

PACHAMAMA NEWS

V I A G G I & V A C A N Z E

Viale Europa, 25 - THIENE - VI - Tel. 0445 372326 - www.pachamamaviaggi.it - info@pachamamaviaggi.it

ESTATE FRENETICA PER I GRUPPI PACHAMAMA VIAGGI



EDITORIALE

Un'estate che definire frenetica è riduttivo, il lavoro prosegue alacremente e ha visto la programmazione dei viaggi e dei soggiorni Pachamama brillare per varietà e partecipazione. A partire dalla Maremma Toscana che in Aprile ha visto un notevole successo, sia per il tour in bici, sia per il tour culturale, questo ha portato a ripetere l'esperienza con il ponte del primo Maggio. Bissato il successo del 2023 anche per il Tour della Sicilia che è stato riproposto ai primi di Maggio. Numerose adesioni sono state registrate per i turni mare a Giugno. Due turni effettuati in un villaggio al Nord della Sardegna, tre a Roseto degli Abruzzi, tre anche per l'immane Peschici e un paio in Romagna e più precisamente a Gatteo a Mare. Giugno ha visto anche 2 crociere di gruppo nel Mediterraneo. Una 10 giorni a bordo di Msc Splendida per toccare alcune isole greche, proseguendo con Efeso in Turchia e con il "must" Istanbul e un'altra a bordo di Msc Fantasia di 8 giorni con Tarragona e Valencia oltre a Marsiglia e ad altri scali italiani. Per chiudere in bellezza il mese di Giugno non possiamo non citare l'emozionante Tour del Marocco che ci ha visti seguiti e coccolati alla volta delle Città Imperiali: Rabat, Meknes, Fes, Marrakech, senza dimenticare Casablanca con la stupenda Moschea sull'Atlantico e con l'esperienza nel deserto, quello vero.

Anche a Luglio il 2024 sta proseguendo con varie iniziative, prima fra tutte la Crociera in Islanda e Scozia a bordo di Msc Preziosa di 12 giorni con avvistamenti di balene, geysers, parchi, cascate e molto altro. In luglio sono proseguiti anche i soggiorni mare a Gatteo con ulteriori due turni.

E a fine luglio una crociera inedita alla scoperta delle Capitali baltiche e non solo: Riga capitale della Lettonia, Klaipeda in Lituania, due tappe in Svezia compresa la capitale Stoccolma e per

chiudere la bella Copenaghen con partenza della crociera da Warnemunde a nord della Germania. A ferragosto l'interessante bike tour da Passau a Vienna, la ciclabile più famosa del mondo per fiancheggiare il Danubio e visitare le più importanti città dell'Austria con la sua capitale, Vienna.. Agosto vedrà anche la crociera dei fiordi norvegesi, saremo a bordo di Msc Euribia per scoprire queste meraviglie della natura, toccando anche qui Copenaghen. L'ultima settimana di Agosto vedrà la ripresa di 2 turni a Peschici, una settimana in Villaggio in Sicilia e una settimana in Villaggio a sud della Sardegna.

Il clou del 2024 sarà il Tour denominato "Fantastico Vietnam" dal 13 al 23 Settembre che ci vedrà alla scoperta del mondo vietnamita con una guida d'eccezione. Percorreremo questo paese del sud-est asiatico, rinomato per le spiagge, i fiumi, le pagode buddiste e le città piene di vita. La percorreremo tutta da Nord a Sud, da Hanoi a Ho Chi Minh. Uno dei momenti più suggestivi sarà la navigazione sulla Baia di Ha Long con il pernottamento a bordo. Da fine settembre alla metà di ottobre ci sarà spazio per diverse crociere di gruppo, da quella dei marinai di Vivaro in collaborazione con l'Agenzia Viaggi Dal Cengio fino ad arrivare a Miss Blumare il cavallo di battaglia della nostra agenzia che si fregia di essere titolare di un marchio registrato relativo al concorso di bellezza nazionale che vede la finale a bordo di una nave della flotta Msc Crociere. Prevista anche una per isole greche e una sul Mediterraneo occidentale. Novembre vedrà delle iniziative con minitour dedicati al relax e al benessere senza dimenticare l'aspetto culturale. A Dicembre un Capodanno in Abruzzo per visitare i siti di maggior importanza di questa regione, ai più un po' sconosciuti e con un cenone preparato a

dovere con musica e cotillons.

E qui finisce il 2024, senza dimenticare le partenze individuali che altrettanto arricchiscono le possibilità per i nostri clienti.

Ma siamo già partiti con il 2025 accoglieremo il nuovo anno con i nostri "fuochi d'artificio", dal 24 Gennaio al 2 Febbraio, un sogno chiamato Caraibi con la Crociera a bordo di Msc Seascope dal 24 Gennaio al 2 Febbraio, partiremo alla scoperta di Miami con notte in hotel, una volta a bordo avremo gli scali di Cozumel Messico, Ocho Rios Giamaica, le Isole Cayman e l'Isole alle Bahamas di Msc: Ocean Cay, talmente è stata apprezzata questa crociera abbinata al minitour che è sold out ma per accontentare ulteriori clienti viene riproposta dal 21 Febbraio al 4 Marzo. Tra queste due date dal 9 al 16 a bordo di Msc Euribia troverà spazio la crociera degli Emirati Arabi con Abu Dhabi, 2 giorni a Dubai con overnight, Doha, Barhain e Sir Bani Yas Island dove si potrà godere di una giornata direttamente sull'isola ma potendo usufruire dei servizi della nave a terra. Ma il primo trimestre del 2025 vedrà anche riproposto il Fantastico Tour del Vietnam dal 22 Febbraio al 4 Marzo 2025. Queste quattro proposte sapranno accontentare e soddisfare i nostri ospiti, abbiamo già potuto notare il gradimento visto le numerose adesioni. Queste sono le più significative proposte di gruppo ma molte altre si aggiungeranno, cerchiamo di lavorare offrendo soluzioni piacevoli, interessanti e proponendo qualche itinerario inedito, un po' insolito...nella speranza di avervi come compagni di viaggio nel prossimo futuro...e che il vento in poppa continui...

IMPRESSIONI DI...

Marocco

Marocco, quale paese più indicato per richiamare alla nostra mente colori, sapori, odori, emozioni... ed è stato proprio così!!!

Ma procediamo con ordine.

Partenza a notte fonda per Milano e subito il primo intoppo: svincolo dell'autostrada chiuso e rendez-vous con gli amici di Padova saltato. Niente paura, si esce, si rientra in tangenziale e... tangenziale chiusa! Iniziamo bene... Finalmente si arriva a Milano e come si dice, non c'è due senza tre, anche qui tangenziale chiusa. Niente paura, non è ancora nato chi ferma Guido e Gabriele, e finalmente si arriva in aeroporto... in tempo.

E da qui in poi si va in discesa.

Arrivo a Marrakesh e subito verso Casablanca; città che evoca atmosfere coloniali e chi si aspetta di trovare il classico Marocco fatto di case e palazzi antichi e strade strette, rimane deluso. Casablanca è una città ricca di nuove costruzioni dalle soluzioni architettoniche moderne e di strade larghe. Incredibile, e chi se lo aspettava?

Subito visita alla moschea di Hassan II, costruita sulla riva dell'oceano, per dare l'idea di un balcone sul mare. Che dire: bellissima, imponente, maestosa; dentro ci troviamo anche un pizzico della nostra terra, perché i lampadari alti 10 metri contenuti al suo interno sono opera dei maestri vetrai di Murano.

Segue passeggiata sul lungomare e la "brezza" oceanica si fa sentire; ma in Marocco non doveva fare caldo?!

Il giorno seguente partenza per Rabat, capitale amministrativa del Marocco, e anche qui i nostri pregiudizi saltano: città nuova, ordinata, pulita, temperatura mite... forse abbiamo sbagliato volo e siamo andati in Svizzera.

Qui visitiamo il centro storico: la casba degli Oudaia, i giardini del palazzo reale, la torre Hassan che è il minareto di una moschea mai completata, e sullo sfondo l'oceano. Pranzo a base di pesce in darsena, che dire, Top!!!

Bello questo Marocco, ma quello che ci eravamo immaginati quando arriva?

Si arriva a Meknes, eccolo!!!

L'antica capitale, circondata da quattro cinte murarie, nella quale visitiamo la famosa porta di Bab Mansour (in restauro), e il mausoleo del sultano Moulay Ismail; troviamo un tipico mercato marocchino con tanto di incantatori di serpenti, scimmiette ammaestrate, struzzi e tante bancarelle.

Ora ci siamo! Ecco il Marocco che volevo!

Si riparte verso Fez, ed è sempre più Marocco: palazzo reale, quartiere ebraico e visita alla sua stupenda medina (che vuol dire centro storico); si tratta di un labirinto di vicoli pieno di negozi di artigiani. E qui inizia lo shopping! Come si fa a resistere davanti a tutti questi colori, fragranze, oggetti fatti da abili mani di artigiani del luogo? Finalmente arriva la sera e... tutti in un locale tipico a danzare insieme alle danzatrici del ventre (quella notte



Moschea di Hassan II Casablanca





Escursione nel deserto

qualche maschietto farà dei sogni strani!) e a festeggiare Fabiana. Tanti auguri Fabiiiiiiii!!!!!!
Neanche il tempo di riprenderci dalla notte "brava" e via verso il deserto; ed è sempre più Marocco!

Mano a mano che scendiamo il paesaggio cambia: e dai campi coltivati ad ulivo e palme da dattero si passa ai terreni aridi. Il deserto è vicino.

Arriviamo a Merzouga (siamo già a 44° C) e si sale subito in sella al dromedario per una cavalcata sulle dune.

Avete presente i films con le carovane nel deserto, le dune di sabbia, il sole al tramonto ecc.?

E' proprio così! Fantastico!

Serata nel campo tendato in mezzo alle dune con "band musicale" berbera e danze di gruppo: semplice e naturale divertimento; siamo proprio un bel gruppo!

Prima di andare a letto, nel buio e nel silenzio del deserto, sopra una duna ammiriamo la luna piena... più romantico di così!

La mattina si riparte verso Ourzazate e a metà viaggio visita alle gole del fiume Troda, uno spettacolare canyon nel quale scende un fiumicello, e nelle sue rive troviamo tante famiglie che festeggiano l'ultimo giorno della festa del montone con un picnic a base di arrostitini; devo dire che più di qualcuno è stato tentato di chiedere un assaggio...

Arriviamo a Ourzazate per il dopo cena immersione nella piazza della città trasformata in mercato, ricca di negozi, bancarelle, musica, ed è sempre più Marocco.

Ma l'apice lo raggiungiamo a Marrakesh.

Splendida la visita ai giardini della menara, ai mausolei della dinastia Saadiana e al palazzo Bahia.

Però, fatico a trovare le parole per descrivere la visita al quartiere ebraico e alla medina; un autentico dedalo di viuzze dense di negozi, laboratori artigianali, piccoli bar, bancarelle di frutta e verdura, spezie e tante altre cose.

Qui i livelli di shopping hanno raggiunto livelli inimmaginabili!

Incredibile la piazza Jamaa che a poco a poco, durante il giorno si riempie fino a diventare un organismo pulsante di vita, colori, sapori, insomma, di umanità.

Qui il nostro viaggio finisce. Che dire?

Il Marocco sicuramente non ci ha deluso, anzi, è andato oltre le nostre aspettative perché oltre a trovare quello che ci aspettavamo ci ha fatto anche scoprire un paese in evoluzione tra l'antico e il nuovo. Un paese che sta cercando di migliorare, di crescere mantenendo però le sue radici nella pacifica coabitazione di culture e religioni diverse (Berbera, Ebraica, Araba, Cristiana).

Un ringraziamento particolare va agli organizzatori di questo viaggio (Guido e Gabriele) e alla nostra preziosa guida locale Ahmed.

Caro Marocco, ci rivediamo presto... Inshallah!

Piergiorgio Babbolin



LE NOSTRE PROPOSTE

future vacanze
Risvegliati in un sogno

SOGGIORNI MARE INDIVIDUALI

future CLUB

MSC SEASCAPE

Un sogno chiamato **CARAIBI**

DAL 24 GENNAIO AL 2 FEBBRAIO 2025 **SOLD OUT**

Bis DAL 21 FEBBRAIO AL 2 MARZO 2025

CROCIERE INDIVIDUALI

MSC
CROCIERE

LA MAGIA DEI FIORDI

a bordo di **MSC EURIBIA**

24 - 31 AGOSTO 2024

PARTENZA IL 23 AGOSTO PER IL PORTO DI KIEL - RIENTRO 1 SETTEMBRE

Festeggia San Valentino **SULLA ROTTA DI DUBAI**

a bordo di **MSC EURIBIA**

BEVANDE EASY PACKAGE

9-16 FEBBRAIO 2025

PARTENZA CON VOLO AEREO 8 FEBBRAIO

BIKE TOUR

DA PASSAVIA A VIENNA

Viaggio lungo il grande fiume Danubio con tutte le principali città dell'Austria

11-18 AGOSTO 2024

IL TUO SOGGIORNO NEL **GARGANO**

PESCHICI

23 AGOSTO-1 SETTEMBRE 2024

Park Hotel Valle Clavia****

PESCHICI (FG) - PUGLIA

FORMULA ALL-INCLUSIVE

SARDEGNA

Muravera

31 AGOSTO - 7 SETTEMBRE 2024

future CLUB

FUTURA CLUB COLOSTRAI

FORMULA SOFT ALL-INCLUSIVE

DACHAMAMA

DJERBA

16-23 SETTEMBRE 2024

FUTURA CLUB CESAR THALASSO & ACQUA RESORT

future CLUB

FORMULA ALL-INCLUSIVE + TRASFERIMENTO **A SOLI 755€**

DACHAMAMA

IL CAIRO E LE PIRAMIDI

10-14 DICEMBRE 2024

Capodanno

A TUTTO ABRUZZO

30 DICEMBRE 2024
2 GENNAIO 2025

TOUR VIETNAM FANTASTICO

22 FEBBRAIO - 4 MARZO 2025

Bissara

MAROCCO

Vi proponiamo una ricetta che arriva dal Marocco: si tratta della bissara, una densa crema di fave speziata. Un primo piatto saporito e saziante, totalmente vegetariano, facile da preparare. L'idea perfetta per una cena etnica.



COME PREPARARE: BISSARA



1 Preparare la bissara è semplicissimo. Sciacquate bene le fave e mettetle in una casseruola capiente con abbondante acqua. Unite tutti gli altri ingredienti tranne il sale. Mescolate e mettetle sul fuoco a fiamma vivace per portare all'ebollizione. Abbassate la fiamma e fate cuocere a fuoco moderato per circa 55 minuti. Controllate ogni tanto e se necessario aggiungete poca altra acqua calda. Salate verso fine cottura. In alternativa potete cuocere in pentola a pressione calcolando 15 minuti dal fischio.



2 A cottura ultimata le fave si saranno disfatte quasi completamente. Riducete il tutto in purea liscia con un frullatore ad immersione. Trasferite la bissara nei singoli piatti da portata e servitela con un filo di olio extravergine a crudo, una spolverata di paprika, qualche seme di cumino e fette di pane tostato.

La bissara è una purea di fave secche tipica della cucina tradizionale marocchina. Si tratta di una ricetta molto diffusa ed amata: è buona e cremosa, ricca di sapore sebbene realizzata con pochi ingredienti, economica e nutriente.

Preparare la bissara è facilissimo, le fave secche e decorticate si fanno cuocere con aglio, cumino, paprika e peperoncino. Quando sono belle tenere (ci vuole un'ora scarsa) si frulla il tutto riducendo ad una crema, più o meno densa, squisita.

La bissara può essere servita calda o fredda, a seconda della stagione, ed è spesso gustata con un uovo sodo, abbinamento che consigliamo di provare.

La fava è una leguminosa i cui semi, freschi o secchi, ricchi di proteine, sono consumati da tempi antichissimi. Nella nostra cucina troviamo svariate ricette con le fave da grandi classici come il macco di fave siciliano a ricette più creative come le tagliatelle con fave e calamaretti.



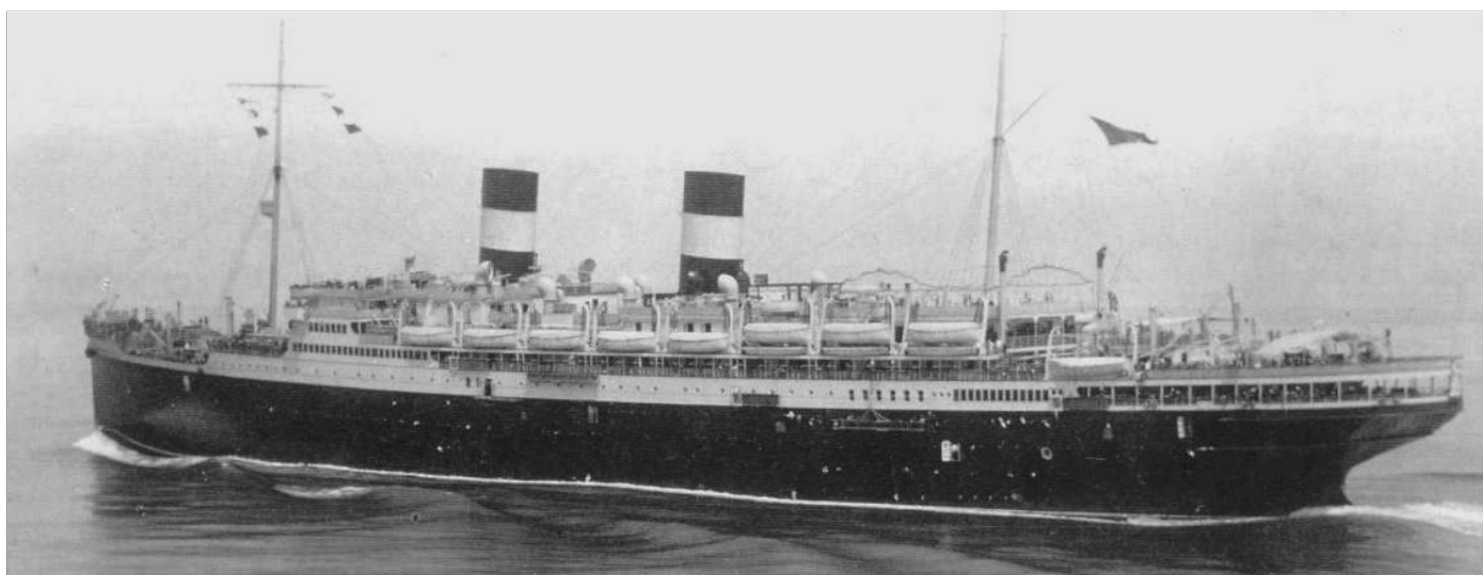
Pho vietnamita

Piatto nazionale, il piatto tipico del Vietnam. Il Pho (la cui pronuncia suona un po' come fu'r), zuppa della zona di Hanoi, è solitamente servito con noodles e un tipo di carne - solitamente manzo. I noodles tipici, come già saprete, sono spaghetti rigorosamente di riso. Questa zuppa Pho vi rinfrescherà la bocca grazie alla presenza di foglie di menta, lime e germogli di soia. Potrete aggiungere altri ingredienti a vostra scelta direttamente nel piatto quando vi verrà servito. Sappiate che durante il vostro viaggio in Vietnam troverete tante, tante varianti di questa zuppa!

La storia delle crociere

Per scoprire insieme a noi l'evoluzione del settore crocieristico dalle origini fino ai giorni d'oggi.

GLI ANNI VENTI



Finita la Prima guerra mondiale i traffici marittimi tornarono a intensificarsi, soprattutto per l'armamento britannico, favorito dalla cessata concorrenza di quello tedesco, che ovviamente risentiva delle conseguenze della sconfitta. Mentre cominciavano a giocare un ruolo concorrenziale le flotte francese, olandese e norvegese. La navigazione turistica e in particolare le crociere ripresero vigore grazie a due iniziative politiche prese negli Stati Uniti. La più importante fu l'Immigration Restriction Act del 1922, che praticamente bloccava le porte del Paese agli emigranti, i quali costituivano un fattore determinante per i bilanci degli armatori. Questi si videro costretti a modificare i loro programmi d'investimento, sia cambiando le sistemazioni interne delle navi, che dovevano accogliere un pubblico diverso, sia diminuendo le corse di linea, alternandole con quelle crocieristiche. Un'altra iniziativa del governo americano che finì per riflettersi favorevolmente sul nascente mercato crocieristico fu l'introduzione del proibizionismo, che restò in vigore dal 1920 al 1933. Per bere alcolici molti scoprirono che lo si poteva fare andando in vacanza su una nave, dove le bottiglie venivano stappate appena usciti dalle acque territoriali degli USA. Ovviamente non doveva trattarsi di un bastimento con la bandiera a stelle e strisce sulla poppa. Erano nate le "booze cruise", una geniale intuizione di marketing che servì a riempire le navi per brevi crociere da New York o Miami verso i Caraibi. La scrittrice americana Ethel Blum, nel suo libro *The total traveler by ship*, le descrive così: "Con l'avvento del proibizionismo le compagnie di navigazione, sempre pressate da grossi problemi economici, ebbero una nuova idea promozionale. Piuttosto che tenere le loro navi all'ormeggio nei porti, perché non utilizzarle per brevi viaggi verso Nassau alle Bahmas o a Cuba? Le crociere per bevitori divennero rapidamente famose per i loro bassi costi. A un boss con la segreteria fra le braccia un weekend superalcolico in mare costava soltanto 49 dollari". Ma venivano serviti alcolici anche sui liner francesi ancora in porto, come racconta lo storico Leonce Peillard: "A bordo dei transatlantici della French Line dei ricevimenti venivano organizzati alla vigilia della partenza di New York. Si serviva il vino bianco nelle tazze del caffè, il vino rosso nelle tazze del té. Sovente gli ufficiali della dogana americana facevano una rapida visita di controllo ai bar del bordo. I privilegiati, gli amici, erano in seguito ricevuti in privato dai commissari di bordo e là il cognac e i liquori potevano essere serviti in tutta libertà. All'alba delle silhouette simili a quelle di velieri presida una tromba marina

risalivano faticosamente le strette strade di Manhattan. Quando la nave partiva, il bar era immediatamente assalito da una folla scatenata, anche perché gli alcolici erano fuori dogana e si potevano cambiare molto vantaggiosamente i dollari in franchi.

Oltre che dalle "booze cruise" i bilanci dei maggiori armatori furono migliorati dall'interesse che gli americani dimostrarono per l'Europa, di cui avevano letto sui giornali i drammi vissuti a causa della guerra. E così, nelle migliorate terze classi, ormai senza emigranti, trovarono posto studenti o famiglie che potevano permettersi un viaggio nel vecchio continente. Contemporaneamente le classi abbienti ripresero a viaggiare in nave per turismo, con esigenze sempre maggiori sul piano del lusso e del comfort. I migliori architetti d'interni specializzati nel ramo alberghiero, vennero coinvolti per l'arredo delle nuove, grandi navi, che cominciavano ad alternare il servizio di linea con le crociere. Quest'ultime erano spesso organizzate dall'ormai internazionale Thomas Cook & Soon, che spesso noleggiava la nave per itinerari con pure finalità turistiche. Fra le compagnie più impegnate in questo processo di trasformazione assunse un ruolo determinante l'Inglese Cunard Line. Dall'ottocento, salva una parentesi tedesca, dominava il mercato nella linea Europa-Stati Uniti del Nord Atlantico, insieme alla sfortunata White Star Line, proprietaria del tragico Titanic, che finì per fondersi con la concorrente. Fu proprio la Cunard a organizzare la prima crociera sull'impegnativa rotta del Giro del Mondo promossa dall'American Express, utilizzando il suo transatlantico Laconia di 19.860 tonnellate di stazza lorda. Era stato varato il 9 Aprile 1921. Dopo aver percorso la linea in Nord Atlantico fino a tutto il 1922, nel Gennaio del 1923 partì da New York per questa impegnativa crociera che durò quattro mesi ed ebbe successo. Lasciata Manhattan la nave toccò molte isole dei Caraibi, traversò il Canale di Panama e raggiunse il Giappone, Cina e Indocina, risalendo poi per il Mar Rosso fino a superare il Canale di Suez, e toccando alcuni porti mediterranei. Dopo aver lasciato di poppa Gibilterra ritornò a New York. In tutto fece 22 scali. La vista la buona accoglienza del pubblico, la Cunard, utilizzando le navi Franconia e Carinthia, organizzò anche negli anni seguenti la crociera che circumnavigava il globo, portando la sua durata a sei mesi. Nel 2014 la Cunard continua a organizzare crociere intorno al mondo, per le quali impiega le sue tre grandi navi attuali: Queen Mary 2, Queen Victoria e Queen Elisabeth.

Sempre l'American Express organizzò a metà anni Venti crociere di 6

settimane in Mediterraneo, con partenza e arrivo a New York, charterizzando una delle ammiraglie Cunard, conquistatrice di ripetuti Nastro Azzurro, il Mauretania. Varata nel 1906, restò in servizio fino al 1935. Con una stazza lorda di circa 32.000 tonnellate, aveva un design innovativo per i suoi tempi, ma soprattutto spazi comuni assai ampi e ben concepiti, che la rendevano ideale per l'uso crocieristico. Così la descrive lo storico navale B.W. BATHE: "Alcuni degli appartamenti più lussuosi erano situati sul ponte delle imbarcazioni, come pure la biblioteca, un gran salone, la sala da musica, il grande atrio e una veranda caffè per i passeggeri di prima classe. Il ponte passeggiata era quasi completamente occupato da cabine, tranne che sulla parte poppiera, dov'erano situati il soggiorno e la saletta destinati ai passeggeri di seconda classe. Le sale da pranzo per tutti i passeggeri erano situate sul ponte superiore. A bordo vi erano nove ascensori elettrici: due per i passeggeri, due per i bagagli, due per servizio e tre montavivande. La saletta destinata ai fumatori di prima classe, il grande atrio e la scalinata erano decorati in stile Cinquecento italiano e rivestiti in legno di noce. La sala da pranzo di prima classe e quella del ponte superiore erano arredate come un ristorante a due piani e potevano ospitare 470 persone. Questi locali, arredati in stile francese Renaissance, erano rivestiti di legno di quercia chiaro riccamente scolpito". Come sulle navi da crociera dei nostri giorni, l'arredo aveva già una funzione determinante. Un'altro transatlantico Cunard che negli anni Venti venne utilizzato per le crociere fu l'Aquitania, varata nel 1911. La sua stazza era di 45.647 tonnellate e le sue sistemazioni interne per la prima classe assai lussuose. Il comandante nel periodo storico a cui ci riferiamo divenne un personaggio leggendario, come del resto altri capitani a cui erano affidate navi importanti. Era stato nominato baronetto e quindi si firmava Sir James Charles. Lo scrittore inglese Terry Coleman così lo descrive: "Al suo tavolo era richiesto l'abito di gala con le decorazioni. Perché c'era la tendenza a mettere in difficoltà gli americani che non erano nell'esercito o nella marina. Il comandante Charles era un uomo gigantesco e il suo comportamento a tavola lo faceva sembrare un attore impegnato nell'interpretazione di Enrico VIII. Una sera gli steward portarono un intero bue arrostito e la sera dopo un piccolo branco di antilopi grigliate, circondate da collinette di foie gras di Strasburgo, sormontate da penne di pavone. Quindi un insieme di pezzi, illuminati elettricamente e realizzati dai pasticceri di bordo, rappresentanti la battaglia di Waterloo, il tutto mentre l'orchestra suonava Elgar. Souffles delle dimensioni del cappello del comandante conclusero la cena. Mumm e Perrie-Jouet circolarono in coppie gigantesche". Dopo l'arredo assunse rilievo la gastronomia, altro elemento ereditato dalle navi da crociera di oggi che mancano forse durante dei personaggi da leggenda di quei tempi. Come nel caso di un altro transatlantico che alternava alla linea le crociere, l'Île de France, di 45.000 tonnellate di stazza lorda, entrato in servizio nel 1927 con i colori della francese Compagnie Générale Transatlantique. Navigò fino al 1959 e viene ricordato perché nel 1956 portò in salvo i 753 naufraghi del transatlantico italiano Andrea Doria. Il suo comandante più celebre era imbarcato nel periodo storico preso in esame. Si chiamava Joseph Blancart, era un perfetto gentiluomo dotato di quello charme che appartiene alla tradizione francese. Si raccontano molti episodi di vita di bordo entrati nella leggenda in cui fu protagonista. Come quando nel salvare l'esibizione di una ballerina durante una tempesta, fece fermare la nave e gettare in mare parte del carburante, in modo di stabilizzarla per la durata dell'esibizione. Viene anche ricordata la scoperta a bordo del nobile russo Michele Romanov, imbarcato come clandestino perché rovinato finanziariamente e quindi non era in grado di pagare il biglietto. Blancart, invece di metterlo in difficoltà, lo invitò a cena al suo tavolo e poi lo fece rinchiodare in una cabina di prima classe, dove venne servito con il massimo rispetto fino all'arrivo in porto. In quegli anni altre navi vennero utilizzate per le crociere e spesso la fama del comandante costituiva un motivo di richiamo per il pubblico. Merita ricordarne alcune. Ad esempio la Stavangerfjord di circa 13.000 tonnellate di stazza lorda, che fece il suo viaggio inaugurale nel 1918 e la sua prima crociera nel 1925, toccando le capitali nordiche. Ma anche l'Homeric dell'inglese White Star Line, che era nato nel 1913 come Columbus per la tedesca Norddeutscher Lloyd di Brema e fu acquisito dagli inglesi come preda di guerra. Con una stazza lorda di 34.351 tonnellate, venne sottoposto a importanti lavori di trasformazione e alla fine dedicato in esclusiva all'attività crocieristica. Molte altre navi, usate per le crociere in quegli anni, battevano bandiera inglese. A cominciare da alcune unità della P&O, la compagnia che, nel lontano 1844, aveva inventato quel tipo di vacanza. Una sua nave, il Ranchi di 10.000 tonnellate di stazza, che faceva la linea con l'India, nel 1925 venne adattato all'uso crocieristico, diventando popolare sugli itinerari dei fiordi norvegesi. La Royal Mail Steam Packet dal 1924 utilizzava per le crociere la Araguay, di 11.500 tonnellate di stazza. Era nata nel 1906 come nave di linea. La stessa compagnia modificò nel 1929 per il nuovo

Scopri la nostra PLAYLIST per viaggiare insieme!



impiego la Atlantis, di 15.000 tonnellate. Era stata varata nel 1913 per la Pacific Steam. Un discorso a parte va fatto per le navi che collegavano New York con la colonia inglese di Bermuda. Ebbero ovviamente notevole successo durante il proibizionismo, ma comunque operarono su quella rotta sempre in un clima di vacanza, per cui possono essere assimilate alle protagoniste della storia delle crociere. Ancora oggi numerose crociere ripercorrono la stessa rotta, che ebbe un importante rilancio dopo il Secondo conflitto mondiale. La compagnia che curava questo itinerario negli anni Venti e nei dieci successivi si chiamava Furness Bermuda Line. Utilizzò sei navi: Fort Hamilton (5.530 t.s.l.), Fort Victoria (7.784 t.s.l.), Fort St. George (7.785 t.s.l.), Bermuda (19.000 t.s.l.), Monarch of Bermuda (22.424 t.s.l.), Queen of Bermuda (22.552 t.s.l.). La vita di bordo delle navi da crociera dell'epoca offriva meno svaghi di quelli che animano le giornate di navigazione dei nostri giorni. A prescindere dai momenti, spesso eleganti, legati ai pasti, venivano organizzati a bordo giochi, anche sportivi, come tennis, tiro al piattello, lancio di piastrelle sul ponte, tornei di biliardo. Non esistevano ancora i casinò, ma venivano scritturati giocatori professionisti di poker che garantivano il funzionamento di più tavoli. E poi venivano organizzati i balli in maschera e l'esibizioni di cantanti e musicisti. La crociera era sempre più reclamizzata. Questo è un brano di un articolo apparso, nel 1926, sulla rivista francese "L'Illustration": "A bordo c'è un dovere, quello di abbandonarvi ai piaceri, che sono innumerevoli. C'è innanzitutto quello di mangiare; si mangia in modo formidabile, e anche si beve. Si dorme come i Sette Dormienti. Quando non si dorme, una cosa piacevole è il non fare nulla. Se invece avete voglia di attività quante occasioni! C'è innanzitutto il flirt. Si flirta enormemente in crociera. L'ambiente favorisce gli approcci, i contatti, le fughe, le insistenze, tutta la gamma del gioco.

La gioventù flirta a bordo. Se voi pensate di aver passato l'età, spendete piuttosto la vostra giovanilità al gioco degli anelli o dei paletti, al biliardo di ponte. Leggete. Si legge molto in mare. E i libri sono migliori che a terra. Provate inoltre la provocazione, con delle battute felice con maniere gentili. E' agevole in mare avere dello spirito e trovarne negli altri. Godete i divertimenti che offre il mare. Ad esempio la verifica sulla carta delle distanze percorse, il battello che s'intravede o che si sorpassa, lo sciame di pesci volanti o le esibizioni di una troupe di delfini, il vortice della scorta dei gabbiani. Nel tramonto fiammeggiante del sole mediterraneo, vi sfido, sui flutti, a non vedere sorgere il busto di Afrodite dalle bianche braccia e a non udire sulla cresta delle onde il canto delle sirene". Indubbiamente un commento entusiasta, anche se retorico, destinato a scatenare il desiderio di crociera nei lettori.

ABBAZIA DI KALENA: conosciamola!

*L'Abazia di Santa Maria di Calena, sita in agro di **Peschici**, è da annoverare fra le più antiche d'Italia. Sarebbe stata eretta nell'872. Probabilmente vi fu una prima presenza di monaci basiliani. Un edificio sacro esisteva nell'11° secolo, come testimonia un atto di donazione del 1023: il vescovo di Siponto donò «l'ecclesia deserta in loco qui vocatur C(K)àlena, cuius vocabulum est sancta Maria» all'abbazia di Tremiti, fornendo tutte le necessarie pertinenze: un orto, una vigna, terreni da coltivare che permettessero ai monaci benedettini di poter vivere senza problemi, trasferendosi in terraferma.*



Il 1058 il cenobio divenne una potente abazia. Via via che papi e imperatori le concedevano ricchi privilegi, i suoi beni si estendevano oltre l'area garganica fino a Campomarino e Canne. L'Abazia di Monte Sacro, presso Mattinata, era una di queste ricche dépendances ed ebbe un secolare contenzioso con la casa-madre che non voleva concederle assolutamente l'autonomia. Per rendersi conto dell'entità del prestigio di Santa Maria di Calena, basta ricordare che il 1420, quando era già in declino, i beni in suo possesso consistevano in circa trenta chiese del Gargano Nord, con relative pertinenze di mulini, case, terre, oliveti, diritti di pesca sul Varano e diritti feudali sulla città di Peschici e il Casale di Imbuti.

Contesa dai potenti monasteri di Tremiti e Montecassino, riuscì a restare indipendente fino al 1445, quando fu inglobata definitivamente a Tremiti, sotto i Canonici Lateranensi. E' certo che l'Abazia di Santa Maria di Calena accolse molti pellegrini, famosi e non, che sbarcavano sui litorali del Gargano Nord per recarsi al Monte dell'Angelo. I redditi derivanti dalle numerose donazioni dei fedeli le servirono indubbiamente per assolvere degnamente a questa funzione di ospitalità.

Giuseppe Martella, citando l'abate Benedicto Cochorella (che il 1508 scrisse una "Cronaca Istoriale di Tremiti"), afferma che l'abazia si rese importante e ricca per concessioni e privilegi di principi, papi, imperatori e fedeli. Questi, per recarsi alla miracolosa grotta dell'Arcangelo S. Michele, facevano lungo il cammino la prima tappa a Calena, dopo ai Santuari siti nella montagna garganica. I monaci benedettini coltivavano, in un esteso orto botanico, innumerevoli varietà di erbe officinali proprio per curare i pellegrini bisognosi di cure e ristoro.

La presenza di pellegrini stranieri nell'Abazia di Santa Maria di Calena è documentata dai resti delle sue fabbriche conventuali, visibili a tutti ancora oggi. Critici e storici dell'arte come Emile Bertaux hanno analizzato, nelle loro pubblicazioni, le due chiese presenti nel complesso badiale: presentano rare e interessanti tipologie di architettura pugliese, europea ed extraeuropea. Se la prima chiesa dell'abbazia si inserisce infatti nel solco di un'originale tradizione costruttiva pugliese, quella delle cupole in asse, la più recente seconda chiesa, che si addossa all'edificio più antico, fu costruita con soluzioni architettoniche di vasta circolazione europea ed extraeuropea da quelle maestranze itineranti di scalpellini, di

origine borgognona, che percorrevano nei due sensi, col traffico di pellegrini e crociati verso la Terrasanta, la "Via Francigena".

Sempre il Martella, in "Peschici illustrata", citando un documento del 1275 (un privilegio con cui Carlo I d'Angiò concede a suo fratello, il re di Francia Luigi IX, legname tagliato nei boschi garganici) rileva che soltanto due porti dell'Adriatico erano adibiti per l'imbarco di legname per la Francia: quello di Manfredonia e quello di Peschici. Questo interessante dato lo autorizza ad affermare che "a Peschici a quel tempo esistevano delle strutture portuali che evidentemente erano ben note, se non paragonabili a quelle sipontine, tuttavia valide e attrezzate per imbarchi di materiali ... Differentemente il porto di Peschici non sarebbe stato citato nel documento angioino".

Lungo l'itinerario classico della Via Sacra dei Longobardi vi era la cella della Santissima Trinità di Monte Sacro, nei pressi di Mattinata, che appartenne all'abbazia di Calena dal 1058 fino al 1198. Secondo Adriana Pepe è proprio nel quadro dei rapporti col santuario del Monte Gargano che il possesso della Santissima Trinità di Monte Sacro assunse un particolare interesse per i monaci benedettini calenensi. Una lunga e difficile contesa nel corso del 12° secolo (1127-1198) oppose l'abbazia alla sua antica cella, che di fatto si era resa indipendente (Prencipe, 1951, pp. 43-49).

Oggi Monte Sacro risulta molto decentrata, rispetto alle altre pertinenze di Santa Maria di Calena, ma un tempo non era così. La Alvisi, col sussidio della fotografia aerea, ha individuato una fitta rete di strade mulattiere che sin dall'antichità collegavano i centri abitati della costa settentrionale al porto di Siponto e il cui utilizzo dovette intensificarsi con lo sviluppo del Santuario di Monte Sant'Angelo.

Intorno a Calena, luogo-simbolo dell'immaginario collettivo di Peschici, non mancano suggestioni e leggende. Dall'abbazia, un camminamento sotterraneo portava alla caletta dello Jalillo: serviva ai frati per sfuggire alle frequenti scorribande saracene. Da un'acquasantiera, posta in fondo alla navata sinistra della chiesa nuova, giungerebbe il rumore della risacca marina. Si racconta anche di un antico tesoro di Barbarossa. Forse, era l'ammiraglio turco Khair ad-Din, attendente di Solimano I, che assediò Tremiti. Una leggenda popolare narra che il Barbarossa, in cammino verso la grotta dell'Angelo, vi fece una sosta dolorosa: seppelli nella cripta la sua figlia prediletta, ammalatasi durante il viaggio e le pose, come singolare cuscino, un vitello d'oro. Questo tesoro prezioso gli abitanti di Peschici lo hanno cercato invano, dimenticandosi che è in piena luce, sotto i loro occhi...

