



IL GIRO DEL MONDO 2002
CANALE DI PANAMA

*Noi dovremmo tenere il Canale di Panama.
Dopo tutto l'abbiamo rubato in modo giusto e corretto.
Samuel Ichiye Hayakawa*



Una nave, in uscita dalla chiusa,
entra nel Lago Gatún.



Salpiamo la mattina del 6 febbraio da Cayos Chichime. Il vento, che nei giorni scorsi ha soffiato forte, è un po' calato e soprattutto l'onda, che in questa area può infastidire non poco, si è attenuata. Il vento fresco da nord-est ci consente per il primo tratto un'andatura al traverso, poi gira a est e concludiamo al lasco le successive 30 miglia: condizioni ideali. Appena usciti dal ridosso dei reef, il *Lycia* prende un buon passo e filiamo in tutta tranquillità a nove nodi costanti. Maciniamo miglia su miglia e Carlo, con la sua traina, pesca *king fish* a ripetizione, tanto che ci teniamo solo quelli più grossi.

Le ultime 10 miglia le facciamo in poppa piena e, nonostante la velocità diminuisca notevolmente, alle primissime ore del pomeriggio, lasciata Isla Verde a sinistra, entriamo nella baia di Portobelo, famosa all'epoca della filibusta per essere stata teatro di rappresaglie da parte di Drake, Morgan e altri corsari minori.

Dei tre forti spagnoli a protezione del porto, in cui si ancoravano i vascelli carichi d'oro, rimane ben poco. Il verde intenso che contorna la baia e il villaggio in fondo conferiscono all'ambiente un aspetto da lago alpino. L'unica nota tropicale sono gli scuolabus USA, riciclati in quasi tutti i paesi del Centro America e ridipinti completamente a colori vivaci con effetto carioca e musica a tutto volume.

Autobus carioca.





Prove generali del passaggio a bordo del *Bora*.

Il mattino successivo partiamo per Colón e a mezzogiorno entriamo tra le due enormi dighe che chiudono la rada. Il traffico è notevole e ci dirigiamo verso il punto di fonda segnato sulla carta nautica, delimitato da quattro boe gialle.

Con il tender andiamo al Panama Canal Yacht Club – fondato nel lontano 1928, oggi decadente – per incontrare Marco e Adriana che con il loro *Bora* sono diretti in Australia, dove intendono stabilirsi. Dopodomani attraverseranno il canale, così potremo prendere il loro posto in banchina. È un vero colpo di fortuna, perché qui i posti sono molto contesi e averne uno sicuro è davvero importante per noi, dato che passeremo il canale tra un mese e nel frattempo tornerò in Italia. Ma il fatto che attraversino il canale prima di noi è un’ulteriore botta di fortuna: siccome il passaggio, pur non presentando difficoltà, è piuttosto complesso per le varie procedure che bisogna seguire, è consuetudine che i neofiti possano fare un’esperienza come ormeggiatori su una barca prossima al passaggio. Ed è così che l’equipaggio del *Lycia* sale a bordo del *Bora* ed effettua un primo, emozionante, passaggio di prova.

L’idea di tagliare l’istmo di Panama per congiungere Atlantico con il Pacifico si era fatta strada sin dal Cinquecento, ma ci vollero ben tre secoli prima che fosse sviluppato un progetto che sembrasse, almeno sulla carta, realizzabile. Risale infatti alla fine dell’Ottocento il piano di Ferdinand de Lesseps, il costruttore francese del Canale di Suez; esso non prevedeva però l’impiego di chiuse e falli sia per ragioni finanziarie sia per ostacoli naturali.

Dopo il fallimento della compagnia francese, gli USA si interessarono alla questione e attraverso la proclamazione della Repubblica di Panama, indipendente dalla Colombia, ottennero l’autorizzazione alla costruzione del canale e alla sua gestione. I lavori ripresero quindi a inizio Novecento dopo numerosi tentativi di risanamento della regione dalla malaria, che nei dieci anni successivi fece comunque numerose vittime. La costruzione del canale richiamò operai da tutto il mondo, vi partecipò anche Gauguin, che lavorò per un mese come sterratore per finanziarsi un nuovo viaggio in Martinica.

Il canale fu aperto al traffico nel 1914 e per tutto il XX secolo il suo controllo fu conteso tra Panama e Stati Uniti. Alla controversia si intrecciarono le vicende del famoso narcotrafficante Manuel Antonio Noriega, generale e leader politico panamense, che fece proprio della nazionalizzazione del canale la sua bandiera; fu poi catturato dagli americani e condannato a quarant’anni di carcere.

La prima parte del canale è costituita dal Lago Gatún, formatosi grazie allo sbarramento del fiume Chagres e più alto di 26 metri rispetto al livello del mare. Superato questo grande serbatoio, si giunge al taglio di Culebra, un passaggio lungo 12

Da sinistra: Marco, Antonio e Stefan sul *Bora*.



chilometri al termine del quale si trovano le chiuse di Pedro Miguel, che riportano il livello dell'acqua a 16,5 metri. Si attraversa quindi un secondo lago-serbatoio, quello di Miraflores, le cui chiuse fanno scendere l'acqua al livello dell'oceano Pacifico.

I passaggi delle chiuse richiedono particolare attenzione a causa della corrente che si crea all'apertura delle paratie, ma soprattutto a causa delle eliche delle grandi navi che precedono le imbarcazioni da diporto all'uscita delle chiuse, generando un flusso d'acqua impetuoso.

Il canale è lungo 81 chilometri e l'attraversamento dura circa dieci ore, durante le quali è obbligatoria la presenza a bordo di un pilota che fornisce tutte le indicazioni per il passaggio. Nel caso in cui la barca non sia in grado di mantenere una velocità adeguata, può essere costretta a effettuare l'attraversamento del canale in due giorni, ormeggiando per la notte in un marina nel Lago Gatún, con cambio di pilota.

Al mio ritorno dall'Italia disponiamo ancora di qualche giorno prima che arrivi il fatidico momento di addentrarci nel canale e ne approfittiamo per visitare Colón. Chiamata la "Città d'Oro" negli anni Quaranta, oggi è una città surreale, letteralmente blindata, che cade a pezzi. I negozi più frequentati hanno le sbarre come un carcere e di andarsene in giro la sera non se ne parla proprio; di giorno è meno problematico, ma le guardie armate di mitra nei supermercati fanno capire che bisogna sempre stare all'erta. In compenso si trova di tutto e i prezzi, soprattutto nella cosiddetta Zona Libre, sono molto convenienti.

Nel frattempo ci attrezziamo per il passaggio e noleggiamo le quattro cime da 60 metri e i grossi parabordi richiesti. In realtà si tratta di vecchi

pneumatici da camion ricoperti da sacchi dell'immondizia, sui quali la popolazione locale ha costruito un business, e per pochi dollari aggiuntivi si occupano anche del recupero a Balboa. L'ammontare del pedaggio, che costituisce la voce principale dell'economia panamense, è di 750 dollari, cui si aggiungono 900 dollari di cauzione, che verranno restituiti una volta giunti a Balboa, se non ci sono stati incidenti.

Alle 4.00 del 23 marzo siamo pronti, il nostro pilota arriva alle 5.00 e poco dopo salpiamo. Abbiamo la fortuna di trovare nella prima chiusa un rimorchiatore a cui poterci affiancare; in questo modo le manovre di recupero delle cime d'ormeggio, dovute all'innalzamento dell'acqua nelle chiuse, vengono fatte dal rimorchiatore, altrimenti sarebbe toccato a noi.

Il passaggio dura dieci ore, trascorse non senza emozione. I paesaggi sono notevoli, si passa senza preavviso dalle fitte foreste che circondano il Lago Gatún alle imponenti strutture artificiali del canale e lo stupore si accompagna inevitabilmente alla riflessione



La prua del *Lycia* si avvicina all'ingresso del canale.

Il *Lycia* affiancato a un'altra barca all'interno della prima chiusa.





Barche alla fonda davanti allo Yacht Club Balboa.

sulla grandiosità delle opere dell'uomo e sulla distruzione che esse possono portare.

Alla chiusa Miraflores, l'ultima prima di entrare in Pacifico, è installata una telecamera web; così, avviso Luisa che da casa si collega al sito www.pancanal.com e può assistere in diretta al nostro ingresso in oceano.

Nel tardo pomeriggio ormeggiamo alla boa dello Yacht Club Balboa, salutiamo gli amici che ci hanno dato una mano nel passaggio, tre argentini e un cubano, e a bordo rimaniamo io, Stefan e Alberta. Di fronte a noi, oltre le petroliere ancorate in rada, si estende il più grande oceano del mondo.

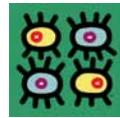
Balboa è una meta importante, una specie di strada a senso unico, un filtro. Da qui raramente una barca salpata dall'Europa torna indietro, si continua il giro del mondo. Qui si incontra un popolo del mare diverso, non ci sono più i charteristi, le barche sono attrezzate per lunghe navigazioni. Più o meno ci conosciamo già un po' tutti, perché ci siamo incontrati nel Mar dei Caraibi.

Strano a dirsi, ma una volta passato il canale, i Caraibi, il Venezuela, le San Blas sono presto dimenticati, fanno parte di un passato remoto. Ora si guarda solo a ovest, si parla di Galápagos, di foche, di tartarughe, di balene, di tatuaggi, della mitica Baia delle Vergini e di Polinesia. Sono impaziente,

mi sono preparato a lungo per questo momento. All'improvviso riemergono le estenuanti giornate passate in cantiere durante la costruzione della barca, gli innumerevoli giri del mondo fatti a tavolino la sera, con gli amici, a parlare di oceani, di isole lontane, tanti bei ricordi, e quasi non mi pareva che tutto questo si stia avverando.

Lo skyline di Panama City.



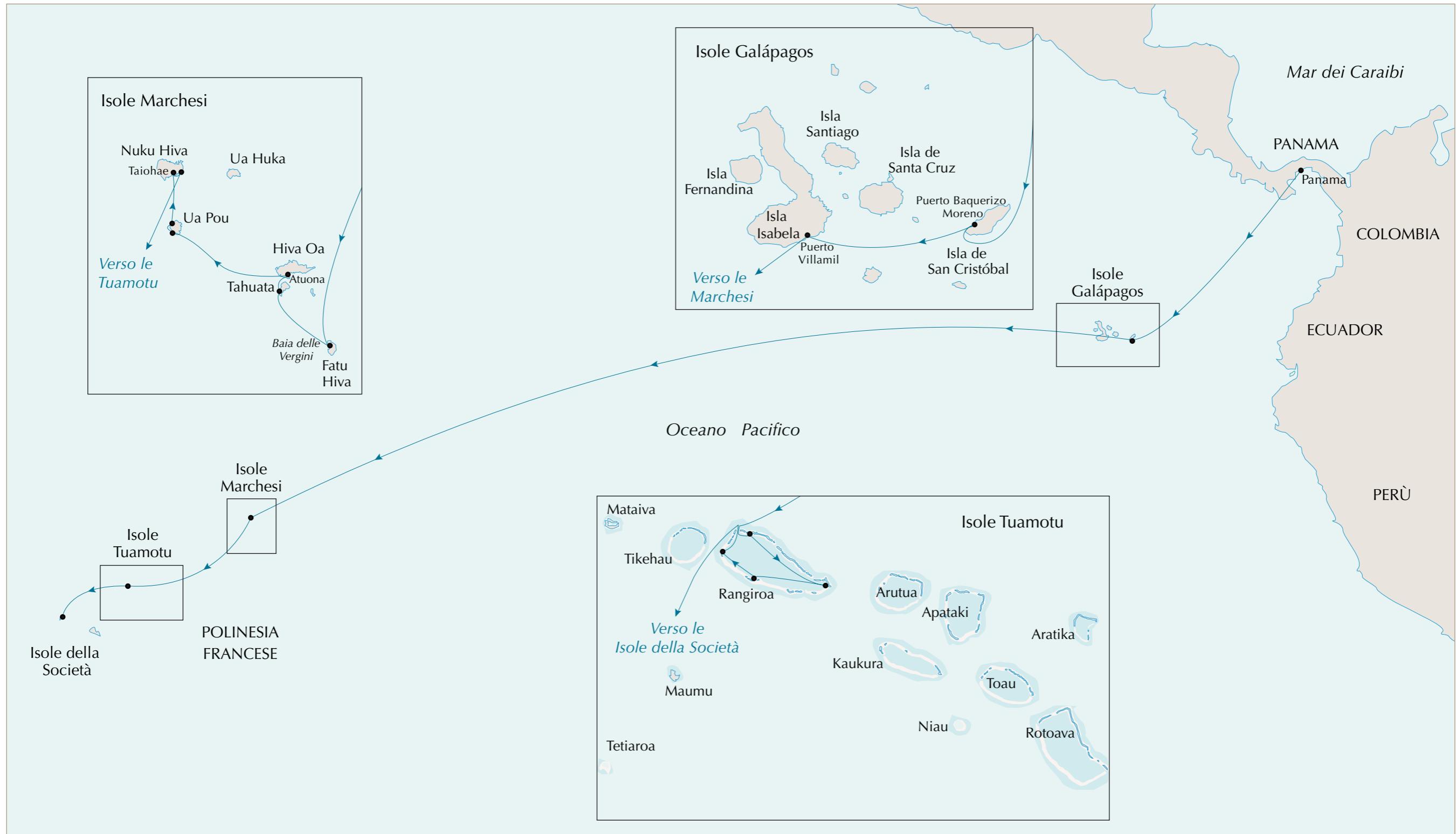


IL GIRO DEL MONDO 2002
DALLE GALÁPAGOS ALLE TUAMOTU

*Sono tormentato da un'ansia continua per le cose lontane.
Mi piace navigare su mari proibiti e scendere su coste barbare.*
Herman Melville



La Baia delle Vergini sull'isola di Fatu Hiva.



Salpiamo la mattina del 3 aprile per le Galápagos, isola di San Cristóbal. A bordo ci sono Stefan, Andrea, Enrico e Pippo, che verrà raggiunto dalla moglie Anna per un tour naturalistico.

Impieghiamo sei giorni a traversare questo primo tratto di Pacifico, circa 900 miglia, con una navigazione piuttosto tranquilla. Il vento portante fino a 25 nodi ci accompagna per buona parte del tragitto, seguito da tre giorni di bonaccia assoluta, che all'equatore è un po' la regola. Copriamo le ultime miglia con vento al traverso, mare piatto e corrente a favore, condizioni che ci regalano un arrivo entusiasmante.

La frutta fresca che abbiamo imbarcato a Balboa e stivato in coperta si conserva perfettamente per tutta la traversata; il casco di banane verdi inizia a maturare proprio quando meloni e angurie stanno terminando. La notte, sdraiati in coperta con in mano un bicchierino di rum, fantastichiamo sulle costellazioni, perfettamente riconoscibili in un cielo quasi sempre sereno; la nostra preferita è quella dello Scorpione, che appare completa e maestosa nel firmamento equatoriale, e naturalmente la Croce del Sud, che ci indica l'avvicinamento all'equatore. Lo superiamo dopo cinque giorni di navigazione e festeggiamo l'evento con un brindisi, nonostante siano solo le sei e mezzo di mattina, e con qualche rintocco della campana di bordo. È la prima volta per tutti noi.

Altra meraviglia durante la traversata sono gli animali, uno spettacolo che ci lascia ogni volta stupefatti. Di notte, una magica scia fosforescente dovuta all'abbondanza di plancton ci segnala la rotta percorsa. In altre parole, abbiamo vissuto una navigazione di quelle che si sognano quando si decide di acquistare una barca e salpare alla volta dei paradisi tropicali.

Anche l'arrivo alle Galápagos è all'altezza del sogno: quando entriamo nella baia di Baquerizo Moreno, nella parte sudovest di San Cristóbal, ci dà il benvenuto un branco di otarie, che la sera, appena calato il tender in acqua, ci saltano dentro e vi rimangono fino al mattino. Abbiamo raggiunto le isole delle fantasie della nostra infanzia, dove gli animali non temono affatto la presenza dell'uomo, che, invece, qui si sente un intruso.

L'indomani, espletate le formalità d'ingresso, organizziamo un'escursione al vulcano e sulle spiagge per entrare in contatto con questo arcipelago incontaminato e con i suoi abitanti.

Dopo aver sbarcato Pippo e salutato le otarie, salpiamo alla volta di Puerto Villamil, sull'isola di Isabela. Con una navigazione notturna copriamo a motore 110 miglia in assenza di vento, come spesso accade in questo arcipelago, in condizioni di mare calmo e l'onda morta dell'oceano che ci spinge di poppa. All'alba siamo in vista di Puerto Villamil, un'ansa protetta da isolotti lavici e costellata da bassifondi semiaffioranti.

Il paesaggio è austero e tutta la pianura di Villamil altro non è che la grande colata lavica del vulcano, che le piogge hanno leggermente rinverditto con arbusti ed erbe, ma con il caldo equatoriale ogni tipo di vegetazione è destinato a seccare, per lasciare spazio a un terreno arido e invivibile.

Anche a Isabela gli animali abbondano e – sorpresa! – sulle rocce laviche, con una temperatura dell'acqua di 29 gradi e dell'aria di 33 gradi, assieme a iguane, cormorani, sule e pellicani, compaiono i pinguini. Le Galápagos non finiscono di stupirmi!

Una ventina di barche è raggruppata nella piccola rada, tutte in procinto di traversare il Pacifico e quasi tutte dirette alle Marchesi. Un molo,



Il singolare Yacht Club Segovia a Puerto Villamil.

L'abitato è lindo e le strade in terra battuta sono ordinate, l'atmosfera è rilassata e di grande quiete, la frenesia qui è sconosciuta.

A sinistra del molo, al di sopra di una spiaggia bianca, incastonato nella folta vegetazione di mangrovie, si trova il più singolare yacht club che mi sia mai capitato di vedere. Henry Segovia, ecuadoriano di origine spagnola, ne è il proprietario e gestore assieme alla famiglia. Tra le mangrovie si scorgono delle amache e una capanna di legno, che funge da bar, e alcuni tavoli improvvisati che compongono il piccolo ristorante. Non mancano le bandiere appese a filari di cime, lasciate dagli yacht che sono salpati per la lunga traversata. Troviamo anche quella di Stefano, il nostro amico veneziano del *Liandante*, che ci ha preceduto di qualche giorno. L'intraprendente Henry provvede a rifornire le barche di gasolio, acqua, pesce o qualsiasi cosa di cui abbiano bisogno.

In rada, vicino al *Lycia*, c'è il *Maistracc* di Andrea e Chicca, che salperanno con noi per la traversata.

L'indomani, la coppia del *Maistracc*, Stefan e Andrea partono per un'escursione in pick-up e a cavallo fino al vulcano. Enrico ed io, che non amo molto il cavallo come mezzo di trasporto, andiamo invece al Centro Darwin a vedere le tartarughe.

Rimango impressionato dalla dimensione delle testuggini che pesano oltre il quintale, veri fossili viventi, se consideriamo che alcune sono ultra-

inavvicinabile a causa dei bassifondi, funge da banchina per le chiatte che scaricano merci e provviste per il villaggio distante circa due chilometri.



Le foche sono i veri abitanti dell'arcipelago.



Alle Galápagos ci sono anche i pinguini!



Un'iguana tra le sule dalle zampe blu.

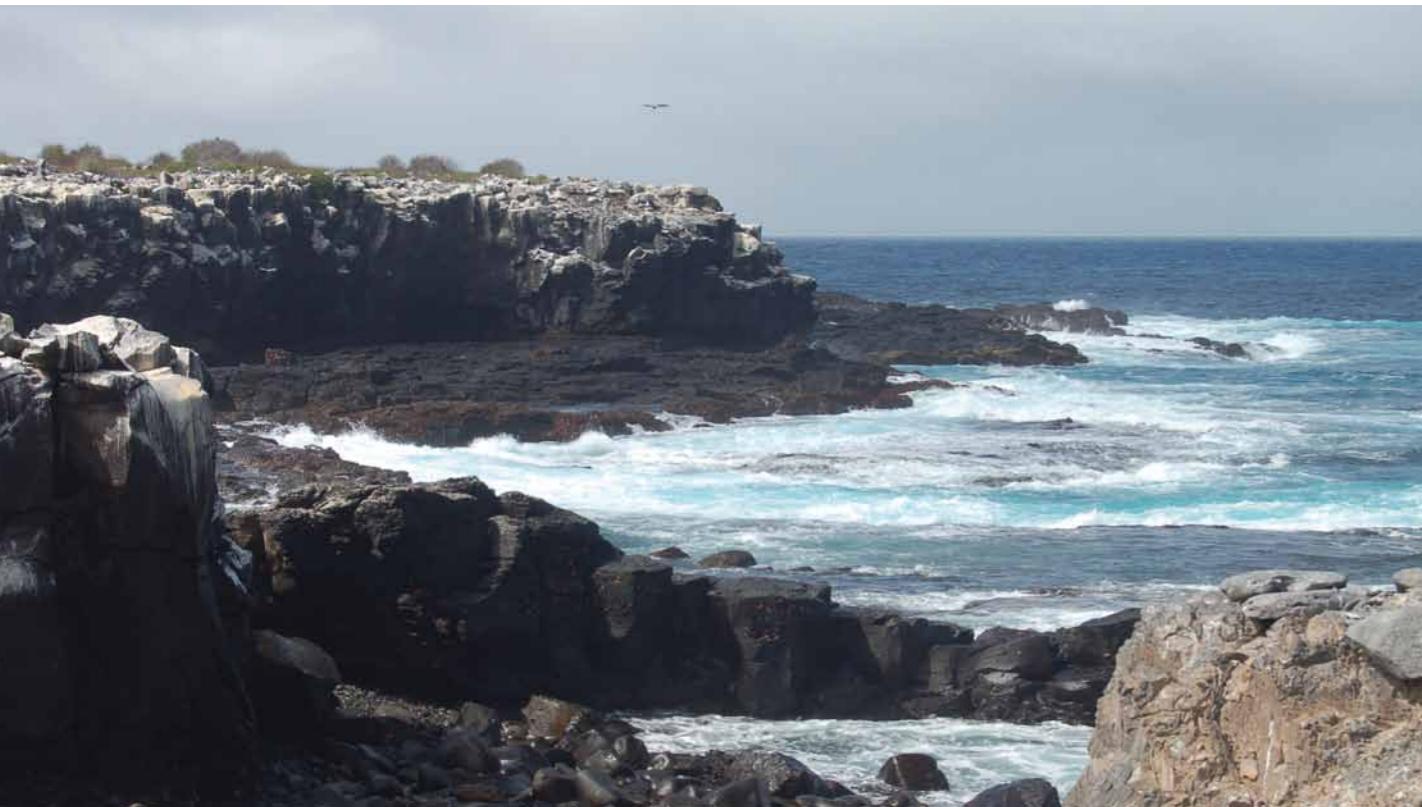


L'ingresso del Centro Darwin.



Tartaruga gigante delle Galápagos.

Il paesaggio austero e primordiale dell'arcipelago.



centenarie. I piccoli vengono allevati qui fino all'età di un anno, dopodiché, quando sono abbastanza cresciuti per scampare a rapaci e agli altri animali predatori, vengono portati nei boschi e sulle rive che contornano i cinque vulcani di Isabela, il loro habitat naturale.

La sera gli escursionisti equesti tornano distrutti. Stupenda la vista dal vulcano perché la giornata era tersa, ma il sole cocente, la sella rudimen-

tale e la guida spericolata dell'autista sulle strade sterrate li hanno provati non poco! Risultato: Chicca ha un'insolazione, Andrea del *Maistracc* non riesce più a sedersi, l'altro Andrea ha un'emicrania fortissima, l'unico indenne è Stefan.

Alcuni giorni dopo arrivano Franco e Simone, che faranno la traversata fino alle Marchesi. Hanno un'aria piuttosto allucinata, il viaggio non è stato affatto rilassante tra il nubifragio a Guayaquil durante l'atterraggio e i voli interni delle Galápagos con aeroplani traballanti e malridotti, e l'ultimo tratto di ben 40 miglia in oceano su una battella con un motore fuoribordo.

Il giorno successivo visitiamo le fattorie per fare approvvigionamento di frutta e verdura. Partiamo in pick-up, con Andrea e Chicca seduti nel cassone posteriore, e attraversiamo aride distese di cactus e arbusti per passare poi in mezzo a foreste e boschi verdissimi. Raggiungiamo infine la nostra meta: la fattoria di un austriaco, stabilitosi a Isabela da diversi anni. Ci sembra il giardino dell'Eden fatto e finito, vi cresce ogni ben di Dio e per pochi dollari compriamo angurie, un casco di banane verdi, meloni, limoni, cetrioli ed erbe aromatiche di origine europea, come basilico, menta, origano ed erba cipollina. Poi ci trasferiamo in un'altra *finca*, dove di persona raccogliamo ananas, peperoni, cetrioli e altri ortaggi. Riempiamo così l'intero cassone spendendo una cifra irrisoria.

A mezzogiorno pranziamo allo yacht club e nel pomeriggio prepariamo la barca per la navigazione dell'indomani. Fissiamo il canotto, stiviamo le taniche di gasolio supplementare in coperta, sistemiamo frutta e verdura e riempiamo il bidone di sopravvivenza. Il cielo nel frattempo si fa scuro, ci sono temporali e piovaschi un po' ovunque, come premessa non c'è male!

Lascio le Galápagos con la speranza che i molti divieti in vigore nell'arcipelago, lo scudo che le autorità del parco hanno posto alle tentazioni dei cosiddetti "insediamenti turistici intelligenti e integrati nella natura", durino in eterno perché un posto così è irripetibile.

La rotta ortodromica tra Isabela e Fatu Hiva è di 2943 miglia, ma dobbiamo scendere rapidamente verso i 5° di latitudine sud per trovare gli alisei di sudest, quindi ne faremo in effetti circa 3100. Procediamo a motore per uscire dalla rada e guadagnare il mare aperto, poi il vento da sud gira a sudest e ci mettiamo in rotta. Il *Lycia* inizia a prendere un buon passo con il vento al traverso e, aiutati dalla corrente a favore, filiamo a 8-9 nodi verso la prima notte di questa lunga traversata. L'equipaggio deve ancora prendere confidenza con l'onda e i sintomi iniziali del mal di mare fanno le prime vittime.

Dietro di noi il *Maistracc* che, essendo più piccolo, viene distanziato sempre più. D'ora in poi ci sentiremo via radio.

Contavo, almeno nelle ore notturne, di usare il pilota automatico, ma come tutte le diavolerie elettroniche che si guastano sempre nel momento in cui sono indispensabili, smette di funzionare esattamente il primo giorno di navigazione! Lo attiviamo e dopo qualche minuto: beep! Suona l'allarme e compare la scritta che segnala un guasto. Consultiamo subito il manuale, che dovrebbe indicarci il tipo di problema, e seguendo le istruzioni abbiamo la soddisfazione di sapere che dobbiamo rivolgerci al centro di assistenza più vicino. Ma non ci scoraggiamo, a bordo disponiamo di un vasto assortimento di professioni che possono fare al caso nostro. Io, che me ne intendo di meccanica, ma sono negato per l'elettronica, vengo subito scartato; restano uno psicologo, un costruttore di macchine a raggi x, un assicuratore, un

ragazzo che sta cercando la sua strada e non la trova e un esperto in sistemi informatici. La scelta è scontata: sarà Franco, l'informatico, a occuparsi della diagnosi e della successiva riparazione. Lo strumento viene staccato dalla plancia e depositato sul tavolo della *dinette*. Come un vero chirurgo, Franco apre l'involucro e tutti gli stiamo attorno per assisterlo. Manca solo "nonno" Enrico, arzillo settantatreenne, che abbiamo lasciato in coperta a sbrigarsela con i 20 nodi di aliseo. Viene estratta la scheda elettronica dentro cui si annida il microcomponente che ha deciso di suicidarsi nel momento meno opportuno. Franco scuote la testa, noi pendiamo dalle sue labbra. Simone, che deve montare al primo turno della notte, gli chiede subito:

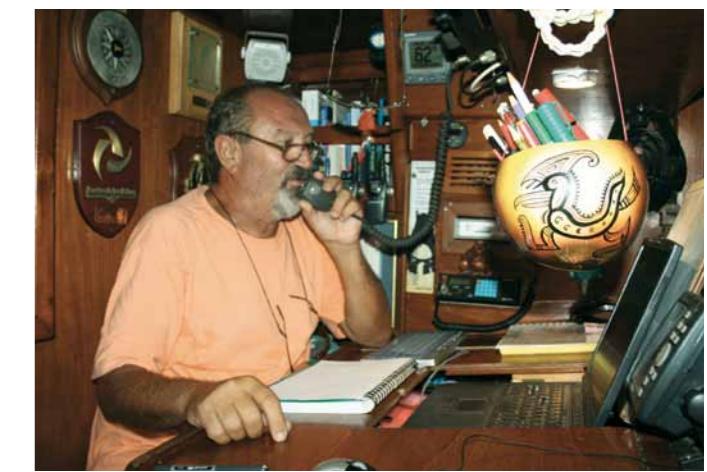
«È riparabile?».

«Mah, bisogna fare qualche esperimento.»

A questo punto, per due giorni, si scatenano le trovate più geniali: ponti, bypass, collegamenti volanti e fili ovunque. Risultato: zero assoluto.

Entriamo nella routine della navigazione, maciniamo miglia su miglia e proseguiamo molto veloci, l'equipaggio è in forma e l'atmosfera a bordo è rilassata. Nonostante il guasto, i turni al timone si sono oramai inseriti nella normalità quotidiana assieme ai pasti, ai festeggiamenti che ci inventiamo solo per avere il pretesto di aprire una bottiglia, e ai collegamenti radio con Andrea e Chicca, con DJ e con gli amici già arrivati alle Marchesi.

Appuntamento radio con i navigatori.





“Clandestino a bordo” durante la traversata.

La traversata è veramente “pacifica”: solo all’inizio l’aliseo tocca punte di 30 nodi, ma per il resto la media è di 15 nodi fino a 1000 miglia dall’arrivo, quando inizia a calare progressivamente. Il mare non è sempre tranquillo e spesso si formano onde incrociate, ma non è mai grosso o impegnativo, almeno per il *Lycia* che, per le sue dimensioni e il pescaggio importante, smorza parecchio il rollio delle onde al traverso.

Abbiamo anche la fortuna di incontrare un branco di globicefali di oltre quattro metri, che ci accompagna per diverse miglia e quasi sempre qualche uccello naviga con noi.

Per quanto riguarda gli umani, invece, gli incontri sono rari. A 500 miglia dalle Galápagos incrociamo dei pescatori e le loro lenze lasciate in superficie costringono il nostro coraggioso Andrea, eletto volontario, a un tuffo in pieno oceano per tagliare i cavi, che altrimenti ci sarebbero trascinati fino alle Marchesi. Poi ci imbattiamo in una misteriosa imbarcazione battente bandiera giapponese, che sembra una nave idrografica, ma non risponde ai nostri ripetuti appelli via VHF. Infine incontriamo qualche peschereccio quando siamo in vicinanza delle isole. Questa è sicuramente una delle rotte meno frequentate.

L’arrivo a Fatu Hiva avviene all’alba dell’11 maggio e lo spettacolo che si presenta davanti ai miei occhi è esattamente quello che avevo immaginato leggendo *Nei mari del sud* di Stevenson.

La tanto celebrata Baia delle Vergini, in polinesiano Hanavave, si trova subito dopo Punta Teate Hoe, a nord dell’isola. Lo spettacolo imponente delle guglie laviche che spuntano dalla foresta pluviale, a cui fanno sfondo le montagne, è a dir poco mozzafiato. Memore del film *Gli am-*

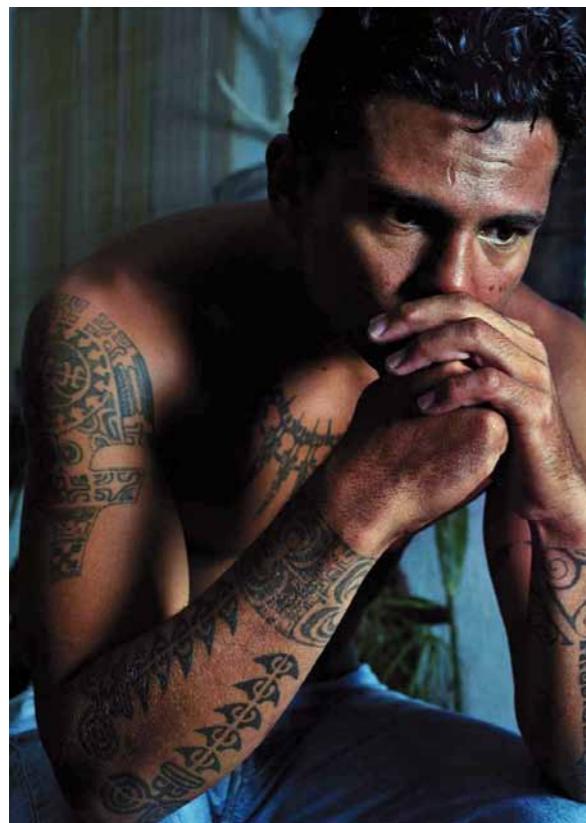
mutinati del Bounty, non posso trattenermi dall’immaginare di veder spuntare piroghe cariche di avvenenti *wainée* con chiome fluenti e tanto di fiore all’orecchio, che ci accolgono sorridenti con collane di fiori. In effetti una piroga ci passa vicino mentre stiamo entrando nella baia; è a motore e a bordo ci sono un polinesiano grasso e brutto e una donna mastodontica, che non ci degnano nemmeno di uno sguardo, come se fossimo qui da sempre. Provo a stuzzicare la loro curiosità e mi sbraccio in festosi saluti ai quali rispondono con un piccolo gesto senza accennare a un sorriso. Mi si è ridimensionato un altro mito!

Gli amici che sono alle Marchesi già da qualche settimana mi diranno poi che altrove la situazione è diversa; solo a Fatu Hiva, e soprattutto in questa



Giochi di luce al crepuscolo alle Marchesi.

Il tatuaggio è una tradizione ancestrale dei marchesi.



baia, i locali mancano della proverbiale cordialità tipica di tutte le altre isole. La causa va imputata al fatto che qui approdano praticamente tutte le barche che attraversano il Pacifico; inoltre il continuo contatto con gli occidentali e la loro presunzione, uniti all'insistente richiesta di pesce e generi alimentari, hanno modificato l'approccio che questa brava gente aveva con i pochi giramondo in tempi passati.

In ogni caso ho davanti a me il più bel palcoscenico del mondo. Lo scenario maestoso sembra quello di un'opera wagneriana, e se il paradieso terrestre inizia qui, posso dire che ha veramente un bel portone d'ingresso.

Soltanto il giorno dopo, passata l'euforia dell'arrivo e l'enorme aspettativa che avevamo di questi paradisi, iniziamo a guardare con maggiore obiettività il luogo e le persone. Purtroppo, ma forse per fortuna degli abitanti, vediamo che è in costruzione un molo d'attracco per la nave *Aranui*, che ogni tre settimane porta sull'isola turisti e ogni genere di mercanzia. Una necessità comprensibile, ma i Caterpillar, i container, i bidoni del gasolio e tutti i materiali che un cantiere comporta tolgon al sito il suo fascino primordiale.

Le case sono prefabbricate, ben curate e abbastanza moderne, con pareti in compensato o muratura e tetto in lamiera. Nessuna traccia dei



faré, le tipiche abitazioni polinesiane costruite con paglia e palme intrecciate. Tutte le case hanno la loro bella parabola per la TV e la gente, quando capisce che siamo italiani, ci saluta con un "Madonna mia"; l'hanno imparato guardando la telenovela strappalacrime *Terra Nostra*, che spopola da queste parti. Il mito inizia davvero a fare acqua! Va beh, qualche comodità ci può stare, e proseguo il giro del villaggio, che assomiglia più a un residence di villette all'interno di una rigogliosa serra.

In qualche casa vediamo degli artisti che creano i *tiki*, statuette in legno o pietra, che rappresentano le divinità locali con facce mostruose e sederi poderosi. Usano il *rosewood*, il palissandro, un legno molto duro e privo di nodi, molto ben lavorato, ma i prezzi sono da Quinta Strada e gli attrezzi tradizionali, come sgorbie e scalpelli, sono sostituiti da trapani, frese, smagli, carta abrasiva fine e cera per i mobili. La modernità avanza!

L'equipaggio di una barca australiana ci propone di partecipare a un pranzo polinesiano presso una famiglia locale che periodicamente organizza questi incontri marchesi; ci saranno gli equipaggi di quasi tutte le barche presenti nella baia. Ecco, penso, finalmente l'impatto vero con la gente del posto.

Ci troviamo intorno al tavolo in trentacinque a rappresentare una decina di nazioni. La cena consiste in pesce, pollo e maialino alla polinesiana innaffiati da acqua con lime. Il prezzo è di venti dollari a testa, non poco,

Lo scenario impervio e lussureggiante delle Marchesi.



Volti marchesani.

considerando che siamo seduti su una panca, alla luce di una debole lampada a petrolio, ma in effetti è tutto molto nostrano, siamo circondati da nugoli di bambini e ci sembra di vivere in una tela di Gauguin.

Il giorno dopo porto un po' di biancheria da lavare alla moglie dell'artista dei *tiki* su consiglio di Enrico, che a bordo ha la funzione di ufficiale al dettaglio. La ritiro il giorno dopo pagandola come se l'avessi portata in un lavasecco di via Torino a Milano! Questo il prezzo delle comodità occidentali trasferite nei Mari del Sud.

Si insinua il sospetto che il sistema del baratto sia un ricordo molto lontano. L'unico baratto ancora in uso, molto redditizio per i navigatori, è quello di polli, maialini, frutta e prodotti della terra con cartucce, molto richieste dai marchesani, che le usano per andare a caccia. Il motivo non è il costo – qui la gente non ha problemi di danaro – ma il divieto imposto dalla gendarmeria, che distribuisce soltanto quaranta cartucce l'anno a ogni cacciatore. Noi però non ne abbiamo, nonostante fossimo a conoscenza del fatto; abbiamo invece ami da pesca, a loro volta segnalati come merce preziosa per gli scambi, ma al nostro arrivo ad Atuona, capitale delle Marchesi, troveremo più di un magazzino fornito di ami ed esche artificiali di ogni tipo a prezzi per nulla elevati. Le cose cambiano rapidamente anche in queste isole.



Dopo qualche giorno ci spostiamo a Tahuata e da qui, con una breve navigazione di otto miglia, raggiungiamo Atuona, sull'isola di Hiva Oa. L'ancoraggio dista circa cinque chilometri dalla cittadina, ma non abbiamo difficoltà a trovare un passaggio. Atuona si presenta bella, pulita e ordinata, con due supermercati ben forniti, una banca, un ospedale, diversi bar e trattorie. Vi sono anche un piccolo museo, in realtà piuttosto misero, l'aereo di Jacques Brel, sepolto qui assieme a Gauguin, e la ricostruzione in un piccolo parco di un *faré*, che ripropone l'antico ambiente marchesano, dove la comunità si riunisce per le feste popolari e allestisce il mercato dell'artigianato quando arrivano i turisti.

Le persone sono nella stragrande maggioranza molto grasse, anzi, obese già in giovane età. I visi delle donne sono però molto belli, illuminati da grandi occhi neri, che luccicano come perle, e molto sorridenti. Vestono abiti coloratissimi con vistosi motivi floreali e all'orecchio portano un fiore, che ha significati diversi ben precisi: se portato all'orecchio destro la ragazza è libera, a quello sinistro è invece impegnata, se rivolto all'indietro è corteggiabile.

Alcuni giovani, invece, hanno fisici eccezionali perché praticano il canottaggio, che è lo sport nazionale, e vengono regolarmente organizzate gare di svariate decine di miglia sia a Papeete che alle Hawai.

Con una lenta navigazione notturna ci spostiamo a Ua Pou. Dal largo l'isola mi ricorda il castello di Neuschwanstein in Baviera per i suoi alti pinnacoli. Qui sostiamo due giorni in due diversi ancoraggi: uno completamente deserto, l'altro di fronte a un graziosissimo villaggio contornato da piante da frutta e fiori.



La cena multietnica a casa di Etienne.

Qui conosciamo Etienne, un insegnante in pensione innamorato della propria terra, che non perde occasione per conoscere il popolo del mare. Con i suoi racconti trascorriamo una piacevolissima serata in compagnia di spagnoli, francesi, giapponesi e olandesi. Ognuno ha preparato una specialità della propria nazione e ceniamo nel suo giardino intorno a un grande tavolo, chiacchierando e cantando fino a tarda sera. Etienne non rappresenta comunque la regola, quanto piuttosto l'eccezione, tant'è che viene nominato nelle guide turistiche e nautiche; gli altri abitanti, anche se molto gentili e disponibili, sono piuttosto riservati.

Le Marchesi ti entrano nella pelle lentamente, e anche se l'impatto con la gente non è lo stesso di tempi addietro, formano un arcipelago unico, a tinte forti. La natura lussureggianti, le cime dei monti a picco sul mare, l'interno impervio e quasi impraticabile, le pochissime strade di difficile percorrenza; tutto concorre a fare di queste isole un luogo veramente speciale ed è con vero rammarico che ci apprestiamo a lasciarle.

La mattina del 1° giugno, dopo aver fatto grandi approvvigionamenti nei fornitiissimi supermercati di Taiohae, capoluogo di Nuku Hiva, salpiamo alla volta di Rangiroa, nelle Tuamotu, dalla quale ci separano circa 600 miglia. L'arcipelago è composto da una settantina di isole e isolotti, i cosiddetti *motu*, uniti l'uno all'altro da una barriera corallina curvilinea, simile a un'a-rachide. Vi si accede attraverso due *passes* dove le correnti sono molto forti.

Il tempo, secondo le migliori tradizioni, è peggiorato: piove e il cielo è completamente coperto. Durante la notte peggiora ulteriormente, sopraggiungono temporali e groppi, il vento a 20-25 nodi soffia da sud-est di bolina larga, l'andatura non è confortevole per i nuovi arrivati e qualcuno accusa il colpo. Il giorno dopo il vento gira a est-nordest e cala leggermente, ma i piovaschi e i groppi con raffiche fino a 30 nodi non ci abbandonano. Purtroppo non è possibile entrare nella *passa* di Rangiroa in qualsiasi momento, bisogna farlo rigorosamente di giorno e con la stanca della marea a causa della corrente che può raggiungere facilmente i sette nodi. Rallentiamo quindi notevolmente l'andatura riducendo le vele fino a trovarci a secco, ma la velocità non scende sotto i tre nodi.

La *passa* di Rangiroa.





Il piccolo molo di attracco del Kia Ora Resort.

La notte del 5 giugno siamo a 20 miglia da Rangiroa e aspettiamo l'alba per presentarci davanti alla *passe*. So che l'orario della stanca non è ancora arrivato, ma la voglia di entrare è tanta. Il *Lycia* ha un buon motore, perciò, appena fa giorno, affronto la *passe* senza aspettare la marea entrante. L'ingresso è battuto da frangenti e la nostra velocità non supera il nodo. È come se una rete ci trattenesse e il ribollire dell'acqua rende il passaggio simile a un fiume con le rapide. Alla fine ce la facciamo e caliamo l'ancora in un'immensa laguna dalle acque calmissime e di un turchese cangiante di fronte all'esclusivo hotel Kia Ora Resort.

Ci tuffiamo subito in acqua, stappiamo la penultima bottiglia di champagne cileno e dal pozetto ci godiamo l'incanto di questo posto. Mimmo e Cristina, che hanno avuto il loro battesimo dell'oceano e hanno superato egregiamente la prova, tra qualche giorno ci lasceranno. Per festeggiare degnamente la loro partenza ci concediamo una cena all'hotel, dove ci attendono un buffet e un barbecue sontuosi, danze e canti polinesiani – non potevamo avere accoglienza migliore. Quando torno in cuccetta, complici le non poche bottiglie di Bordeaux, mi addormento di botto, cullato dal suadente *aloa aloa* di quelle bellissime *wainée*, che non si sono fatte vedere al mio arrivo alle Marchesi...

La laguna di Rangiroa è ampia quanto il golfo di Trieste, forse anche più, e per questo può diventare pericolosa quando soffiano venti tra sud e sud-ovest, i cosiddetti *Mara'amù*. In questo caso le onde possono raggiungere dimensioni notevoli ed è bene spostarsi sottovento ai *motu*, percorrendo la laguna da nord a sud o da est a ovest. Il problema è che le sue acque, profonde mediamente 25-30 metri, sono disseminate di pinnacoli e teste di corallo – i cosiddetti *cajoux* – individuabili solo in particolari condizioni di luce e praticamente invisibili quando si naviga col sole di fronte o con cielo coperto. A completare il quadro ci sono le numerose *farms* – coltivazioni di ostriche periferiche costituite da tralicci, con grate sommerse a cui sono appese le ostriche (*nacres*), collegati l'uno all'altro da boette, praticamente invisibili. Questa laguna, quindi, dal punto di vista della navigazione, non è delle più rilassanti; non si tratta tuttavia di una caratteristica specifica di Rangiroa, ma di una costante di tutti gli atolli, e bisogna conoscerli bene per goderne appieno la bellezza, le risorse e le sorprese che ci riservano.

Qui a Rangiroa, Stefan decide di sbarcare e mi ritrovo senza secondo, ma questo disguido si rivelerà poi una grande opportunità per me e per tutto l'equipaggio. Parlando con Franco, un amico che è stato qualche mese in Polinesia prima di noi, vengo a sapere che durante il periodo della sua permanenza ha imbarcato un ragazzo polinesiano, una scelta che gli ha letteralmente aperto un mondo. Decido così anch'io di cercare un ragazzo disposto a trascorrere qualche mese sul *Lycia* e a farci da guida, permettendoci di vedere questo paradiso con gli occhi dell'autoctono piuttosto che del turista. Vengo a conoscere un certo Punua, un polinesiano comandante di imbarcazioni italiane, e gli chiedo se conosce un ragazzo disponibile per questa esperienza, ed è così che mi presenta Heneré, un diciottenne



Il profumatissimo tiare, simbolo della Polinesia.

Heneré, il marinaio polinesiano che starà a bordo del *Lycia* per diverso tempo.



con una stazza da cento chili, altissimo, che lavora in un diving con l'incarico di portare i sub a fare immersioni.

Heneré mi dice di non avere alcuna esperienza di navigazione e di essere disposto a salire a bordo alla pari. In cambio chiede che io gli insegni a portare una barca, perché vorrebbe ottenere il brevetto di skipper. Questo

gli permetterebbe di avere buone opportunità di lavoro, dato che qui ha sede una grossa società di noleggio di catamarani. Naturalmente accetto, affare fatto!

Questa esperienza si prospetta estremamente stimolante e infatti sarà proprio così. Heneré dimostra una capacità di apprendimento incredibile, è rapido, attento e preciso; rimane a bordo per due stagioni, durante le quali viviamo ogni giorno a stretto contatto. Entriamo così in confidenza e mi racconta che la madre lo ha dato in adozione, perché non era più in grado di mantenerlo dopo la morte del padre, causata da una leucemia diagnosticata, non casualmente, poco dopo gli esperimenti atomici francesi sull'atollo di Mururoa, di cui era originario. Per una famiglia autoctona, l'adozione di un bambino risulta molto semplificata rispetto ai vincoli delle società occidentali. L'obiettivo sono la salute e il benessere del minore e se la famiglia d'origine non è in grado di provvedere alle sue necessità, lo può facilmente dare in ado-

zione; i genitori biologici e quelli adottivi possono rimanere in contatto e così è stato anche per Heneré fino a quattro anni fa, quando la madre si è trasferita a Papeete, dove si è risposata e ha avuto un bambino.

Heneré mi insegna tante cose che da solo non avrei mai scoperto; ad esempio, come ancorare di fronte ai *motu* con piccole *passes* circondate da *cajoux*, o individuare i pesci commestibili, che lui conosce benissimo, evitando il pericolo della *ciguatera* (l'intossicazione dovuta alla ciguatossina presente nei pesci tropicali) che qui chiamano *gratte* e che ha conseguenze poco ausplicabili. All'interno delle *passes*, infatti, si accentra una vita sottomarina incredibile, che praticamente comprende tutta la catena alimentare, dal minuscolo pescetto ai grandi squali martello. Grazie a lui possiamo nuotare tra i *mamaru*, gli squali pinna bianca che sono quelli "buoni", e i *mauri*, i pinna nera, evitando accuratamente quelli più pericolosi, come l'*arava*, che è lo squalo limone.

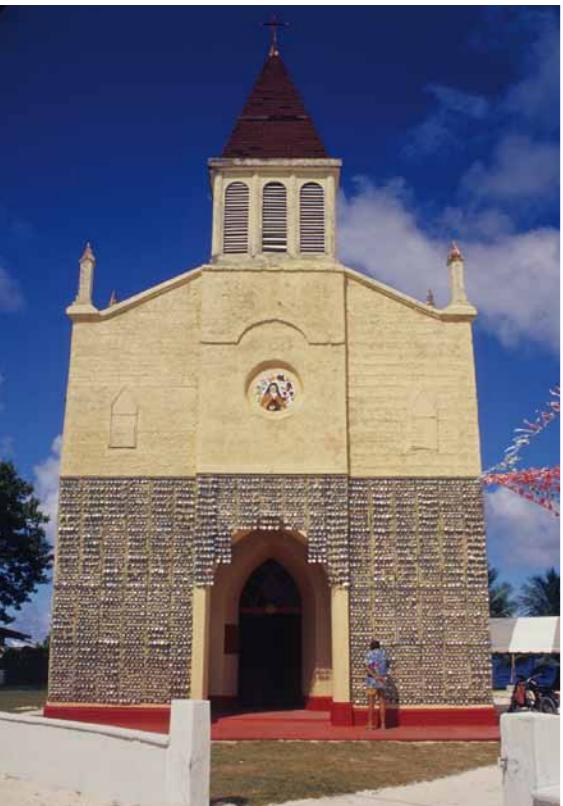
Ogni giorno si pesca alla grande sia in quantità che in varietà ed Heneré ci insegna a cucinare alla polinesiana: pesce crudo con latte di cocco, ovviamente raccolto da noi, tritato e strizzato. Tutto questo ci fa conoscere sempre più gli usi e costumi di questi atolli.

La popolazione di Rangiroa, circa tremila abitanti, è praticamente quasi tutta concentrata nei *motu* compresi tra le due *passes*, collegati da una stradina di dodici chilometri, attraversata da ponticelli. Qui tutti pescano, con il fucile nelle *passes* e nei *cajoux* della laguna, con le traine all'esterno



Antonio si cimenta nella cucina polinesiana.

La chiesa di Rangiroa rivestita di nacres sulla facciata.



del reef. È invece poco praticata la pesca con le reti a causa degli squali, che si avventerebbero sui pesci imprigionati, distruggendole.

La presenza a bordo di Heneré mi permette anche di conoscere da vicino i *paumotu*, gli abitanti dell'arcipelago, le loro storie, ingenue e affascinanti allo stesso tempo, la loro perfetta sintonia con l'ambiente che li circonda,

le conoscenze costruite nell'arco di generazioni. Da un isolotto apparentemente arido riescono a ricavare tutto ciò che serve alla loro sopravvivenza: l'acqua, che viene estratta dai pozzi scavati nel *motu*; i forni per cuocere il pesce, scavati nelle spiagge di coralli morti; gli ortaggi, ottenuti tagliando le palme, da cui estraggono il cuore dal sapore di mozzarella e carciofo. Un'altra loro prerogativa, che mi lascia stupefatto, è la pesca notturna delle aragoste sul reef tagliente usando una semplice lampada a petrolio. Il cocco, preparato in svariati modi e lavorato per svariati usi, è stato, e in parte è tuttora, l'alimento base e la principale risorsa economica delle isole. A questa attività oggi si affianca la coltivazione delle perle, un lavoro continuativo e ben remunerato per molti *paumotu* e marchesani. Le perle polinesiane sono particolarmente belle per la varietà dei colori e delle sfumature che vanno dal nero al blu intenso, dal rosa fino al verde.

Il 14 luglio, festa nazionale francese della Presa della Bastiglia, ho la fortuna e il privilegio di essere invitato da una famiglia locale a una serata danzante organizzata

dall'associazione dei rematori a scopo benefico: raccolgono i fondi necessari per inviare la propria squadra a gareggiare alle Hawaii. È presente buona parte degli abitanti, dai nonni ai bambini; gli uomini sono agghindati con variopinte camicie a fiori, le *wainéé* e le bambine portano collane e turbanti multicolori che rendono l'atmosfera fiabesca, complici anche le danze delle scuole di *tamouré* e i suonatori di *ukulele* e tamburi.

Qualche giorno dopo arriva il nuovo equipaggio e ripeto praticamente tutto quello che ho fatto finora: li porto negli ancoraggi più belli, ci gustiamo l'ottimo pesce procurato da Heneré, mangiamo i cocchi e i cuori di palma raccolti nei *motu*, organizzo qualche escursione, facciamo immersioni e snorkeling, e con entusiasmo mi addento sempre più nella vita di questi atolli, che letteralmente mi catturano in tutta la loro intatta bellezza.

Le settimane passano veloci, si sta avvicinando il momento di fare rotta verso le Isole della Società e davanti agli occhi mi passa il film dei tanti momenti vissuti durante il lungo periodo trascorso qui: la sfida dell'ambiente nei *motu* a sud e gli ingressi impegnativi nelle *passes*; il relax di un aperitivo sulla terrazza del *Kia Ora* nello scenario di strabilianti tramonti infuocati; le ore

Danzatrici di *tamouré*.



trascorse galleggiando nella *pas*se, lasciandomi trasportare dalla forte corrente; lo spettacolo della fauna sommersa che passa sotto lo scafo della barca mentre osservo impaurito uno squalo martello che sorpassa Heneré tutto concentrato nella pesca; la balena che ho visto entrare nell'atollo; i bambini che giocano con una murena usando un filo da cui penzola un pescetto; il contatto con alcuni abitanti che mi hanno raccontato le loro storie, antiche e recenti; sempre, dico sempre, la sensazione di essere ben accetto.

Rangiroa mi è davvero entrata nel cuore e giuro a me stesso che ci tornerò, ma so che è una promessa da marinaio, perché altri luoghi mi atten-
dono e ognuno mi incanterà, mescolandosi come in un grande mosaico a quelli che ho già visto.

In questi ultimi giorni precedenti la nostra partenza vedo che Heneré è un po' inquieto. Ha deciso di rimanere a bordo ancora per qualche tempo, ma ora mi domando se non abbia qualche ripensamento nel lasciare la sua terra e la sua famiglia. Indago e scopro che a preoccuparlo non è ciò che sta lasciando, ma ciò che lo attende. A Papeete vive la madre, che non vede da moltissimo tempo – quattro anni sono davvero moltissimo tempo per un ragazzo della sua età – ed è combattuto; da un lato muore dalla voglia di rivederla, dall'altro ha timore di non essere più nei suoi pensieri e la delusione sarebbe troppo grande. Non amo immischiarmi nei fatti altrui, ma questa volta mi sento quasi in dovere di farlo. Insisto un po' e gli dico che sono certo che sua madre desideri vederlo almeno quanto lui; basta poco per convincerlo e mi chiede il permesso di rimanere a terra qualche giorno.

La traversata di circa 200 miglia da Rangiroa a Papeete non è delle più tranquille a causa del Mara'amù e del mare da sud, a cui si aggiunge un

fronte che ci investe durante la notte con pioggia torrenziale e raffiche di vento oltre i 30 nodi. Arriviamo a Papeete la notte successiva e l'ingresso nella *pas*se, ben segnalato e illuminato, non ci dà problemi, anche se proprio due giorni prima tre imbarcazioni, fidandosi esclusivamente dei loro plotter, che evidentemente non avevano una cartografia aggiornata con il datum delle carte, sono finite sul reef con notevoli danni.

In banchina ritroviamo Marco del *Bora*, Leo dell'*Ape Maia* e gli amici spagnoli, che ci accolgono calorosamente. Dopo quattro mesi trascorsi in arcipelaghi sperduti mi trovo nel bel mezzo di una città con i suoi ritmi veloci, fornita di supermercati in cui si compra di tutto. Ho di nuovo acqua e corrente in banchina e voglio approfittarne, perché la sosta è solo di qualche giorno, giusto il tempo necessario per il cambio di equipaggio e per consentire a Heneré di incontrare la madre.

Come prevedevo, i timori del ragazzo si rivelano infondati. La nuova famiglia lo accoglie come se ne facesse parte da sempre e ha organizzato una grande festa con parenti e amici. Quando lo rivedo è colmo di gioia, mi racconta tutto nei minimi dettagli e capisco che in fondo vorrebbe fermarsi qui. Rimane invece a bordo fino a Raiatea, dove a fine ottobre tiro in secca il *Lycia* per la stagione dei cicloni.

I pompelmi regalati all'equipaggio dai parenti di Heneré.

