

Luigi Ottogalli

Dal Pampero agli Alisei

Il viaggio invisibile del *Jonathan*



Edizioni il Frangente



Il viaggio invisibile del *Jonathan*

Premessa

L'invisibilità è una condizione spesso desiderata dall'uomo e mai raggiunta se non in racconti fantastici e mitologici, infatti tutti ricordano nelle letture dell'*Iliade* e dell'*Odissea* che gli dei spesso si rendevano invisibili per meglio gestire le vicende degli umani e, a volte, ammantavano d'invisibilità qualche eroe per agevolarlo in una sua impresa.

È vero, ci sono situazioni in cui essere invisibili potrebbe fare molto comodo, per fini leciti o meno leciti, ma l'invisibilità potrebbe anche rivelarsi un'arma a doppio taglio, essere invisibili al fine equivale a non esistere, tranne che per se medesimi.

Noi abbiamo dovuto fare un viaggio lungo le coste del Brasile attuando tutti i mezzi per essere il più possibile vicini all'invisibilità, un'invisibilità però selettiva e rivolta solo verso le numerose autorità portuali, doganali e di polizia che pullulano in ogni porto della lunga costa brasiliana, perché rispetto a tutto il resto ci tenevamo molto a essere perfettamente visibili, e quindi a esistere, per poter sfruttare appieno le opportunità del viaggio!

Il perché di questa scelta obbligata e le molte vicissitudini incontrate risalendo la costa brasiliana li lascio spiegare alle pagine di questo libro, che è la naturale prosecuzione di quanto raccontato ne *Rotta a zig zag – Incontri con i naviganti degli oceani*.

Un'insolita malattia

Gli abitanti del Rio de la Plata sono spesso colpiti da una malattia endemica, che alligna su queste coste e pare si estenda, a volte con effetti più devastanti, anche su quelle del vicino Brasile; si tratta del *mal del sauce*, il male del salice, e prende il nome dalla pianta che lì trova il suo habitat naturale; non è una malattia dall'esito infausto, ma tende a cronicizzare e più tempo si trascorre in queste regioni, più difficile risulta liberarsene.

Come il salice, che china senza apparente energia le sue molli fronde verso le limacciose acque del Rio, chi viene colpito da questa strisciante e subdola patologia tende a lasciarsi andare a una dolce indolenza, a muoversi poco, a rimandare a tempi indefiniti le decisioni che richiedono azioni forti e repentine, a perdersi in indolenti *ciarle*, chiacchiere, magari sorbendo anche il *mate*, la bevanda nazionale di *uruguayi*¹ e argentini, il cui passaggio lento e rituale da uno all'altro tende a dilatare la conversazione fino all'esaurimento delle proprietà della *hierba*.

Non molto tempo dopo essere approdati al Rio de la Plata ci accorgemmo di non essere sfuggiti al *mal del sauce*: divenimmo indolenti e più propensi a goderci le piacevolezze della raffinata e colta

¹ In tutto il testo ho preferito alla dizione “uruguaiano” quella di “uruguayio”, più aderente alla dizione locale, termine usato anche dal giornalista Gianni Brera, che asseriva essere quest'ultima la dizione corretta.

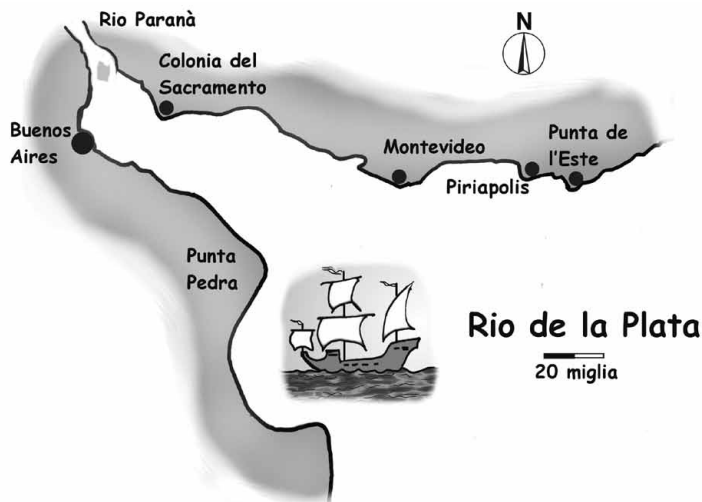
Dal Pampero agli Alisei

Buenos Aires o delle più sonnolente città *uruguaye*, che a intraprendere nuove e ardimentose navigazioni.

Nei momenti in cui i sintomi s'affievolivano compimmo, però, brevi navigazioni sul Rio e sui suoi principali affluenti e interessanti viaggi terrestri all'interno di Argentina e Uruguay.

Dopo due anni di sosta in queste plaghe, dove stringemmo anche numerose e ancora durature amicizie, il desiderio di vedere altri angoli di mondo, unitamente a quello di spazio e di libertà che solo l'alto mare può soddisfare, riuscì finalmente a debellare il *mal del sauce* e al fine decidemmo di riprendere le vie dell'oceano, scartando, un poco a malincuore, l'idea di mettere radici in questi luoghi.

Il Rio dell'argento



Il Rio de la Plata, che Magellano scambiò per il passaggio verso il Pacifico, poi scoperto molto più a sud, è la porta all'Argentina e all'Uruguay, paesi dove finimmo per sostare per ben due anni!

Quando giungemmo in Argentina sul Rio de la Plata, concludendo il primo importante tratto della nostra rotta a zig-zag, la cosa che subito mi colpì fu l'aspetto di questo grande estuario dal nome così evocativo, che m'apparve molto differente da come me l'attendevo e da come lo suggeriva il nome stesso.

Fin da piccolo avevo immaginato il Rio de la Plata come un grande nastro argenteo perché così si disegnava nella mia fantasia durante i racconti dei miei parenti argentini, in particolare quelli dello zio Raul, il navigatore oceanico, che compariva di tanto in tanto nella casa dei miei genitori con un pesante sacco da marinaio in spalla, e riempiva di sogni la mia giovane mente con le sue storie avventurose.

Dal Pampero agli Alisei

Nella realtà scoprii ben presto che l'aggettivo "*plata*" non ha nulla a che vedere con il colore delle acque del Rio, che nella migliore delle intenzioni si potrebbero definire color caffè-latte, ma deriva dal fatto che all'epoca della colonizzazione spagnola qui transitavano le chiatte che discendendo il Rio Paraná trasportavano l'argento del Perù fino a Buenos Aires.

"Rio dell'argento" significa quindi fiume della ricchezza e del denaro, ancora oggi, infatti, gli argentini chiamano "*plata*" il denaro!

Anche chiamarlo semplicemente "rio" era ai miei occhi molto riduttivo; sebbene nel corso del viaggio avessimo navigato su fiumi importanti, questo era di certo più simile a un mare, si pensi solo che in un suo punto medio, ossia tra Montevideo in Uruguay e Punta Piedra in Argentina, è largo 50 miglia e nello sbocco in Atlantico l'ampiezza raggiunge ben 120 miglia!

Il Rio de la Plata è in realtà la confluenza di tre grandi fiumi, il Rio Paraná, il Rio Negro, il Rio Uruguay, e di altri numerosi fiumi minori, e costituisce il più vasto estuario dell'America del Sud, dopo quello del Rio delle Amazzoni.

Apparentemente non è un luogo molto invitante per la navigazione a vela, in particolare se al triste colore fangoso delle sue acque si sommano i fondali bassissimi, gli innumerevoli relitti semisommersi (gli *undidos*), le capricciose correnti di marea e i violenti fenomeni meteorologici, tra cui il più temuto è il vento chiamato Pampero.

Nella mia prima navigazione in quelle inquietanti acque fui anche molto impressionato dalla vista della carta nautica, letteralmente costellata di simboli di relitti che giacciono in fondali spesso poco superiori ai due metri; ne ricevetti la netta impressione di un cimitero per navi.

Viene spontaneo domandarsi perché ci siano tanti *undidos*; il principale responsabile di questa impressionante ecatombe di navi era, e per le piccole imbarcazioni è tuttora, proprio il Pampero, che oltre a soffiare con incredibile violenza, riduce quasi a zero la visibilità.

Il Pampero si annuncia sempre con un inquietante nuvolone a sigaro in direzione sudovest che rotolando giù dalla cordigliera delle Ande si carica d'energia sulla vasta Pampa umida ed esplose con un acuto sibilo sulle acque del Rio de la Plata. Ai tempi della navigazione a vela le navi sorprese dalla subitanità del vento spesso non riuscivano ad ammainare tutto per tempo, perdevano facilmente l'alberatura e poi non erano più in grado di governare.

Josuha Slocum, quando era comandante del brigantino *Aquandech* e navigava nelle acque del Rio de la Plata soleva dire di poter riconoscere le navi "pamperinate" perché sempre avevano perso almeno gli alberetti!²

Anche le successive navi a propulsione meccanica, in assenza di una posizione certa – non esisteva il GPS – spesso perdevano l'orientamento e andavano ad arenarsi su un basso fondale o urtavano un altro relitto, è infatti frequente incontrarne due o tre vicini, infine le ripide e aggressive onde pensavano in poco tempo a inondare il povero scafo sbandato e ad adagiarlo per sempre in pochi ma fatali metri d'acqua.

Bassi fondali, forti venti capricciosi, acque limacciose, ostacoli sommersi: a prima vista il Rio de la Plata sembrerebbe un posto poco adatto alla navigazione da diporto.

Molto tempo dopo la mia prima navigazione su questo fiume, trovandomi a pranzo con degli amici argentini chiesi perché, nonostante tutte queste condizioni sfavorevoli, ci fossero sul Rio tanti appassionati di vela e la risposta fu esemplare:

«Porque no tenemos otro lugar donde navegar!».³

In realtà poi anche noi imparammo a navigare felicemente incrociando tra Buenos Aires e Colonia del Sacramento in Uruguay o risalendo il Rio Paranà, passando sereni su bassi fondali pur avendo

² La parte superiore dell'albero, che poteva essere anche tolta, il termine corretto è "sghindata" in caso di forti venti.

³ "Perché non abbiamo nessun altro posto dove navigare."

Dal Pampero agli Alisei

sotto la chiglia del *Jonathan* non più di cinque centimetri d'acqua o dribblando scafi semi sommersi e usando le alberature emergenti come mede di riferimento. Un considerevole aiuto psicologico ci veniva dato proprio dal colore torbido dell'acqua, che impediva di vedere il fondo, altrimenti rendendoci conto di quanto fosse vicino avremmo di certo avuto più timore!

Arrivo a Buenos Aires

Buenos Aires, la più europea delle città sudamericane, dove la buena vida è quasi un obbligo e dove, nonostante le poco invitanti condizioni del Rio de la Plata, la passione per la vela è molto diffusa, con la presenza di decine di club nautici frequentati assiduamente tutto l'anno.

Per tutte le città costiere il migliore approccio è sempre quello dal mare, nel caso di Buenos Aires vi giungemmo da un fiume, che però, ho già detto, è per noi europei più facile considerare come un mare.

Dal largo il profilo della città, che tanto mia madre amava e tanto mi decantò da piccolo, mi si rivelò avvolto da un sottile velo di caligine da cui gli alti grattacieli della *capital federal*⁴ e le svettanti gru del porto, dipinte di colori vivaci, si definirono piano, piano, con sempre maggiore precisione, fino a rivelare l'immensità della grande metropoli.

Da questa visione sfumata e quasi magica passammo ben presto a una molto più realistica, che richiedeva attenzione e precisione, quando dovemmo infilarci con una piccola barca a vela nell'ampio ma trafficato passaggio tra le dighe dell'ingresso Norte, quello praticato anche dalle grandi navi che giornalmente trafficano l'esteso porto di Buenos Aires.

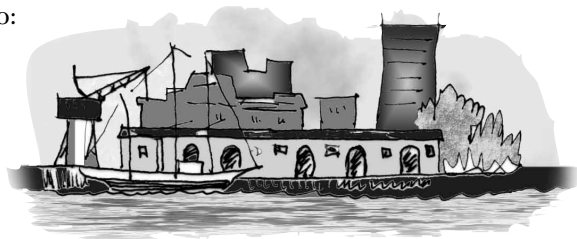
⁴ Buenos Aires, che conta complessivamente più di dodici milioni d'abitanti, è divisa in due città: la capitale federale, di circa quattro milioni d'abitanti, sede del Governo centrale, e attorno la variegata Gran Buenos Aires.

All'interno delle dighe è difficile rendersi conto della vastità d'estensione del complesso portuale, che si sviluppa in lunghezza per molti chilometri comprendendo diversi bacini portuali, tra i quali il famoso Puerto de la Boca, che fu per molti nostri connazionali emigranti il primo lembo di terra argentina toccato

Il nostro primo approdo a Buenos Aires fu molto più semplice e, per quanto emozionante, scevro di quel carico d'ansiosa speranza che doveva accompagnare gli emigranti.

Come molti altri moderni naviganti approdammo al prestigioso Y.C.A., lo Yacht Club Argentino; è il più antico club argentino:

fu, infatti, fondato a Mar del Plata nel 1882. La sua sede, indicata da una bella palazzina liberty e dai molti alberi delle barche a vela ivi ormeggiate, ci apparve con estrema chia-



rezza appena entrati nel grande antiporto della darsena Norte.

Il club, come quasi tutti quelli di Buenos Aires, ha la consuetudine d'offrire alcuni giorni di sosta gratuiti di cortesia alle imbarcazioni straniere in transito, giorni che noi sfruttammo appieno e, anzi, ci trovammo così bene che riuscimmo a prolungare molto la sosta di cortesia pagando una cifra assolutamente ragionevole!

In tutta l'area del club si respirava un atmosfera d'altri tempi; al tramonto e al sorgere del sole si svolgeva il rito dell'ammaina e dell'alza bandiera e se di fronte al club transitava una nave dell'Armada Argentina⁵ un piccolo cannone sparava a salve.

⁵ Marina Militare argentina.

Dal Pampero agli Alisei

«Luigi, sto per affondare!»

Un amico svizzero da poco conosciuto rischia l'affondamento nella darsena dello Yacht Club Argentino, ma riusciamo a portare la barca in un cantiere dove sarà riparata.

Erano passati solo pochi giorni dal nostro arrivo a Buenos Aires e già s'era consolidata la piacevole abitudine di un aperitivo serale nei locali del club con il mio nuovo amico André. Mentre lo attendevo comodamente sprofondato in una sontuosa poltrona rivestita in cuoio mi godevo il raffinato interno in stile *old navy* della *club house*, domandandomi come mai l'amico non fosse puntuale come d'abitudine. La precisione era, infatti, una delle più spiccate caratteristiche d'André, un simpatico svizzero tedesco di una settantina d'anni che era arrivato a Buenos Aires da Usuhaia dopo aver compiuto più della metà del giro del mondo in solitario.

La grande figura d'André, resa ancora più imponente dalla candida capigliatura e dalla folta barba bianca che gli incorniciava il viso, comparve improvvisamente e, restando in piedi, disse nel suo italiano pesantemente alterato dall'accento svizzero-tedesco:

«Luigi, non possiamo prendere aperitivo, mia barca sta affondando!»

Il tono era lo stesso di chi avesse semplicemente detto: «Scusa il ritardo», o qualsiasi altra banalità di convenienza.

Non possedendo la sua flemma teutonica balzai prontamente in piedi e a passo di carica lo precedetti verso la sua barca, un pesante cutter in acciaio con lo scafo a spigolo, poco aggraziato, ma che emanava una sensazione di grande efficacia e che per il momento pareva galleggiare ancora egregiamente. All'interno la situazione era però differente, i palioli sollevati rivelavano la sentina allagata e una sorta di piccolo geysir zampillava quasi al centro della nera pozzanghera facendo ribollire l'acqua tutt'attorno.

Navigatore forse fin eccessivamente essenziale, André aveva solo

una potente pompa di sentina a mano, che per di più era situata nel locale wc poiché con una valvola a due vie assolveva bene, a suo dire, entrambe le funzioni!

Non vi era molto tempo da perdere in spiegazioni e lasciai l'amico alla sua pompa a mano per correre a bordo del *Jonathan*, da cui ritornai in pochi istanti munito di una pompa elettrica a immersione, che avevo a bordo come rispetto, e di due barattoli di stucco epossidico sottomarino, un vera e propria ruota di scorta per un'imbarcazione.

La mia pompa elettrica e le vigorose pompate manuali d'André ridussero in breve tempo il livello dell'acqua in modo che fu possibile vedere con chiarezza il punto d'ingresso; lo zampillio giungeva da uno dei tanti bulloni che fissavano una flangia metallica che chiudeva il vano della pinna di deriva in cui era collocata la zavorra in lingotti di piombo. Con lo stucco epossidico sottomarino riuscimmo a ridurre l'entrata d'acqua a un sottile rivolo perfettamente controllabile, ora si trattava di migliorare la tenuta con successivi strati di stucco tenuti in pressione da una lastra metallica e da una serie di lingotti in piombo presi dalla zavorra della barca; finalmente più rilassati, era giunto il momento delle spiegazioni.

Così André mi raccontò che in una baia dei canali cileni aveva urtato con la pinna uno scoglio, ma grazie alla solidità della sua barca ne era uscito senza apparenti danni e in seguito aveva navigato nel canale di Beagle e risalito tutta la costa dell'Argentina senza vedere mai entrare neppure una goccia d'acqua. Solo ora si rendeva conto che nell'urto doveva essersi creata una falla e che l'acqua che era penetrata nel cavo del piano di deriva; era stata fino ad allora trattenuta solo dalla flangia imbullonata, pensata per l'unico scopo di tenere in posizione la zavorra e non certo per la tenuta stagna all'acqua di mare o, come nel presente caso, di fiume!

Era evidente che si rendeva necessario alare con urgenza la barca in secco per vedere il danno e ripararlo, purtroppo però non era una cosa tanto semplice, infatti in Argentina all'epoca era ancora vietato mettere a terra imbarcazioni con bandiera straniera e inoltre nell'a-

rea i club che avevano un travel-lift sufficientemente potente per alare una barca pesante come quella dell'amico André erano pochi.

La vita dei club nautici di Buenos Aires era poi ulteriormente complicata dal fatto che, essendo appunto organizzazioni private e non cantieri o marine pubblici, per qualsiasi decisione appena fuori da quelle di consueta routine era necessaria l'autorizzazione del consiglio direttivo del club stesso.

Sembrava proprio che l'unica soluzione possibile fosse una navigazione di 170 miglia fino alla Marina di Piriapolis in Uruguay; per di più ci trovavamo all'inizio dell'inverno australe, con il rischio d'imbattersi in un fronte freddo antartico, non certo le migliori condizioni di navigazione per una barca buona ma ferita.

La sera, dopo cena, parlandone con Silvia, lei mi ricordò di Raul, un argentino che avevamo conosciuto in una sosta fatta a Piriapolis appena arrivammo sul Rio. Raul ricopriva un'importante carica nell'amministrazione della *capital federal* e, sapute le mie origini in parte argentine e la nostra intenzione di navigare fino a Buenos Aires, s'era premurato di raccomandarsi di farci vivi quando fossimo arrivati, aggiungendo anche che di qualsiasi cosa avessimo avuto bisogno avremmo potuto rivolgerci a lui. In effetti già il giorno seguente il nostro arrivo allo Y.C.A. gli avevamo telefonato ed era venuto a pranzare, in questo caso nostro ospite,⁶ nel lussuoso ristorante del club e ci aveva anche procurato un ormeggio per un lungo periodo al Club Naval de Nuñez, dove avremmo dovuto spostarci pochi giorni dopo e dove in seguito avremmo fatto base per più di un anno.

La mattina seguente chiamai subito il potente amico e al pomeriggio la segreteria del club ci avisò che il giorno dopo avremmo dovuto portare la barca alla base del club sul fiume Tigre, dove un travel-lift era pronto per metterla a terra!

⁶ Nei club privati argentini anche gli ospiti che fruiscono di un periodo di sosta di cortesia hanno diritto di frequentare tutti i servizi del club alle medesime condizioni di un socio effettivo.

In qualsiasi parte del mondo ci si trovi delle buone conoscenze aprono tutte le porte!

Una profonda depressione situata in Atlantico, diverse miglia al largo della foce del Rio de la Plata, avrebbe attratto per il giorno seguente un primo afflusso d'aria fredda da ovest in asse con l'andamento del Rio, proprio la perfetta direzione contraria al nostro obbligato senso di navigazione, avremmo dovuto compiere tutto il tragitto a motore, perché sul Rio bisogna navigare forzatamente all'interno dei canali dragati e sarebbe stato praticamente impossibile bordeggiare con le vele, ma non avevamo scelta, si doveva per forza andare.

Ricordo ancora quella navigazione come una delle più scomode mai fatte; al freddo vento da ovest s'erano aggiunti degli sferzanti piovoschi con la pioggia stirata orizzontalmente dal vento e la visibilità fortemente ridotta, ci alternavamo mezz'ora di timone e mezz'ora di pompa, perché con il movimento la riparazione di fortuna teneva sempre di meno e la pompa di sentina elettrica non riusciva a compensare l'afflusso d'acqua. Il timoniere doveva stare molto attento a evitare il traffico commerciale dei grandi cargo che percorrevano il rettilineo canale Emilio Mitre che collega il Rio Paraná al porto di Buenos Aires, non vi era neppure la possibilità d'uscire dalle boe del canale per facilitare gli incroci, perché al di fuori di queste la profondità del Rio era di poco più di un metro.

Con i forti venti da ovest aumenta anche l'intensità della corrente contraria e il Rio ha la tendenza a svuotarsi in Atlantico rendendo ancora più probabile il rischio di un incaglio, cosa che puntualmente avvenne quando avevamo percorso due terzi del tragitto e ci trovavamo in un canale laterale del Rio Parnà, il Canal Vinculation. Anche in questo caso André rimase imperturbabile e, mentre io reprimevo una serie di colorite imprecazioni che mi sorgevano prepotenti alle labbra, manovrò con calma sulla deriva già ferita fino a riuscire a disincagliarsi.

Sebbene la pioggia fosse finita e il vento ora ci soffiava a favore, le ultime miglia furono quelle in cui restammo in maggiore appren-

Dal Pampero agli Alisei

sione: anche ai nostri occhi poco esperti osservando le sponde del canale era evidente che l'acqua continuava a scendere, unica consolazione, se anche ci fossimo nuovamente insabbiati di certo non avremmo mai potuto affondare in così poca acqua!

Alla fine sul calar del sole raggiungemmo la sede del club e, posizionata subito la barca tra le cinghie del travel-lift, André m'offrì una cena ristoratrice.

Più tardi con un taxi ritornai a Buenos Aires e al club, dove ebbi una sorpresa: invece di salire a bordo del *Jonathan*, dovetti scendervi, infatti la darsena s'era quasi completamente svuotata d'acqua e la barca giaceva leggermente sbandata con la deriva completamente immersa nella molle fanghiglia del fondale del Rio de la Plata.

Una giornata faticosa ma emozionante e con la consapevolezza d'aver dato una giusta mano a un fratello navigante!

L'altra sponda del Rio de la Plata

Il paese fratello dell'Argentina è lo speculare Uruguay, sull'altra sponda del Rio de la Plata, che risponde alla roboante Buenos Aires con la chicca di Colonia del Sacramento e la sua piccola, e ricca di fascino e storia, capitale: Montevideo.

Durante il nostro lungo e pigro soggiorno sul Rio de la Plata, per evadere dalla pur affascinante, ma caotica Buenos Aires e per alternare momenti di navigazione ai viaggi via terra in Patagonia, Cile e Ushuaia, ci recavamo spesso nella bella città coloniale di Colonia del Sacramento, in Uruguay, che dista solo 30 miglia di navigazione da Buenos Aires.

La sosta a Colonia era sempre piacevole, sia per il valore storico e architettonico della piccola città, sia per la tranquilla e rilassata atmosfera che vi si respirava.

Collocata in una posizione strategica per il controllo del Rio de

la Plata, Colonia del Sacramento fu fondata dai portoghesi verso la fine del Seicento con l'intento di contrastare il dominio esercitato dalla Spagna attraverso la vicina Buenos Aires sulle navi in transito.

Nel corso della sua storia la piccola città passò più volte di mano tra portoghesi, spagnoli e brasiliani e passeggiando negli stretti vicoli acciottolati del centro storico si possono leggere queste complesse vicende nelle evidenti tracce d'architettura, ora di matrice portoghese, ora spagnola, confusamente mischiate tra loro.

A Colonia si respira una simpatica aria internazionale un po' bohemienne, sottolineata da piccoli locali caratteristici in cui si suona musica fino a tarda notte e anche dalle tante auto d'epoca che circolano tuttora come normali mezzi di trasporto; quest'ultimo particolare rappresentava per me un ulteriore potente richiamo e sottolineava l'aspetto un poco retrò e romantico della preziosa cittadina *uruguagia*.



Naufragi

Secondo gli uruguayi non tutti i gli argentini che ogni fine settimana compiono la breve navigazione di 30 miglia verso l'Uruguay sono dei provetti marinai, e c'è chi sa ben approfittarne!

Il Pampero è di certo una delle cause principali dei tanti relitti presenti nel Rio de la Plata, e anche delle così frequenti richieste di soccorso da parte dei diportisti che è possibile ascoltare sul vhf in qualsiasi fine settimana ventoso, ma un'interpretazione diversa, anche se sarcastica e ironica, la ricevetti proprio a Colonia.