

Manfred Marktél

MAUS

In solitario nelle acque antartiche
della South Georgia



Edizioni il Frangente

Indice

7	Premessa
11	Introduzione
13	Capitolo 1 - Da Salvador de Bahia verso sud
39	Capitolo 2 - 35°19' S - 47°50' W una posizione da ricordare
55	Capitolo 3 - Port Stanley
69	Capitolo 4 - Oltre la convergenza antartica
91	Capitolo 5 - South Georgia
111	Capitolo 6 - Gli uomini della South Georgia
129	Capitolo 7 - Verso nord
141	Capitolo 8 - Oltre i Cinquanta
155	Capitolo 9 - La tempesta
171	Capitolo 10 - I Quaranta Ruggenti alle spalle
183	Capitolo 11 - Entro in zona moderata
201	Capitolo 12 - Verso la meta
207	Epilogo
209	Glossario
221	I viaggi più importanti compiuti con l'attuale <i>Maus</i>
222	Scheda tecnica della barca

Premessa

Il mare non è amico dell'uomo, ma complice della sua inquietudine.

Joseph Conrad

Per diventare un viaggiatore è necessario calzare le scarpe, mettersi lo zaino sulle spalle, guardarsi nello specchio e attendere finché quello che vedi riflesso lo consente. Quando con la testa ti fa segno di sì, è il momento di partire.

Per diventare navigatore, a un viaggiatore è necessario salpare l'ancora e issare le vele. E se un marinaio chiude gli occhi forse sta sognando la partenza - il momento in cui il sogno diventa realtà.

Ogni viaggio inizia con un sogno. Il sogno diventato realtà di cui racconto in questo libro, l'ho sognato tanti anni fa davvero, grazie ai grandi navigatori dei secoli passati, agli uomini che andavano a caccia di balene, ai viaggi fatti negli anni Sessanta - con tutti quelli che compivano imprese straordinarie e con mezzi non sempre all'altezza della situazione.

Ho letto tanti libri - anche piuttosto datati - di chi si avventurava verso l'ignoto e doveva combattere con i sestanti per ottenere una posizione certa. Una fatica enorme. I navigatori, allora, venivano messi a dura prova con le continue rotture alle attrezzature. Oggi i tempi sono cambiati, io mi posso definire fortunato. I *Vecchi* si dovevano accontentare. Le vele erano pesanti, in tessuto di cotone e poco maneggevoli, i verricelli erano sottodimensionati e gli strumenti praticamente non esistevano. Oggi tutti i materiali sono molto più leggeri e resistenti, grazie ai GPS il punto nave è certo - gli errori sono di lieve entità.

Il mio sogno l'ho sognato subito dopo aver acquistato la prima barca - tanti anni fa davvero. Avevo pochissima esperienza, non immaginavo neanche lontanamente che un giorno avrei potuto fare quello che ho fatto. A quell'epoca ritenevo che la migliore e più rapida acquisizione d'esperienza fosse quella di divorare tutti i libri che si trovavano sul mercato, che trattassero in qualsiasi modo i temi della navigazione oceanica, dell'Artico e dell'Antartico. Non importava che fossero portolani, manuali oppure racconti di gente che attraversava gli oceani. Già, i racconti. A quei tempi m'interessavano i racconti di chi conosceva i due estremi della terra e il periodo delle navi a vela. L'importante, per me, era che gli autori fossero arrivati in quelle terre remote.

Avevo acquistato l'*Antarctic pilot*, il portolano edito dall'Ammiraglio Britannico. Mi ero studiato le coste e le isole adiacenti, i venti e le temperature degli artici, con le innumerevoli fotografie e disegni, la fauna e la flora. Ero rimasto impressionato nel vedere che in quelle zone in più di cento anni non era cambiato niente. Avevo comprato anche un libro intitolato *Ice Bird*, scritto da un medico della Nuova Zelanda di nome David Lewis. Si trattava del primo navigatore che, su una barchetta di 10 metri, era riuscito ad arrivare alla stazione antartica della penisola di Palmer. Successivamente aveva raggiunto Cape Town. Moltissimi i problemi affrontati da Lewis: tre i capovolgimenti con la perdita dell'albero prima e poi anche del rispetto, quindi il freddo e la fame. Tuttavia era riuscito a portare a termine quello che desiderava. Altri libri e altre storie erano passati sotto i miei occhi, autori attirati dalle acque gelide, dai pinguini e dalle foche, che normalmente si vedono solo negli acquari e nei circhi. Chi puntava verso sud era attratto dai ghiacciai, che arrivano fino al livello del mare e dagli iceberg che si incontrano in mare aperto.

La decisione definitiva di visitare quelle terre maturò in me circa dieci anni fa, quando mi imbattei in un libro scritto da Tim e Pauline Carr, dal titolo *Antarctic Oasis*, che parlava esclusivamente dell'isola inglese South Georgia, con un corredo di fotografie da mozzafiato. Per di più, Tim e Pauline da anni sono i custodi del museo di Grytviken - la capitale.

Ero consapevole di che cosa significasse raggiungere quelle zone. Sapevo che avrei dovuto attraversare una parte dei mari più difficili di questo mondo. Sapevo che i grandi navigatori degli anni Sessanta parlavano e scrivevano dei Quaranta Ruggenti, ma sapevo anche che loro, salvo rarissimi casi, non toccavano i Quaranta e meno ancora i Cinquanta Urlanti. Avevo molto rispetto della zona, ero determinato a raggiungere la South Georgia, avevo deciso.

Avrei attraversato quelle acque per circa 3500 miglia.

In questo momento sogno ad occhi aperti. Sono ancora qui a Salvador de Bahia, non sul mio *Maus*, ma in alto a Pelorinho, circa 150 metri sopra il livello del mare, dove nei secoli passati i ricchi conquistatori portoghesi, spagnoli e olandesi costruirono le loro case. Le costruivano qui sopra perché, a causa della differenza d'altitudine, le temperature erano più basse: qui in alto si sentivano meglio le brezze di mare e quelle di terra. E si sentiva meglio anche l'aliseo che soffiava quasi tutto l'anno. Dall'alto vedevano tutta la baia, le isole adiacenti, soprattutto riuscivano ad avvistare una nave a vele quadre quando entrava nella gran baia di Todos Los Santos. Per gli abitanti di quell'epoca erano momenti magici, ma anche momenti di gran lavoro. Dovevano ricevere e spedire le merci, acquistare e vendere gli schiavi provenienti dall'Africa. Da Salvador si spedivano gli schiavi verso i Caraibi e l'America del Nord.

Il prezzo di uno schiavo nero era almeno doppio di quello di un indigeno: i neri erano più forti, più sani e promettevano di riprodursi velocemente. I ricchi di quell'epoca non capivano perché si dovesse abolire la schiavitù. «Esisterà sempre qualcuno che lavorerà per qualcun altro e in cambio avrà cibo e denaro», dicevano.

Sono salito qui a Pelorinho, sono appoggiato alla balaustra. Sono salito non a piedi, né col cavallo né col calesse lungo la “Ladera della Montagna”, che è affiancata da innumerevoli case e casupole dove in passato e in gran parte ancora oggi vivono le ragazze del piacere, i loro protettori nonché innamorati. Vivono anche i piccoli ladruncoli e tutti quelli facente parte del popolo della notte.

Ho evitato quel pizzico di brivido e quel minimo di eventuale pericolo che in zone di quel genere non mancano mai, e sono salito con l'ascensore impiegando solo pochi secondi e senza fare fatica. La città vecchia e i suoi palazzi antichi alle mie spalle, sotto i miei occhi la grande baia. Niente più velieri, ma innumerevoli traghetti che si muovono come formiche anche verso le isole più lontane. Vedo anche le porta container e altre navi da carico che depositano merci lungo i moli con le gru, lente come grosse aragoste. Vedo i due pontili dove sono ormeggiate le barche da diporto - di skipper di tutte le parti del mondo. Da quassù è impossibile identificare le loro bandiere multicolori che sventolano nella brezza pomeridiana. Vedo il *Maus*: lo distinguo bene perché lo conosco, altrimenti per me rimarrebbe anch'essa una barca con una storia passata, presente e futura che io non conoscerei.

Guardo la mia barca con tenerezza, un ultimo dolce sguardo da così lontano prima che l'ascensore mi riporti al livello del mare. Poi, a piedi, percorrerò poche centinaia di metri per raggiungerla - la compagna con la quale intraprenderò il prossimo viaggio. Per realizzare un altro sogno, sognato forse da troppo tempo.

Introduzione

Accade nella vita di realizzare un sogno. Io mi considero un privilegiato, perché sono riuscito a realizzarne tanti.

Ho avuto dei dubbi, prima di scrivere questa introduzione; mi chiedevo se sarebbe stato più giusto parlare di un viaggio a sud della convergenza antartica, oppure forzare un po' il quadro e parlare *tout court* di Antartico. Dubbi geografici, dunque. E anche un po' climatici.

Perché - *uno* - geograficamente l'Artico inizia a 66°33'N e l'Antartico a 66°33'S.

Perché - *due* - la South Georgia (l'isola che è il primo obiettivo di questo mio viaggio), situata a circa 55°S, geograficamente non appartiene al continente antartico. Eppure climaticamente lo è anche nei mesi estivi, quando l'acqua arriva sì e no a cinque gradi - tra pinguini, foche, elefanti marini e iceberg.

Perché - *tre* - nell'Artico climaticamente succede l'opposto - a 60°N, all'incirca a San Pietroburgo, dove ci nascono i fiori e durante la stagione estiva le persone fanno i bagni.

Perché - *quattro* - la Georgia si trova circa 500 miglia a sud della convergenza antartica.

E perciò alla fine - *cinque* - senza curarmi troppo di confini stabiliti quando non si sapeva niente di Terra Australis (il grande continente situato a sud di tutte le terre) ho liquidato i dubbi collocando la Georgia nell'Antartico.

La convergenza antartica, nota anche come fronte polare antartico oppure zona frontale polare, è la frontiera biologica che limita a nord l'oceano Australe. In realtà, le acque dell'oceano Antartico vanno un po' più a nord

ma non è possibile definirne i confini. La convergenza antartica è una fascia con larghezza che varia da 40 a 80 chilometri, tra le latitudini 40°S e 60°S, a circa 1600 chilometri dalle coste. Qui l'acqua che fluisce verso nord - fredda, densa, vicina al punto di congelamento - sprofonda sotto l'acqua più temperata subantartica che si muove verso sud. Le due masse d'acqua non si mescolano sia per i venti occidentali - che le deviano in due correnti parallele - sia per le loro diverse densità (cioè temperatura dell'acqua *più* grado di salinità). Una differenza di temperatura marca chiaramente il confine tra i due flussi: quando si supera questo limite verso sud, quasi subito la temperatura dell'acqua cala di due, tre gradi. La convergenza antartica costituisce una barriera insormontabile per la maggior parte degli organismi marini di minori dimensioni. Solo le balene riescono a superarla facilmente. È per questo che a sud della convergenza antartica si è formato un sistema di vita vegetale e animale del tutto particolare. Gran parte degli esseri viventi dell'Antartide è propria di questi luoghi, impossibile da rintracciare in qualsiasi altro posto del pianeta. Superata la convergenza antartica, si incontrano numerose specie di uccelli, dai diversi tipi di albatro alle procellarie, ai piccioni del capo. In prossimità delle isole Shetland meridionali iniziano gli avvistamenti dei primi iceberg. I principali mari del continente antartico sono quelli costieri - il mare di Ross, il mare di Weddell, il mare di Amundsen, di Bellingshausen, di Scotia, di Davis.

Capitolo 1

Da Salvador de Bahia verso sud

Salvador de Bahia, gennaio 2006. Senza partire non si arriva e ogni traguardo si raggiunge a piccoli gradini. Per arrivare non basta sognare: è necessario fare il primo passo, perché quello successivo sarà già più facile e porterà alla meta.

Il primo passo, piccolino, l'ho compiuto in passato. Poi ho conquistato tante mete più o meno vicine, e a ogni conquista fatta altrettante da fare se ne presentavano all'orizzonte.

Questa volta, dopo un soggiorno di circa un mese in Italia, euforico e con lo spirito da esploratore, mi sono imbarcato su un aereo. Ho lasciato alle spalle, anzi sotto l'aereo, una Liguria bella, piena di sole e con le montagne brizzolate di bianco. Le temperature erano vicine allo zero - ma la casa era ben riscaldata. Nessuna meraviglia se, dopo poche ore di volo, ho trovato in Sud America temperature più vicine ai trentacinque *sopra*. Sono arrivato dove il mare è caldo come una piscina termale e una barca che mi attendeva con ansia e tanta voglia di vestirsi con le sue vele bianche, per solcare l'oceano.

L'avevo già avuta in Liguria, un'idea delle terre che pochi mesi dopo avrei raggiunto. Le temperature non erano miti. Faceva freddo, le colline non erano verdi ma coperte da uno strato di neve.

Ancora oggi, dopo parecchi mesi da quando sono tornato dal Grande Sud, mi chiedo da dove sia realmente iniziato il mio viaggio. Qual è stata la vera partenza? Quella dall'Italia invernale, fredda, che mi ha visto stipato come un pacco di merce qualsiasi su un aereo, o quella da Salvador? Riflettendo bene ritengo che la vera partenza, quella consapevole e sognata, sia stata da Salvador, perché solo lì sono stato cosciente di dipendere esclusivamente da me stesso, senza alcuna possibilità d'aiuto esterno.

Pensando a tutto ciò, vestito da esploratore polare, sto seduto in dinette con la mia compagna, solo con uno slip addosso e le gocce di sudore che colano di continuo. Sono qui e mi guardo intorno come se fosse la prima volta che vedo quest'interno di barca. Studio e imparo a memoria le carte nautiche che mi serviranno nei prossimi mesi, per navigare lungo le coste del Brasile e dell'Argentina. Vorrei seguire una rotta parallela a quelle coste, ma sempre a una distanza tra 200 e 300 miglia. E dopo qualche settimana vorrei raggiungere le isole Falkland.

È ovvio che non posso limitarmi a guardare e studiare le carte. Devo preparare la barca per il viaggio e riempire il suo ventre di viveri e ricambi, gasolio, acqua e cherosene per il riscaldamento.

La parte tecnica, cioè lo scafo con le sue attrezzature, anche se non nuove, dovrà reggere 8000 miglia. La cambusa dovrà soddisfare lo stomaco e le condizioni ambientali. Infine la rotta dovrà essere programmata compatibilmente con i venti prevalenti, per non dover bolinare giorni o settimane intere.

La data della partenza si avvicina. Da qualche giorno ho iniziato a monitorare con grande attenzione la situazione meteorologica: non posso partire con i venti da sudest che in questo momento sono presenti fino sotto Rio de Janeiro. Sono inconsueti. Dovrebbero girare entro pochi giorni per tornare a est-nordest.

Partendo da Salvador, vorrei dirigermi per un giorno verso sudest, compiendo una rotta perpendicolare alla costa. Vorrei raggiungere il più presto possibile l'alto mare, senza più dovermi preoccupare del naviglio minore, cioè i pescherecci che s'incontrano fino a una batimetrica di 200 metri. Solo arrivato oltre quella posizione potrò riprendere la mia vita abituale, con le regole che seguo quando mi trovo in alto mare. Arrivato a circa 100 miglia dalla costa, potrò finalmente mettere la prua verso sud-sudovest. Con questo programma in mente, posso scegliere il percorso migliore e programmare il GPS, fissando il momento giusto per girare le spalle alla terraferma e lasciare il porto.

Da quando ho iniziato ad andare in barca, più di trentacinque anni fa, la navigazione d'altura è diventata relativamente facile. Basta studiare le carte nautiche, le correnti, i venti predominanti e fissare i singoli punti immaginari in mezzo all'oceano, per poi accendere il GPS. Il sestante può essere riposto in un cassetto, dove potrà rimanere a riposare tranquillamente per tutto il viaggio.

In linea di massima ci sono dieci punti immaginari che devo seguire per

arrivare a Port Stanley - a circa 3000 miglia da Salvador. Li ho fissati io, per arrivare sopravento alle Falkland - a 51°S. Sono zone perfide per i venti, la temperatura e il mare, ma incantevoli. Penso già adesso alle meraviglie che potrò vedere. Però, prima di pensare e parlare, bisogna riuscire ad arrivarci. Sarà una conquista faticosa miglio dopo miglio. E poi il mare presenta tante variabili. Spero che anche questo viaggio si concluda bene.

Intanto, visto che sono ancora al punto di partenza, devo pensare a completare la cambusa, facendo una spesa consistente al supermercato. Ho fatto l'inventario e portato molti viveri dall'Italia. Sembra sciocco e tanti si chiederanno come mai. La risposta è semplice. Ci sono due ragioni che non vanno sottovalutate e la prima è una conseguenza della seconda. Il Brasile è un paese di super ricchi: *poco più* dello zero per cento della popolazione non sa dove buttare i propri soldi, mentre l'altro *poco più* del 99,99 per cento è poverissimo e fatica a sopravvivere. In Brasile, i ricchi non hanno una cultura culinaria loro tipica. Il popolo mangia per vivere, al contrario di chi vive per mangiare. Questo comporta il fatto che nei supermercati si trovino pochi cibi pronti e fuori dei supermercati non c'è neppure l'abitudine di aprire una scatoletta e mangiare. Esiste un unico piatto pronto, molto tradizionale ma piuttosto inconsueto per i nostri palati: carne di maiale, fagioli e tanto grasso.

Io non mi ritengo un raffinato, ma sono abituato a cibi diversi. Ecco perché mi porto dietro tanti viveri in vista del viaggio in Brasile. L'ho potuto fare perché acquisto i biglietti aerei qui e, a differenza di casa nostra, ho il diritto di portarmi appresso sessantaquattro chili di bagaglio senza sovrapprezzo. In ogni caso domani andrò al supermercato e acquisterò quello che, per un motivo o per l'altro, non sono riuscito a stivare.

Ultime verifiche, qualche oretta d'impegno e sarà fatta. I gavoni e la sentina sono pieni fino all'orlo superiore. Povero *Maus*. Riesce a caricarsi di tutto, ma la poppa ben profilata e molto stretta si è abbassata. Non ha le riserve di galleggiabilità delle barche moderne, è una barca troppo slanciata a prua e poppa, è importante stivarla senza compromettere gli equilibri.

Mancano ancora le carte nautiche a scala grande, quelle con tutto il Sud Atlantico e le sue isole in un'unica vista. Proprio mentre sto facendo l'inventario delle carte, osservo le *pilot charts*. Vedo la corrente delle Falkland da sud-ovest a nordest che mi preoccupa: si tratta di una corrente da 0,5 a 1,5 nodi sempre diretta verso nordest. È una zona dove i venti - che qui chiamano Pampero - si manifestano con violenza. Si incontrano al largo di Mar del Plata. I portolani consigliano di navigare molto vicino alla costa, dove il mare

non ha il tempo di formare le onde che si trovano al largo. Dovrò rivedere gli ultimi waypoint e lo farò in seguito durante la navigazione. Proseguirò lungo la mia rotta, per poi girare, arrivato all'altezza delle Falkland, a sinistra. Un po' come dire che arrivati in piazza imbocchiamo il viale a sinistra. Sembra piuttosto facile, ma come sarà in realtà?

Devo terminare gli ultimi lavori, tra preparativi e acquisti. E intanto siamo giunti all'ultima notte da passare in porto. Roba che se davvero dovessi completare tutto, la partenza sarebbe rinviata a tempi che non arriverebbero mai.

Non riesco a dormire bene. Il mare è calmo, nel porto non ci sono movimenti, ma anche se in questi ultimi anni sono partito spesso, e per viaggi lunghi, questa partenza per me è eccezionale. Vado in zone mai viste, in latitudini che solo a nominarle incutono rispetto, in un posto che fino ad oggi avevo solo sognato e senza essere convinto di poterci davvero arrivare. Adesso il momento magico è qui. Sto per mollare gli ormeggi, girare la barca e mettere le spalle verso terra, mentre la prua - lo sguardo, lo spirito - vireranno verso orizzonti meravigliosi. Richiami, tristezza, felicità: tutto si mescola in un ammasso di sentimenti, che nei primi giorni di navigazione si quieteranno. Solo in quell'istante il mio interno diventerà soleggiato, chiaro e meraviglioso. Solo in quel momento prenderò coscienza che la mia grande avventura sarà iniziata davvero.

Sono le dieci del mattino e lascio il pontile dove il *Maus* è rimasto ormeggiato per sei mesi. C'è il mio amico Cesare che assiste al via. Anche lui è scappato dal freddo della Liguria e agita il braccio, urlandomi di non compiere imprudenze. E io sto partendo verso un viaggio che potrebbe presentare tante sorprese e che certamente svelerà una lunga serie di meraviglie.

La prima sorpresa è il vento. Lascio la baia con la randa e yankee a una velocità di 6,5 nodi, un vento che purtroppo dopo meno di un'ora cala per lasciare spazio a un temporale con cambiamento di vento che non mi consente di mantenere la rotta. Tento di virare e ci riesco, così si presenta il primo vero problema di questo viaggio.

Accade che il winch di sinistra non frena, i dentini che bloccano la base sono incollati e devo smontare tutto il meccanismo. Non posso eseguire il lavoro in alto mare. La mia coscienza mi suggerisce di rientrare, perché sono ancora in vicinanza del porto. Mi trovo a pensare che sia una vera fortuna. Sarebbe stato ben diverso dopo due, tre, oppure anche venti giorni di navigazione. Nel porto potrò riparare il guaio e ripartire appena tutto sarà in perfetto ordine. Potrebbe accadere anche - ma spero proprio di no - di dover

rinunciare del tutto a questo viaggio.

Quello che all'inizio sembrava un problema da niente mi porta via cinque ore. E non è tempo speso nella riparazione, ma per smontare la base. Solo dopo aver scoperto dove sta l'inghippo riesco infatti a svitare i dadi, così tutto il resto si risolve in trenta minuti.

I guai riscontrati alla partenza si devono sistemare subito: meglio perdere due giorni all'inizio, sperare di poter incontrare successivamente i venti favorevoli che possono fare recuperare il tempo perso. Le cinque ore sono intanto diventate due giorni perché, come se Eolo volesse dimostrare la sua supremazia, il vento gira e devo attendere una giornata intera perché cambi.

Così solo oggi, 23 gennaio, posso dire che il viaggio è veramente iniziato. E lo start è puntuale come un orologio svizzero alle dodici, con Cesare di nuovo a salutare sul pontile, qualche altra foto e tutta la cerimonia d'addio già vissuta due giorni prima che puntualmente si ripete.

Le previsioni meteorologiche sono ottime, stavolta pronostico un inizio entusiasmante. Il vento non dovrebbe essere forte, probabilmente quello giusto. Qualsiasi sia il viaggio, è sempre da preferire che si parta con brezze leggere, perché il corpo e lo stomaco si devono abituare a un viaggio lungo. Mi abituerò anche questa volta.

Qualsiasi luogo, qualsiasi pontile e qualsiasi ormeggio, quando si lasciano, sono sempre uguali ma sempre diversi. Ogni marinaio, anche se rimane poche ore in un porto, pianta le radici e si comporta come un chicco di grano rimasto troppo tempo al secco - che nella terra umida comincia a germogliare. Per ripartire bisognerà sradicarle. Quando il marinaio riparte, si riprende quella libertà indescrivibile che lo rende unico e vagabondo - la gioia nell'anima e nello spirito.

Rispetto a due giorni fa, la partenza è meravigliosa. Non ho una scorta armata verso il mare aperto, anche se così sembrerebbe vedendomi intorno due navi da guerra brasiliane. Superandomi a gran velocità, per sparire poco dopo all'orizzonte leggermente coperto da nuvole basse, gli ufficiali che erano di guardia forse non mi hanno nemmeno visto.

Per me, appena in mare, iniziano i primi appuntamenti e contatti radio. Questa volta con Jack, che mi ringrazia per il libro che gli ho inviato. Gerard non c'è, ci sarà domani. Terminato il collegamento, devo attendere un'ora e poi ritenterò con Pino. Diventerà buio e la routine inizierà. Oggi non ho né fotografato, né filmato. Ho preferito iniziare con calma, perché è meglio non esagerare e risparmiare le proprie forze.



L'onda lunga dei Cinquanta Urlanti.





Le montagne incantate e i primi ghiacciai della South Georgia fanno da cornice a Cumberland East Bay.

Grytviken vista dal mare, splendente, ma con una temperatura vicino a 0°C.

