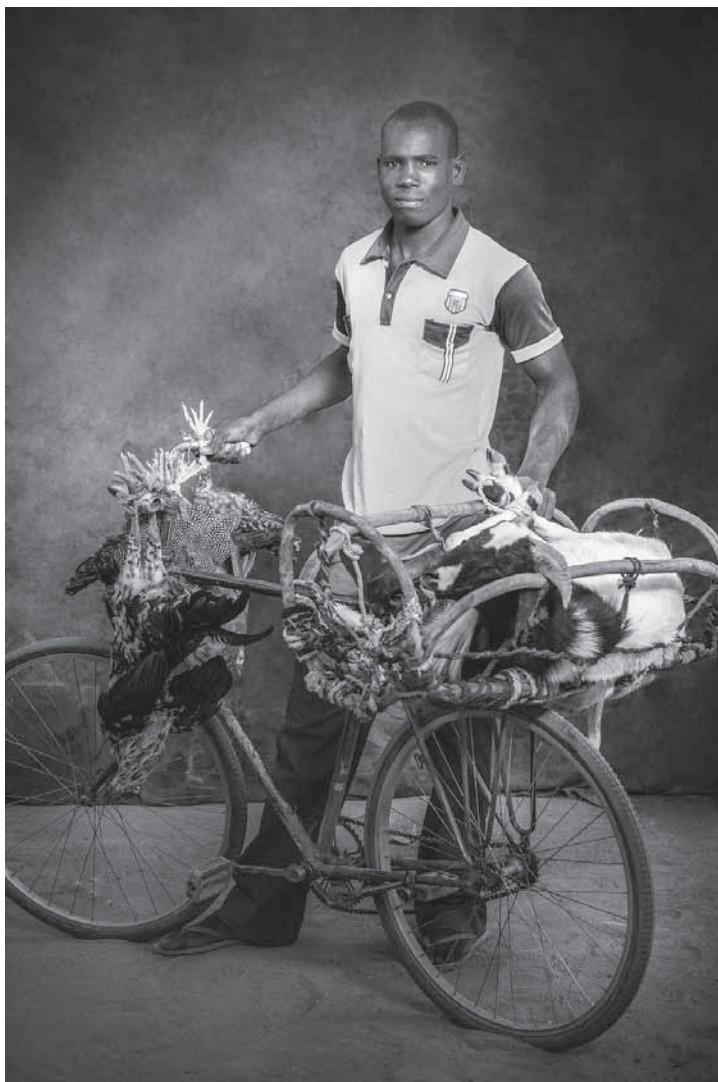
DUE RUOTE IN BURKINA FASO

Le donne si fanno carico delle attività più faticose: prendere l'acqua ai pozzi, accudire i figli, che sono però di proprietà del marito, lavorare i campi, cucinare.



DUE RUOTE IN BURKINA FASO

La bicicletta sta diventando un mezzo di trasporto molto usato, soprattutto nei villaggi. La maggior parte arriva dalla Cina ed ha un costo di circa 60 euro. Una cifra importante per un burkinabè.



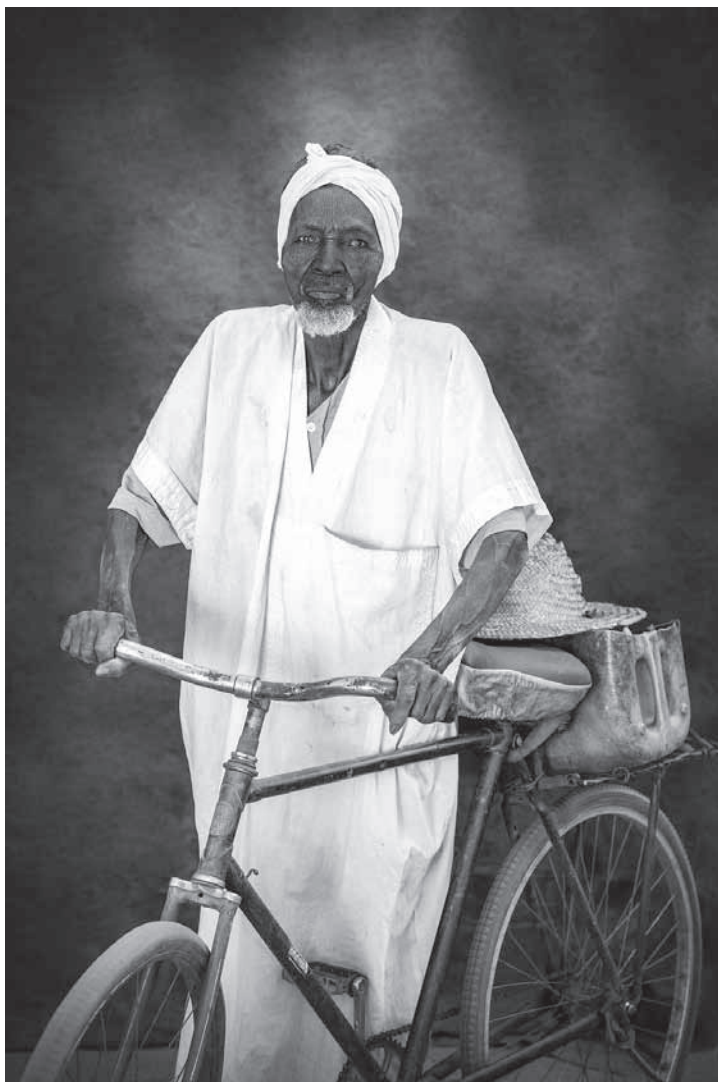
DUE RUOTE IN BURKINA FASO

Coop Lombardia, in collaborazione con l'associazione Donne per le Donne, da circa 20 anni sostiene una serie di progetti di cooperazione per promuovere lo sviluppo dell'economia locale



DUE RUOTE IN BURKINA FASO

L'associazione qualche hanno fa ha donato al villaggio di Tanlili 60 biciclette. Un piccolo gesto ma un grande aiuto per le donne che spesso devono percorrere lunghe distanze per andare al pozzo.



DUE RUOTE IN BURKINA FASO

Le biciclette, usate come "bike sharing", consentono di caricare tre taniche alla volta di acqua, riducendo ad un solo viaggio il trasporto. Senza questo semplice mezzo le donne devono caricare una sola tanica sulla testa e percorrere a piedi anche 15 km per arrivare al pozzo.

MARCELLA CROCE

ETIOPIA, PRESEPE VIVENTE

“Posero l’arca sopra un carro nuovo. Davide e tutta la casa d’Israele facevano festa davanti al Signore con tutte le forze, con canti e con cetre, arpe, timpani, sistri e cembali” (2 Samuele 6, 3-5). Per chi volesse vedere con i propri occhi questa scena, con modalità quasi identiche a quelle descritte nell’Antico Testamento, basterà recarsi in Etiopia in occasione del Natale (Leddet) festeggiato come in tutta la chiesa ortodossa il 6 gennaio, o dell’Epifania (Timkat) il 19 gennaio, quando le celebrazioni si protraggono per ben tre giorni consecutivi.

Dopo l’Armenia, l’Etiopia può considerarsi il primo paese al mondo ad avere adottato il cristianesimo come religione di stato. La chiesa etiope, in origine legata al Patriarcato di Alessandria d’Egitto da cui si è

staccata solo nel 1959, è definita abitualmente copta (dall’arabo qubt cioè ‘egiziana’). Le celebrazioni, che hanno tutte le caratteristiche che possiamo immaginare associate al cristianesimo delle origini, sono particolarmente numerose e suggestive nelle chiese rupestri di Lalibela, dichiarate dall’Unesco Patrimonio dell’Umanità.

Fuori dalle chiese, molto frequente è la presenza di un predicatore che, seminudo e con lunghi capelli sciolti, sembra la vera reincarnazione di San Giovanni Battista. Oltre che ai canti, sacerdoti e fedeli, sempre tutti rigorosamente vestiti di bianco, si dedicano a numerose danze rituali. Mentre i sacerdoti accompagnano il movimento con il caratteristico bastone (dula) che ogni etiope usa

nei modi più svariati, dalla difesa contro i cani randagi all'incitamento degli animali da soma e all'appoggio durante le interminabili funzioni religiose, le donne più devote entrano in trance incitate dalle grida delle compagne, che taluno ha paragonato a quelle degli animali in calore. Gli urli sono identici a quelli che le donne musulmane lanciano durante i festeggiamenti di nozze: in Etiopia le tre grandi religioni monoteistiche hanno convissuto fianco a fianco per millenni e una buona dose di sincretismo è sempre stata inevitabile. Nelle chiese è obbligatorio togliersi le scarpe come nelle moschee, e per evitare discordie fra cristiani e ebrei, si è spesso arrivati a santificare sia il sabato che la domenica.

Grande importanza riveste nella chiesa etiope l'Arca dell'Alleanza che secondo la tradizione fu sottratta a Gerusalemme e portata in Etiopia nel 1° millennio aC. Centro focale di ciascuna chiesa copta è dunque una copia dell'Arca (tabot), o meglio delle leggi in essa contenute, che viene custodita nel sancta sanctorum (maqdas) a cui solo un sacerdote può accedere, e che nelle grandi occasioni viene portata in processione con grande sfarzo sotto gli ombrelli processionali.

In Etiopia il calendario è ancora basato sul sistema giuliano e quindi è indietro rispetto al nostro di 7 anni e mezzo, le ore della giornata si iniziano a contare

dalle sei (le otto del mattino sono quindi le due, e così via dicendo), e il Capodanno arriva solo l'11 settembre. Ma non sono solo queste le ragioni per le quali un viaggio in Etiopia rappresenta sempre un incredibile salto a ritroso nel tempo.

Questo paese, dove la stampa è arrivata solo agli inizi del 20° secolo, è in gran parte occupato da un immenso e fertilissimo altipiano, quasi interamente coltivato con il tef (una sorta di miglio endemico) e altri cereali. I bambini occidentali hanno bisogno di apprendere dai libri come si coltiva il grano e di andare a vedere mucche e capre allo zoo: in un giardino pubblico nel centro di Chicago è stata perfino creata, a questo precipuo scopo, una speciale fattoria. In Etiopia si può facilmente osservare l'intero ciclo agricolo di una imprecisata era preindustriale, aratro a chiodo e trebbiatura con i buoi inclusi, e tutti sanno che se le precipitazioni non fossero abbondanti nel periodo della stagione delle piogge, la carestia falcerebbe interi villaggi, l'ultima volta è accaduto nel 1985. Il mezzo di locomozione più usato sono i piedi: migliaia, milioni di etiopi percorrono giornalmente chilometri e chilometri per andare a coltivare impervi appezzamenti di terreno e poi per recarsi al mercato a venderne i poveri frutti. 'Lavorerai con il sudore della tua fronte': come un macigno cadono con tutto il loro terribile peso le parole della

condanna biblica. E terribile è la fatica quotidiana degli etiopi; ciononostante, tanto lavoro basta appena a garantire la mera sopravvivenza. Non molto è cambiato in Etiopia dai tempi della Bibbia e per tanti aspetti rimane valida, anche se ormai quasi introvabile, la guida pubblicata nel 1938 dal TCI, che il fascismo imperante interpretava non come Touring Club ma come 'Consociazione Turistica Italiana'.

Per i visitatori in cerca dell'incontaminato, l'Etiopia è una vera miniera, ad ogni piè sospinto sembra di vedere in sequenza tutte le scene di un presepe vivente. Nell'arte miracolosamente naif delle icone, le fantasiose storie dei santi etiopi si affiancano a quelle, altrettanto incredibili, di tutti i vangeli apocrifi. Nella sua Fuga in Egitto, la Sacra Famiglia è regolarmente accompagnata dalla figlia di un supposto precedente matrimonio di Giuseppe, e la ragazza porta in testa, proprio come tutte le donne etiopi, il grande cesto destinato a contenere il piatto nazionale, l'injera. Su tutto domina la Sacra Trinità (Selassie), sempre ritratta come

tre figure identiche, un'iconologia ritenuta eretica in occidente per oltre un millennio.

Come un'enorme isola, l'Etiopia ha sempre fatto 'di testa sua', e anche oggi che le questioni eretiche e le raffinate disquisizioni bizantine non interessano più a nessuno, rimane comunque terra di grandi impeti religiosi, dove molti monasteri continuano ad essere proibiti alle donne e perfino agli animali di sesso femminile, dove il defunto imperatore Hailè Selassie è ancora adorato come dio dai Ras Tafari, dove chiunque in qualunque momento può ritirarsi dal mondo e dedicarsi all'ascetismo. San Simeone lo Stilita che in Siria visse su una colonna per 30 anni, in Etiopia potrebbe ancora trovare dei seguaci. Una terra dove pullulano movimenti religiosi di ogni tipo, alcuni dei quali importati direttamente dagli USA: gli adepti di una delle sette più recenti e affermate si chiamano Full Gospel Believers (i credenti 'in pieno' del Vangelo), che evidentemente vogliono distinguersi da coloro che ci credono solo a metà.

ANDREA MARCHETTI

SE UN VIAGGIATORE, A OSLO, DI NOTTE

Il viaggiatore accorto si sarà per prima cosa premurato di arrivare a Oslo d'inverno. Il passeggio in aria tiepida lo avrà lasciato senza rimpianti alle comitive turistiche o ai pensionati in gita: sa bene infatti che solo la morsa crudele e inderogabile del gelo è capace di rivelare la bellezza più segreta della città, oltre che di risvegliare le emozioni e l'altalena dei dubbi, delle paure e del conforto nel profondo dell'anima di chi la attraversa a piedi nel buio. Come probabilmente sa - e si suppone abbia avuto premura di tenerne conto - che Oslo d'inverno e di notte si percorre con maggiore diletto se accompagnati da un amante, maschio o femmina a seconda delle preferenze. La mano che s'infiltra furtiva tra i vestiti dell'amante durante la camminata notturna riceve dalla pelle,

lasciata in momentanea attesa di successive e più intense carezze, un'ondata di calore che provoca brividi già di per sé: figuriamoci poi con il contrasto ghiacciato dell'aria circostante. Ne sarà dunque arrivato provvisto, o se ne sarà procurato uno o una sul posto. A quel punto potrà iniziare a ragion veduta a camminare per Oslo di notte.

Notte che si annuncia con largo anticipo in inverno, quando le ore di luce giornaliera a Oslo non sono mai più di sei. Quasi senza accorgersene ci si alza dal tavolo del caffè del dopopranzo in un'aria già grigioblù che in un baleno diluisce in nero. Siamo perciò ancora in piena digestione quando luci di negozi e fari di auto si accendono, creando riflessi nei cristalli di neve che nel frattempo cadono invariabilmente dal cielo velando di bianco l'indaffara-

to silenzio delle strade. È città paragonabile per dimensioni e numero d'abitanti a Firenze, l'antica Kristiania in cui ci troviamo, rispetto alla quale però pare offra maggiori occasioni di gaudio: difatti a sentire le inchieste – alle quali peraltro il viaggiatore avveduto si guarda bene dal credere – Oslo vanta la miglior qualità di vita tra le capitali d'Europa. Se è così, se la fa lautamente pagare: da anni suole contendersi con Tokyo la palma di città più cara al mondo. Al viaggiatore inesperto che si lasci scappare la pipì alla stazione centrale, tanto per fare un esempio, sarà chiesto di versare un obolo di un euro e mezzo per poter accedere ai bagni e soddisfare l'impellenza, che in esterno gli costerebbe una multa e il congelamento delle parti intime; o di sacrificare quattro euro se intende farla a casa e acquisti all'uopo il biglietto per una corsa cittadina in autobus. Motivo in più per farla prima di varcare l'uscio, e godersi poi la camminata in santa pace.

Non avrà certo passato il pomeriggio al museo dedicato a Munch o a Ibsen, il nostro viaggiatore, ça va sans dire; così come non andrebbe a vedere il papa per il solo fatto di trovarsi a Roma. Piuttosto di queste due celebrità locali avrà rintracciato l'ispirazione nei volti dei passanti scrutati con fare apparentemente distratto dal tavolo di un caffè: a mano a mano che il buio

cala i volti la rivelano senza equivoci, complice forse l'affiorare di antiche memorie genetiche nelle quali sta scritto che ogni notte d'inverno a certe latitudini potrebbe essere l'ultima. La cena sarà stata da Maaemo o non sarà stata. Il primo ristorante scandinavo a guadagnarsi le sue due stelle - e appena 14 mesi dopo l'apertura! - usa ingredienti al cento per cento organici e locali, e non poco spesso rari. Le nove portate a 230 euro (senza vino, of course) valgono certamente l'esperienza, considerando che in fondo equivalgono ad appena 153,3 (con il tre periodico) liberazioni della vescica ai già nominati bagni della vicina Sentralstasjon.

Uscendo di buonumore e alleggerito d'animo e di portafogli, il compiaciuto viaggiatore non avrà adesso altra cura se non quella di recarsi verso il punto di partenza della sua camminata notturna – e se, come è probabile, si tratta di un viaggiatore italiano anche qui la scelta non può essere che una. Oslo è stretta tra un fiordo e colline debordanti di foreste, e per affrontarla come la sua natura richiede occorre immaginarsi di prenderla alle spalle, scendendo dai boschi in groppa ad un immaginario cavallo, oppure di petto, penetrando il fiordo in altrettanto immaginaria barca. E per chi sceglie la barca un geniale italiano ha pensato un magnifico approdo: l'Astrup Fearnley

Museet. Le sue opere d'arte saranno a quell'ora ben chiuse a chiave, ma di questo il viaggiatore non si curerà più di tanto. Detto inter nos, fin troppo paracule le scelte dei curatori, che dimostrano occhio particolarmente attento nei confronti degli artisti di casetta, dei damienhirst del caso. D'altra parte di questi tempi ognuno pensa alla pagnotta, e ai musei d'arte moderna procurarsela non risulta più facile che a noi. Ma sarà certo motivo d'orgoglio per il connazionale passeggiare tra le grandi assi in legno delle pareti esterne bofonchiando tra sé, e dando così prova di una certa qual cultura architettonica: "ah, Renzo Piano!". Il fatto che l'amante nel frattempo non si curi per niente della nazionalità del demiurgo del luogo ma cominci piuttosto a lamentarsi delle raffiche di vento e nevischio che tagliano il viso a fette non sottrarrà neppure un'oncia all'intimo piacere del qui e ora che da sempre guida come stella polare i movimenti e le scelte del viaggiatore.

La camminata prosegue lungo l'acqua, nell'Aker Brygge, quartiere progettato secondo i crismi di quella che si potrebbe definire urbanistica à la page: un mix di vetro cemento e legni che ormai si vede ovunque si voglia stare al passo con i tempi. Così come ci stanno gli avventori dei numerosi locali della zona, che dimostrano allegria (l'alcol è piuttosto apprezzato da queste parti, e

le temperature forniscono alibi a man bassa) e rispetto per le tendenze della moda. Ma il viaggiatore non cederà ai pressanti richiami dell'amante a concedersi una sosta al caldo, anche perché si è ormai al termine della passeggiata lungomare, laddove s'incontra la sede del Nobel Peace Center, istituzione che ultimamente ha dimostrato un certo calo di diottrie e che qui si prodiga soprattutto in intense attività di merchandising – ovviamente a favore del trionfo della pace nel mondo. E da lì in poi la via si allarga per sfociare nel Sentrum, l'anima antica della città.

Municipio, palazzo reale, cattedrale si mostrano austere come si deve, in un luogo in cui per la maggior parte dell'anno il grigio domina i cieli e forse l'animo. Parlando del quale: se fosse di giorno e di domenica, le porte della cattedrale sarebbero aperte e il pastore starebbe sulla soglia ad augurarvi il benvenuto; ma è notte d'inverno, portoni di chiese sprangati e gente poca, solo ombre che scivolano verso chissà dove con passi che scrocchiano nella neve. L'amante si sarà a quel punto fatta o fatto promettere che il prossimo viaggio invernale sarà alle Bahamas, ma nel frattempo il viaggiatore notturno che avrà accennato a un diplomatico "ma certo cara (o caro)" avrà fatto caso a quante delle case intorno abbiano un lume acceso

appoggiato alla mensola della finestra. Questo gli farà ricordare novelle intese da bambino, in cui una lucina lontana non mancava mai di rincuorare l'animo del viandante sperduto; e gli darà una blanda nostalgia di casa. Blanda, appunto: perché il viaggiatore che possa a buon titolo chiamarsi tale sa bene che il rifugio – e la casa ne è il massimo esempio – non avrebbe ragion d'essere se per arrivarvi non si fosse percorsa una lunga strada, e possibilmente, com'è il caso, sotto le più inclementi intemperie.

Cadrà infatti a quel punto una vera tormenta di neve, coi fiocchi che s'insinuano nel colletto a raggelare l'interno apparato delle vertebre; il ghiaccio renderà instabile e periglioso ogni passo e l'amante avrà già comunicato più volte con voce lamentosa che i pie-

di le o gli fanno male: il tutto mentre l'impassibile viaggiatore attraversa il ponte sull'Akerselva e viene a trovarsi in Grünerløkka. Non avesse ancora cenato e fossero l'ora e l'umore diversi, potrebbe pensare di andare a verificare di persona se la pizza della locale Villa Paradiso sia davvero, come dicono, la prima decente che si trovi scendendo giù dal Polo Nord; ma adesso sarà preso da ben altri pensieri. Il più importante dei quali, come probabilmente gli accade ovunque si trovi, e qui forse ancora più affilato dal nero più totale della notte, dal freddo che gli morde le poche falangi lasciate libere per reggere la sigaretta, elettronica o meno che sia, e dal fatto che l'amante ha intanto preso un taxi per dirigersi verso l'albergo lasciandolo solo come un cane, risulterà essere il seguente: "ma io che ci faccio qui?".



Diventa socio.

Aderisci alla prima community italiana dei viaggiatori.

Un'associazione che dà la possibilità di raccontare i propri viaggi tramite scrittura, fotografia, video.

Un modo per diventare protagonista del viaggio e per guardare il mondo con altri occhi.

Quote di iscrizione

SOCIO VIAGGIATORE (EURO 20,00)

Con questa formula è possibile ricevere una copia del Bollettino della Società Italiana dei Viaggiatori, scrivere due report all'anno (con corredo fotografico di 4 immagini) oppure editare un video di viaggio (durata max. 10 minuti) sul sito web della Società. Inoltre si può partecipare facoltativamente all'adunanza annuale della Società.

SOCIO SOSTENITORE (EURO 50,00)

Con questa formula si sostiene direttamente la Società e si ha diritto a tutte le attività menzionate per le altre precedenti forme di associatura.

SOCIO AMBASCIATORE

Sono dichiarati ambasciatori della Società quelle persone che si sono distinte per la loro attività riferita anche al viaggio e per l'amicizia che li lega alla Società.

Modalità di iscrizione

Pagamento con bonifico bancario intestato a:

Società Italiana dei Viaggiatori

Specificare nella causale: "Iscrizione socio quota 2014"

Bonifico a favore di:

IBAN: IT 15 C 03083 02803 000000000241

UBI BPI - Centro Private Firenze

Si prega i soci di perfezionare l'iscrizione (dopo il pagamento della quota associativa) inviando una mail con nome, cognome e indirizzo postale a:

info@societadeiviaggiatori.org



Local Food and Beverage



Going-out



Be curious and alternative

Use-it FLORENCE

FREE MAP
FOR YOUNG TRAVELLERS
MADE BY LOCALS



USE-IT è un marchio di qualità per informazioni turistiche per giovani viaggiatori che mira a stimolare la mobilità turistica e a promuovere l'empowerment dei giovani europei, la partecipazione attiva nella società e lo scambio culturale, di opinioni e di modi di vivere.

USE-IT assume la forma di una mappa turistica per giovani viaggiatori ed è uno strumento di marketing territoriale locale sviluppato da giovani che vivono le città, senza scopi commerciali e distribuita in maniera gratuita.

USE-IT è organizzato come **Network Europeo** attivo in molti paesi d'Europa (www.use-it.travel); ad oggi sono state editate Mappe USE-IT in 29 città Europee (Bruxelles, Oslo, Rotterdam, Porto, etc.) e in altre 10 i lavori sono "in corso" (Timisoara, Granada, Bari, etc).





TO TRAVEL HOPEFULLY IS A BETTER THING THAN TO ARRIVE

Robert Louis Stevenson

Finito di stampare in aprile 2014



SOCIETÀ ITALIANA
DEI VIAGGIATORI