



SNV
solovelanet

Derive
Nautica 450

Coppa America
**UBI MAIOR,
Harken cessat**

Navigazione
**Preparare
la crociera**

Vele
**Gennaker vs
Spinnaker**

Tecnica di navigazione
**Regolare le vele
di bolina**

Viaggi
**Viaggio
a Lisbona**

Navigazione

**La barca
in inglese**

Abbiamo provato lo

Jeanneau 51

www.solovela.net - www.solovela.net - www.solovela.net

Viaggio a Lisbona

Dopo Fiumicino – Istanbul, Luciano Piazza con il suo Bavaria 35 parte alla volta di Lisbona, l'altro capo dell'Europa, le Colonne d'Ercole, l'oceano.

di Luciano Piazza





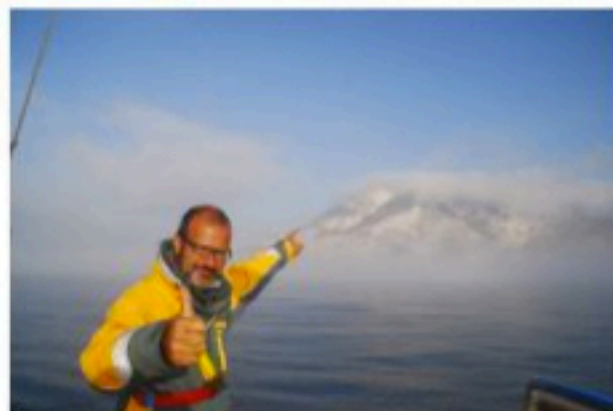
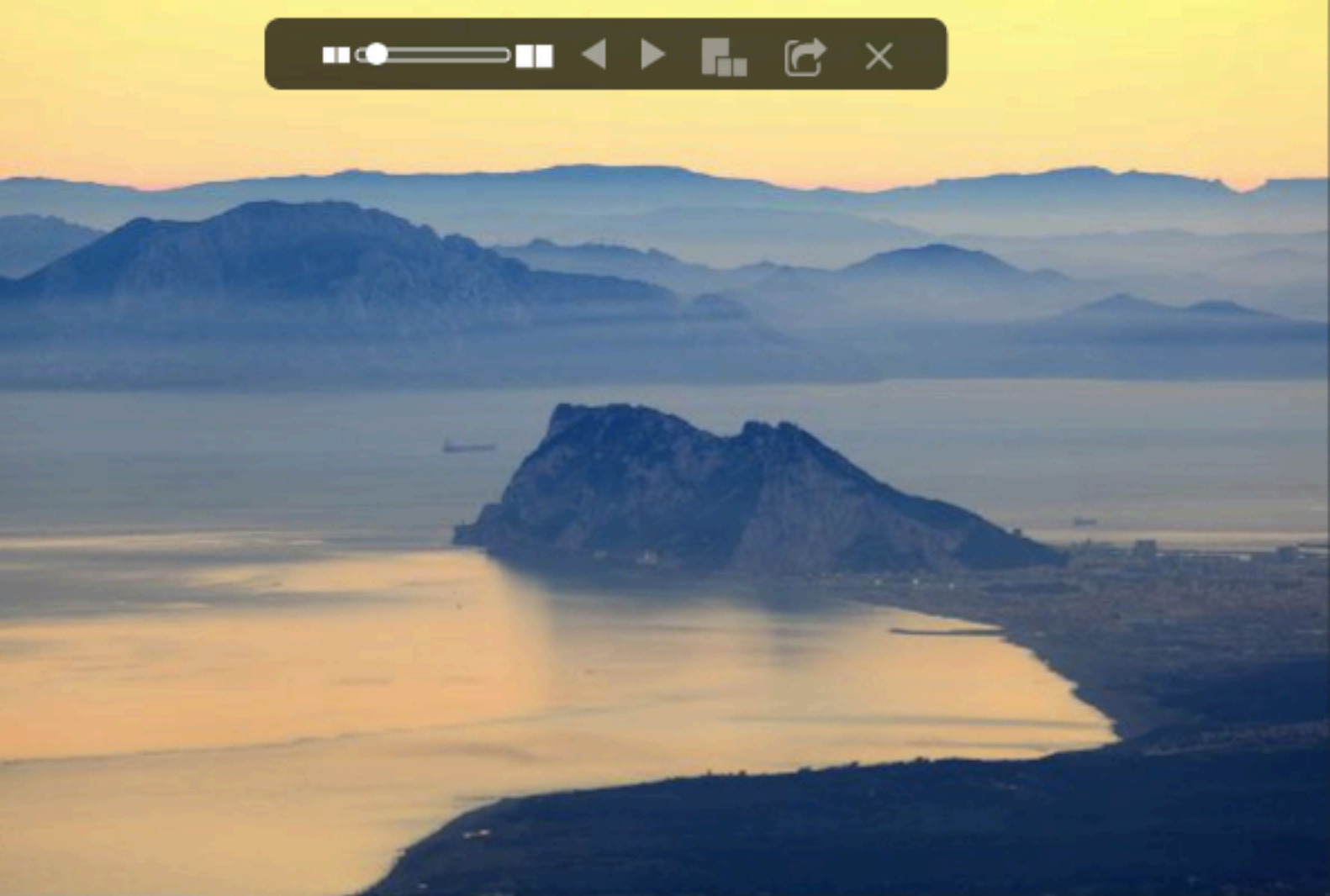
La nebbia fitta e soffocante calata durante la notte ci costringe a procedere a velocità ridotta e con tutti i sensi all'erta, pronti a reagire al minimo segnale di pericolo. Intorno a noi il traffico navale è fittissimo: l'AIS mostra un filare di mercantili incollati su due sensi di marcia come se marciasimo lungo un'autostrada intasata. Da più parti ci giungono le segnalazioni sonore delle navi, che risuonano nell'oscurità senza che ci sia dato capire da che parte provengano. Tutto in coperta è fradicio come se ci fosse appena stato un acquazzone, e le cerate sono un filtro tenue fra l'umidità esterna e i dolorini ossei tipici dell'età. Ce la stiamo sudando, Gibilterra!

Siamo per mare ininterrottamente da sei giorni, ma la tensione e la stanchezza accumulata non riescono a mitigare l'emozione di essere qui. Quando la nebbia si dirada e la Rocca si disegna sullo sfondo azzurro del cielo, il cuore mi si riempie di gioia. "Guarda dove ti ho portato!", dico ad Andrea, amico caro e compagno di avventure, mentre i suoi occhi rimandano un sorriso che viene dal cuore. Non siamo in un posto qualunque: soprattutto per noi mediterranei, marinali quasi lacustri, le Colonne d'Ercole sono da millenni la porta che si schiude verso l'infinito. Nec plus ultra, dicevano i Romani; oltre, l'ignoto.

Doppiata Punta Europa, entriamo nell'ampia baia di Algeciras, gremita di mercantili alla fonda come di auto il parcheggio di un centro commerciale. Abbiamo diverse possibilità di ormeggio e scegliamo il Marina Alcadesa, sul versante spagnolo: nuovissimo e molto più economico dei porti sul lato inglese del promontorio. Questi ultimi, fra l'altro, sono circondati da palazzoni e locali alla moda che certamente non consentono un riposo tranquillo durante la notte. Accosto al finger, poi vado in ufficio a registrarmi. Balla tutto, accidenti se balla! Ma pago volentieri lo scotto di un po' di mal di terra, considerato che non ho mai sofferto il mal di mare in vita mia.

Il marina è davvero bello e anche abbastanza economico, circa 20 euro per 35 piedi di barca, il posto ideale per riposarsi un po'. L'unico neo è che, essendo molto grande, per andare in centro a fare due passi o un po' di spesa bisogna camminare parecchio.

Passaporti alla mano varchiamo a piedi il confine che separa inglesi e spagnoli, una cesura netta fra due mondi, fra due stili di vita molto diversi: da un lato palazzi scrostati e l'aria triste delle periferie metropolitane, ma anche la vitalità e l'e-



► In alto lo stretto di Gibilterra. Sopra Luciano Piazza arriva alla rocca. A sinistra, il marina sotto la rocca di Gibilterra. In basso a sinistra indicazioni tipiche inglesi in una via di Gibilterra

suberanza ispaniche, dall'altro la compostezza anglosassone ma anche quel sentore di arroganza che accompagna spesso la ricchezza. L'autista del pulmino che ci porta in cima alla rocca rivendica il diritto di mantenere la propria identità culturale e non essere assimilato al Regno di Spagna. Non ha tutti i torti, ma è vero altresì che quella inglese è una presenza aliena che ha il sapore obsoleto e antipatico del colonialismo. Fra l'altro gli spagnoli, che vorrebbero che fosse restituita loro Gibilterra, hanno occupato Ceuta, la colonna d'Ercole sul lato sud, e non hanno la minima intenzione di restituirla al Marocco. Insomma, tutti decisi nel rivendicare i propri diritti, ma nessuno disposto a prendere in considerazione quelli altrui.

Il panorama sulla sommità del capo è mozzafiato e spazia dal Mediterraneo all'Atlantico, dall'Europa all'Africa. L'impressione è davvero di essere al centro del mondo, almeno di quello marinaro. Le barche che stazionano nel marina hanno tutte un'aria oceanica: pozzetto ben protetto, trinchetta, sistemi di autoproduzione d'energia elettrica; chi passa da queste parti ha macinato molte miglia o è in procinto di farlo.

Andrea sbarca e io riprendo il mare in solitaria, verso nord. L'ingresso in oceano è segnato dalla fortissima corrente che percorre lo Stretto di Gibilterra: il tra-

► In basso, la cattedrale di Cadice. Al centro la ricostruzione della caravella usata da Cristoforo Colombo per scoprire l'America. Di lato una costruzione tipica di Olhao, da dove partì Colombo. Qui sotto, la rotta di Piazza Grande



vaso tra i due bacini che separa, dovuto alla diversa salinità delle loro acque, genera il moto di un fiume in piena. L'attenta lettura del portolano aiuta a scegliere il momento giusto per effettuare il passaggio, considerando anche che il vento soffia generalmente da est. Un buon motore è comunque decisivo per evitare un bordeggio frustrato dalla corrente, che in alcuni punti mi fa derivare di oltre cinquanta gradi rispetto alla bussola.

È il mio primo oceano e l'osservo con gli occhi del neofita, leggermente intimorito ma sereno dentro. Sono qui perché sentivo il bisogno di esserci, di varcare la soglia del Mare Nostrum, di recidere il cordone ombelicale con le acque domestiche. Fortunato chi nasce sulle rive dell'oceano perché per lui le acque domestiche sono già quelle dell'infinito.

Sospinto dall'Aliseo e schivando il tappeto di attrezzature da pesca che ricopre la superficie del mare anche a cinque o sei miglia dalla costa, faccio tappa a Cadice, meravigliosa e imponente. Poi entro nella laguna Huelva, la località da cui è salpato Colombo (la nota Palos, studiata a scuola, è un piccolo paese alle sue spalle). La visita al museo che ospita la ricostruzione a grandezza reale delle tre caravelle è emozionante e induce l'inevitabile confronto fra come si navigava a quei tempi e come lo si fa oggi. Se quasi tutto è diverso da un punto di vista tecnico,



Vasco da Gama

La storia del Portogallo è incentrata sulla navigazione e sulle grandi scoperte geografiche. Tra i nomi dei suoi grandi navigatori spicca certamente Vasco da Gama, l'uomo che ha aperto le rotte commerciali con l'Africa orientale e con l'India. La sua tomba è visitabile nel monastero Dos Jerónimos e rendergli omaggio è stato per me emozionante. Interessantissima è anche la visita del museo della Marina, dove sono custodite alcune imbarcazioni d'epoca adibite al trasporto della famiglia reale e molte mappe, strumenti e libri di navigazione usati nei secoli passati. Da non mancare infine l'Oceanario, probabilmente l'acquario più grande del mondo, dove sono stati ricostruiti gli habitat di tutte le specie di pesci e mammiferi che popolano gli oceani.



► La tomba di Vasco de Gama a Lisbona

credo che nulla sia cambiato circa le motivazioni che spingono a partire: chi prende il mare cerca qualcosa, fuori o dentro di sé.

A proposito di lagune: da queste parti ce sono diverse che offrono un ridosso perfetto da qualunque burrasca. Basta solo affrontare le passe di ingresso con estrema attenzione, perché la corrente è micidiale e finire a scogli è questione di pochi istanti. Per sicurezza entro sempre con la vela di prua aperta e l'ancora libera, pronta per essere calata in un attimo. La laguna di Olhão, per quanto discretamente affollata, è talmente ampia da disperdere le imbarcazioni senza minare la privacy di nessuno, lasciando ciascuno libero di assaporare la naturale protezione dai marosi offerta dall'Illa da Culatra. Anche i grandi fiumi che sfociano in queste acque costituiscono un'ottima via di fuga in caso di maltempo. Il Rio Guadiana, che segna il confine tra Spagna e Portogallo, e soprattutto il Guadalquivir, navigabile per cinquantamiglia fino a Siviglia, sono un'esperienza esaltante per il fascino naturale che trasmettono.

La mia meta è Lisbona: dopo aver navigato con Piazza Grande, la mia barca, fino a Istanbul, voglio raggiungere l'altra estremità del continente europeo. Del resto, queste due città hanno molti punti in comune: sono ex capitali di imperi che hanno tratto dal mare la loro gloria e mischiano oggi gli antichi fasti alla loro moderna vitalità, condendo il tutto con



► Cabo de São Vicente, il punto più a ovest dell'Europa

una vena di malinconia che induce all'introspezione piuttosto che intristire. Sento il bisogno di replicare l'emozione che mi ha dato il Bosforo.

Intanto familiarizzo con la marea, la novità saliente che si incontra entrando in Atlantico. Tutto ruota intorno al suo su e giù, tutta la navigazione dev'essere impostata tenendo conto della variabilità delle batimetriche e della forte corrente che viene generata. I tempi ipertecnologici in cui viviamo forniscono un grande aiuto: facilmente sul telefono si possono scaricare le tabelle di marea con il suo andamento orario. Solo una volta vengo tratto in inganno: gli orari del sito che consulto sono UTC anziché locali e mi salva l'ecoscandaglio che inizia a protestare sonoramente quando il battente d'acqua sotto la chiglia supera il livello di guardia.

Per arrivare a Lisbona ho ancora un ostacolo duro da superare: Cabo de São Vicente, un altissimo promontorio che l'onda oceanica colpisce con un fetch di migliaia di miglia che parte dalla Groenlandia. "Con tre metri d'onda vai tranquillo", mi dice un diportista locale, "di solito non sono meno di cinque". La sera getto l'ancora a ridosso del capo, pronto ad affrontare l'indomani le sessanta miglia senza scalo fino a Sines. Punto la sveglia alle cinque e quando metto la testa fuori dal tambuccio trovo la spiacevole sorpresa di una fitta nebbia che riduce la visibilità a poche decine di metri. Ma il mare è calmo e confido che, appena il sole stempererà un poco l'aria, la nebbia si diradi; salpo l'ancora e mi metto in marcia con il motore al minimo. Quando passo sotto il faro l'atmosfera è quasi spettrale, resa ancor più cupa dal corno da nebbia che emette i segnali sonori. Da un peschereccio mi fanno un cenno di saluto e poco più avanti un branco di delfini volteggia davanti alla mia prua, e io prendo le due cose come buoni presagi. Doppiato il capo la visibilità migliora. Aggancio il vento previsto e inizio a correre con il gennaker gioiosamente pieno d'aria. Purtroppo quando il vento aumenta mi lascio prendere la mano e non ammaino in tempo la grande vela colorata che, spanciando su un'onda, esplode miseramente. La recupero confidando di farla ricucire a un buon velaio e riprendo la rotta con le vele bianche.



► La torre di Belem a Lisbona

I libri

Luciano Piazza, autore di questo articolo, ha scritto due libri che narrano di due dei suoi viaggi, entrambi editi dal Frangente



Rotta a Ponente è il secondo libro di Luciano Piazza, quello che racconta il viaggio descritto in breve in questo articolo. Il secondo viaggio di Piazza con il suo Bavaria 350 Piazza Grande.



Rotta a Levante è, invece, il primo libro dell'autore. Qui si narra del viaggio che lo ha portato da Fiumicino a Istanbul dove è arrivato quando la Turchia era ancora un luogo dove si andava senza pensieri



L'oceano

La navigazione in oceano è tranquillamente affrontabile con una comune barca di serie, di quelle volgarmente definite plastiche, a patto di essere certi dell'efficienza di tutta l'attrezzatura. Un controllo al sartame, al timone e alle prese a mare aiuta a stare sereni. Anche il motore è bene che sia a posto, nell'eventualità di dover contare sul suo aiuto per tirarsi fuori da situazioni potenzialmente pericolose nelle zone di forte corrente. Tra la strumentazione elettronica ritengo imprescindibile l'AIS, soprattutto per affrontare lo Stretto di Gibilterra, uno dei posti di maggior traffico marittimo al mondo. Se ne trovano di "passivi" a cifre davvero abbordabili e l'installazione è molto semplice utilizzando uno splitter sul cavo d'antenna del VHF. Personalmente lo interfaccio al computer portatile dove uso OpenCPN, un ottimo software di navigazione di pubblico dominio (scaricabile cioè gratis). Anche l'EPIRB non dovrebbe mancare a bordo e, per chi può permetterselo, un telefono satellitare, anche se navigando sottocosta c'è quasi sempre segnale per i normali telefonini.



La costa portoghese è spettacolare e le sue scogliere a picco sono l'icona turistica della regione dell'Algarve. Purtroppo in diversi punti è stata irrimediabilmente sfregiata da grattacieli innestati sulle rocce come un impianto dentale sbagliato. Il triste mito della seconda casa, che deturpa per dodici mesi ma viene usata per poche settimane l'anno, ha fatto breccia anche qui.

Percorro le ultime miglia con il solito Aliseo e con la consueta e antipatica onda lunga che fa rollare Piazza Grande, poi entro nella grande foce del Tago, sulle cui rive è adagiata la capitale lusitana. Mi accosto alla sponda settentrionale, dove c'è la Torre di Belém che ho eletto a traguardo simbolico di questo viaggio, poi proseguo costeggiando i moli commerciali e la meravigliosa Praça do Comércio, l'imponente piazza affacciata sull'acqua. Ho scelto di fermarmi al Marina das Nações, una struttura moderna costruita per l'Expo del 1998. Gli ormeggiatori che prendono le mie cime mi chiedono da dove vengo: "Da Roma", rispondo. "Davvero? Allora ti offriamo una birra!" Impossibile aspettarsi un'accoglienza migliore.



► In lato una vista di un tratto di costa dell'Algarve in Portogallo. Sopra Marina das Nações, il marina dove Piazza ha finito il suo viaggio di andata

La sera osservo lo struscio serale sulla banchina marcata dai segni della marea minima e massima; bar e ristoranti iniziano a riempirsi, ma la loro musica arriva ovattata, senza spezzare la magia del momento, senza sovrastare il rumore del vento, quel soffio potente della natura che mi ha spinto per millecinquecento miglia fino a qui. Sono un velista qualunque che con una barca qualunque ha affrontato l'oceano. Ce l'ho fatta! ●