



IL PRETE CHE RUPPE IL "FRONTE DEL PORTO" DI MARCELLO ZINOLA

Ciaufré. Salutava così Giuan Nasi, prete dalle mani grandi e dal cuore ancora più grosso il cui addio fermò Savona con la folla di gente di chiesa (e no) dentro e fuori dalla piccola chiesa di San Raffaele al porto. Morto giovane, Giuan, rubato da un micidiale incidente in moto. "Ciauf frè", molti anni dopo per chi aveva celebrato il suo funerale, don Mario Genta.

Il prete del porto, quello che aveva saputo rompere il "fronte del porto", costruendo ponti impensabili tra gente di fedi (politiche e no) diverse, ma che sapeva riconoscere "l'uomo" e rispettarli. Il prete del mare con le sue navi e i viaggi da cappellano con la Stella Maris, dove accanto a San Raffaele trovavi ristoro per il corpo e per l'anima. Per i marinai di etnia diversa, di epoche diverse. Per i loro cari che cercavano di non affondare dopo tragedie come quella della Tito Campanella, le cui vedove e orfani trovarono ragione di vita e di lotta in quelle sale. Per confrontarsi e per cercare una verità che, a lungo andare, si sarebbe inabissata con processi senza esito, insieme alla nave.

Don Mario Genta è stato uno degli uomini migliori di Savona, e non è un modo di dire. Il porto, la Croce Rossa prima e, soprattutto, la Croce Bianca poi, San Raffaele, la Stella Maris. E l'esercizio della memoria, per lui come per molti altri della storia della città, non è inutile di fronte alla rapidità con cui si sommerge il ricordo delle persone e si butta via la storia.

"Ciauf frè" don Mario avrebbe voluto sentirselo dire nella sua piccola chiesa



UNA INIZIATIVA DELL' A.L.P.

Il giorno 15 Gennaio 2012 alle ore 10.00, è stata officiata una messa in suffragio alle vittime del naufragio del mercantile Tito Campanella, affondato nel Golfo di Biscaglia nel gennaio 1984 con tutte le 24 persone di equipaggio. Nell'occasione è stata presentata una ceramica commemorativa, gentilmente offerta dal Comune di Savona, che verrà sistemata, in un sito vicino all'ingresso del porto. La ceramica sarà posta nel giardinetto che dovrebbe essere posizionato nella piccola area prospiciente la chiesa stessa e la Stella Maris. L'iniziativa è a cura dell' A.L.P.

vicino al mare, ma di sabato, con le navi dei turisti, il lavoro in porto e la darsena del "Cu de beu" che del vecchio porto ha solo più il mare, non si potevano... fermare. Perché si sarebbero fermate come trent'anni e più fa per Giuan. Ma il saluto in Cattedrale non è stato per questo meno forte, partecipato. Lui, prete, soprattutto uomo, mai incline ad accondiscendere chi aveva di fronte, mai a nascondere il suo essere prete, ma attento a cercare l'uomo. Don Mario non ha mai chiesto la "tessera" di partito o della fede a chi si avvicinava a lui, ma il don guardava il problema e l'uomo. Eppoi era

ovviamente uomo di Vangelo.

Ma se non fosse stato "don Mario", con le sue pentole di minestrone portate (e cucinate chissà dolce) a chi aveva fame in tempo di guerra, con i suoi marinai, le sue nuotate fuori stagione (sennò, che prete di mare sarebbe stato?), la sua Stella Maris, non ci sarebbe stato quel lungo ponte costruito con i portuali dei quali Savona per anni ha parlato con un misto di rispetto e di invidia, guardando a quella borghesia della classe operaia per cosa aveva saputo costruire in diritti e tutele. Non ci sarebbe stata la "primavera" di Savona con il sindaco comunista

DELFINO
GIOIELLI

Lungomare
Via San Pietro 33
FINALE LIGURE
019 692696

La sede operativa dell' A.L.P.
a Villa Cambiaso è aperta
il 1° martedì di ogni mese
dalle 17.00 alle 18.00.
Luglio e Agosto esclusi.

Bruno Marengo e il Vescovo Giulio Sanguineti. Non ci sarebbe stato il "Margine", esperienza della chiesa di base savonese. O i "migrantes" di ieri e di oggi. Ieri marittimi liguri, siciliani, napoletani, i "terrori" o quelli di oggi, filippini, cingalesi, somali da controllare perché tornino a casa loro il più presto possibile. Se non fosse stato "don Mario" partito per il suo orizzonte sul mare dopo 93 anni, non si sarebbe preoccupato negli ultimi giorni di vita del giovane che lo aveva investito, dandosi poi alla fuga: "che pena -confidò a Bruno Marengo, ex sindaco e suo amico, come ad altri- per quel ragazzo e per il peso che si porta dentro di sé". Se non fosse stato don Mario: ragazzo di 93 anni, altro che "vecchio" perché è vecchio quello che (spesso sbagliando) buttiamo via. Lui no, è partito verso l'orizzonte con il suo "Ciau fré".



Don Genta ospite alla cena del Cinquantenario 2009 durante la quale gli è stata consegnata una Targa Onorifica dell'A.L.P.

KENTISH COAST

del Cap. Dino Bolla

Ero tornato a casa verso la fine del mese di agosto del lontano 1962, dopo un imbarco di circa un anno al comando di una petroliera (36000 T. di portata, 211 m. di lunghezza. Mi era capitata una sequenza di viaggi, sempre verso Ovest, caricando e scaricando greggio o prodotti petroliferi per le "normali vie di traffico" come recitava il Contratto Nazionale dei marittimi. Avevo fatto il giro del Mondo da, Los Angeles a Los Angeles, facendo scalo a Sumatra, Golfo Persico, Trinidad (Centro America), e nuovamente Los Angeles via Canale di Panama. Non mi era mai capitato negli imbarchi precedenti anche se ero già stato, almeno una volta, in tutti i porti sopraelencati. Comunque, concluso il giro a Los Angeles, avevo ripreso il solito tran tran con con una serie di viaggi brevi Centro America - Costa Est o Ovest degli Stati Uniti, e infine, Stati Uniti - Amburgo dove la nave era rimasta per i lavori annuali di manutenzione e io ero sbarcato con l'idea di fare una lunga vacanza. Mi venne a trovare l'Armatore Luigi G. Melloni di Savona, disse che aveva una flottiglia di piccole navi che facevano cabotaggio, aveva giusto comprata un'altra "barca" a Liverpool, per portarla a Savona, a norma di legge, aveva bisogno di un Capitano di L.C. E lui aveva alla mano solo dei Padroni

Marittimi. Aveva saputo che ero libero ecc..., il mio primo impulso era stato di rispondere no, ero già nello spirito della vacanza, si trattava di una nave piccola (600 T. di portata, 56 m. di lunghezza), vecchia (24 anni) anche se aveva superata una meticolosa visita del Perito del Registro... però l'uomo, parlando, mi stava diventando simpatico. Pensai che l'impegno sarebbe stato breve, avrei rimandato le vacanze di poco, ero giovane, mi attirava la novità e lo spirito di avventura. Finì così che accettai.

Qualche sera dopo mi trovavo nella Stazione di Savona, insieme al Padrone che, sarebbe stato il mio Secondo e un gruppo di membri dell'equipaggio. Per bagaglio a mano avevo le cassette del sestante e del cronometro (noleggiato dall'Armatore) più il binocolo. (sestante e binocolo erano di mia proprietà, come allora era usanza per i Primi Ufficiali e, spesso, anche per i Comandanti). Si offersero subito tre volentieri marittimi per accudirli durante il viaggio in treno che sarebbe stato lungo e noioso: Parigi - Calais - Dover - Londra e Liverpool.

Dopo tre giorni di viaggio, arrivati a Liverpool, si andò subito a bordo. La nave naturalmente era piccola ma si presentava bene. Ben tenuta, pulita e senza la minima traccia di ruggine, mi fece subito buona impressione. A

bordo feci subito conoscenza con il Sig. Piero Melloni figlio di Luigi G. con il quale avevo trattato a Savona. Era Socio con suo padre così che avevo due Armatori: il Senior e il Junior. Piero era arrivato, insieme al Capo Macchinista Emilio Palombo, alla guida di una vettura FIAT 500 che, a Calais, era andata in panne e l'avevano lasciata dal meccanico. C'era anche il Capo Macchinista inglese che mi fece i suoi complimenti per il mio inglese, secondo lui era da persona istruita, in realtà parlavo più da americano che da inglese. Gli chiesi subito quello che più mi interessava: Com'era il motore? Mi disse che, benchè avesse bisogno di revisione, poteva garantirmi 6 nodi costanti e che, siccome dovevamo andare, per caricare, a Par Harbour, nella Manica, sarebbe venuto con noi fino a Par per passare, con calma, le consegne al suo collega italiano.

Naturalmente controllai gli strumenti di navigazione. Non c'era Radar e nemmeno girobussola, io avevo navigato sempre su navi provviste di essi. Le bussole magnetiche erano di buona qualità ed efficienti con le Tabelle di Deviazione recenti; lo scandaglio sembrava un fathometro ad ultrasuoni moderno ma, quando lo misi in funzione, la sorpresa: Al guizzo dello zero, si sentiva il suono di una forte martellata proveniente dal

fondo della nave, al guizzo della profondità la stessa martellata di prima ma di volume più basso. Lo strumento era a suoni udibili. Sapevo che questi strumenti erano stati i precursori di quelli moderni ad ultrasuoni. Sul testo di Navigazione del Prof. Capasso, (mio indimenticabile Insegnante) erano citati con la nota che le Case costruttrici ne avevano abbandonato la produzione in favore dei moderni ad ultrasuoni. Comunque lo strumento funzionava e la profondità segnata era esatta. Non essendoci la girobussola mancavano le ripetitrici sulle alette del Ponte, per fare i rilevamenti bisognava salire in controplancia, servita da un'unica scaletta, pressochè verticale, situata a poppavia. Il cerchio azimutale era un Thomson di ottima qualità e in buono stato. C'era il Radiotelefono da 2 Mhz, il VHF non era ancora andato in uso. Le navi maggiori erano ancora dotate di Radiotelegrafo e relativo Marconista.

Tutto sommato gli strumenti di navigazione erano sufficienti ed in ordine.

Si partì un giorno della prima decade di Settembre. Nella navigazione costiera nel Canale di San Giorgio, costeggiando il Promontorio di Land's End e da Capo Land's End a Par, nel mio turno di guardia, se possibile, facevo un punto con due rilevamenti, ogni mezz'ora più che altro per controllare la velocità e far passare il tempo, se non erano visibili punti cospicui da rilevare mettevo sulla carta un punto stimato ogni ora, il Secondo, nel suo turno, metteva, ogni tanto, un punto, apparentemente

stimato, intervallato da una distanza con il precedente che non ritenevo giusta. Mi resi conto subito della situazione: lui navigava a vista anche se non conosceva la costa. Decisi di non dire niente e non fare il professore, sfruttare solo quel poco che lui poteva darmi. Se navigava e comandava navi nel Mediterraneo, navigando così, erano affari suoi, io ero abituato diversamente. Sarei stato sul Ponte più del necessario e, quando mi fossi assentato, avrei sempre lasciato, per consegna di chiamarmi per qualsiasi anomalia. Avevi anche tracciato, ove possibile, lunghe rotte che non richiedevano frequenti cambiamenti. Una sera stavamo costeggiando la parte Ovest del Promontorio di Land's End, io facevo i soliti punti ogni mezz'ora che mi davano 4.5 Miglia da terra. Arriva il Secondo per rilevarmi e se ne esce con: "siamo un po' larghi, a come si vedono le luci di terra, saremo a 8 Miglia". Io osservai con noncuranza: "A terra c'è un po' di foschia, ma si vedono bene i fari", lui non disse altro e io sperai che avesse parlato così perché non aveva guardato la carta. Comunque io ero fuori e lui era passato dalla sala nautica, nei suoi panni io avrei guardato la carta come prima cosa. Arrivammo a Par (circa 55 Miglia da Land's End) il mattino successivo, prima di giorno. Era buio ma avvistai i fanali d'ingresso del porto e misi a mezza forza per ancorare e aspettare il Pilota, sarebbe arrivato con l'alta marea. Si svegliò l'Armatore e venne sul Ponte, vide tutto buio e mi chiese dove fosse Par, gli dissi che era dritto di prua e si

vedevano i fanali d'ingresso del porto. La cittadina di Par era male illuminata. A giorno fatto venne il Pilota e ci portò all'ormeggio. Iniziarono a caricare il caolino, una polvere, con qualche grumo, di colore avana. È la materia prima per fare la ceramica. Intanto erano passate sei ore, venne la bassa marea.

La Kentish Coast rimase in secco appoggiata sul fondo. All'ingresso del porto apparve una pala meccanica: dragava il porto caricando la risulta (sabbia e fango) su un autocarro. Naturalmente i porti importanti della zona, dove ero stato con le petroliere, hanno la chiusa all'ingresso con due porte e il livello dell'acqua nel porto rimane costante. A Par sbarcarono l'Armatore e il Capo Macchinista inglese. Noi partimmo con destinazione Genova, per scaricare e Savona, per fare i lavori.

Traversammo la Manica fino all'Isola di Ushant e il Golfo di Guascogna in due giorni. Questo è stato l'unico tratto di navigazione d'altura. Avevo visto più di una volta il Golfo arrabbiato e la traversata con una barchetta, come la Kentish Coast, non sarebbe stata certo un divertimento invece trovammo tempo buono, anzi ottimo. Spolverai il sestante e, per due giorni, lo usai.

Era un po' di tempo che lasciavo fare agli Ufficiali e riscontrai, con piacere, che non ero andato fuori allenamento. La velocità si manteneva sempre vicino ai 6 nodi. Avevo portato l'attrezzatura semplicissima per la pesca alla traina (un rotolo di nylon robusto, ami e un mazzetto di piume di gallina) sulle petroliere non si poteva pescare perché 16 nodi sono troppi, invece 6 nodi sono ideali. Prendemmo una bella palamita sufficiente per una porzione di pesce fresco per tutti. Arrivati a Finisterre, tracciai una bella rotta lunga per costeggiare Spagna e Portogallo passando al largo. 40 miglia a Nord di Lisbona e a 10 miglia da terra si erge (dal fondo) un pinnacolo di roccia alto 93 metri sul livello del mare: si chiama Farilhao Grande, c'è alto fondale tutto attorno ad esso.

Tracciai la rotta sul Farilhao, non certo per investirlo ma, come si fa alla fine di una traversata:

Si traccia la rotta di atterraggio su un punto cospicuo della costa e poi, quando si è alla distanza giusta, si accosta di 90 gradi. Avevo stimato che saremmo arrivati al Farilhao a mezzo giorno e, dopo la prima colazione,



passaggiavo in coperta godendomi la bella giornata di sole e temperatura ideale. Ad un tratto sento urlare, dal Ponte, a piena voce, il Secondo: “Comandante! Terra! Terra di prua!”. Effettivamente il Farilhao era dritto di prua ma ancora lontano perchè la visibilità era ottima.

Feci un cenno con la mano a significare che avevo capito e mi avviai lentamente per salire sul Ponte. Effettivamente il Farilhao era imponente, non l’avevo mai visto così da vicino. Passammo a debita distanza e si proseguì per Capo Raso, fuori Lisbona, e per Capo San Vincenzo. Dal traverso di esso si mise in rotta per lo stretto di Gibilterra. Il tempo era sempre buono con calma di vento e stavamo incontrando mare lungo morto di prua, beccheggiammo lentamente ma la velocità non era calata. Arrivammo, alla sera, all’inizio dello Stretto. Al traverso di Capo Tarifa misi in rotta per passare a 3 miglia al traverso di Punta Europa; all’uscita dello stretto, a quel tempo non esisteva la separazione delle rotte e avevo deciso di tenere la sinistra perchè, al traverso di Punta Europa, dovevamo accostare a sinistra per costeggiare la Spagna. Con le petroliere facevamo così. Era una bella sera con vento fresco in prua che stimavo forza 3-4, a quel tempo non avevano l’anemometro neanche le navi maggiori. Il mare, data la vicinanza della terra, era liscio; la visibilità ottima; c’era poco traffico; essendo l’ora di cena, per non disturbare il Cameriere, dissi al Secondo che scendevo a mangiare un boccone, non sarei stato più di dieci minuti, ero giovane e abituato a fare presto, quando occorreva, digerivo bene comunque, gli dissi anche di chiamarmi per qualsiasi evenienza anche se si avvicinava qualche nave.

Dopo dieci minuti, salito sul Ponte, la prima cosa che non potevo fare a meno di notare, fu che Tarifa era sempre al traverso come l’avevo lasciata. Dissi, rivolgendomi al Secondo: “Ma siamo fermi?”. Il Timoniere, un po’ maleducato, prima del Secondo volle dire la sua: “Comandante governa molto bene!”. Dissi: “Lo credo, sono il vento e la corrente che ci tengono in rotta, ma siamo fermi. Vieni subito 30 gradi a dritta andiamo a vedere la sponda dell’Africa”. Traversammo presto lo Stretto e ci mettemmo a costeggiare il Marocco vicino a terra a distanza di sicurezza. Feci due punti intervallati di dieci minuti e vidi che ci muovevamo verso Levante. Con i punti successivi appurai che facevamo 7 nodi (mai successo dalla partenza da Liverpool); evidentemente, come dice anche il Portolano, si era formata una controcorrente, come succede anche nei fiumi. Il mare lungo che arrivava fino a Capo San Vincenzo era dovuto a questa sventolata che chissà da quanto tempo soffiava. Arrivati al traverso di Ceuta accostammo per Nord fino al traverso di Punta Europa e da lì si iniziò a costeggiare la Spagna fino al largo di Barcellona. Il tempo era sempre buono, le previsioni per il Golfo del Leone erano buone perciò decisi di attraversarlo direttamente, senza la puntata a terra di rigore se previsto Mistral. Al largo di Montecarlo provai



a mettermi in contatto con Genova Radio senza ottenere risposta. Provai con il Semaforo di Capo Corso: rispose subito che mi sentiva forte e chiaro. Bene avrei provato più avanti, per comunicare l’ETA. Il tempo si manteneva sempre buono, la velocità sempre 6 nodi, arrivammo a Genova senza difficoltà. Le condizioni meteorologiche si mantennero sempre più che buone dalla partenza da Liverpool all’arrivo a Genova. Fummo fortunati perchè le tempeste autunnali non sono da sottovalutare.

Entrammo subito in porto e, con la fattiva collaborazione degli Ormeggiatori (la loro barca funzionò anche da rimorchiatore), ormeggiammo ad una banchina nei pressi di Ponte dei Mille. Scaricammo le 600 Tonnellate di caolino e, il giorno dopo, l’ultimo balzo fino a Savona. Ormeggiammo alla banchina di fronte alla Torretta. Si concluse così questa esperienza per me molto interessante anche per la novità rispetto a tutti gli imbarchi precedenti, la ricordo ancora con piacere.

Dal mio Libretto di Navigazione risulta: Imbarcato a Liverpool il 7/9/1962, sbarcato a Savona il 3/10/1962 per disarmo.

IL PORTO DI SAVONA CHE HO CONOSCIUTO

di Angelo Gervasio

“Ci sono dei porti che sono solo degli attracchi, o degli ancoraggi; altri che sono dei palcoscenici, e poi diventano un mondo” (Pretrag Matvejevic).

Una lingua di mare profondo che si allunga all’interno, in direzione di ponente, tra il dirupo di Valloria, lato monte, e il pontile del fanale rosso lato mare, pontile che definisce il limite esterno –rispetto al mare

aperto– dell’insenatura portuale che da quel fanale porta, parallelamente alla costa, sin quasi alla rocca del Priamar. Era questo a cavallo degli anni ‘60, ed in parte lo è ancora adesso, il perimetro del porto di Savona, originariamente circoscritto a monte dal percorso di via Santa Lucia che dal centro città si inerpica a mezza costa sulla collina sopra il porto in direzione di Albissola, ed oggi in

massima parte sostituito –per quanto riguarda il traffico veicolare– dalla strada a mare che, sempre nella stessa direzione, attraversa con andamento rettilineo, sopra viadotti di cemento, le ultime propaggini delle acque del porto che lambiscono la roccia al piede della stessa collina, fino a svoltare all’interno, seguendo la conformazione della roccia, nella valletta di Miramare.

In questa zona l'insenatura si allarga, e nello specchio d'acqua antistante la valletta si ergono imponenti le strutture metalliche delle Funicie, storico impianto –oggi non più funzionante– inaugurato negli anni 1911-1912 per scaricare il carbone dalle navi e trasportarlo con percorso aereo, su vagonetti, sino agli impianti della Montecatini a San Giuseppe di Cairo. Sul versante opposto della striscia di mare si aprono, obliquamente a quest'ultima, i pontili della calata Vittorio Emanuele o calata nuova, seminascosta all'osservatore da terra dai capannoni e dai mezzi meccanici per il carico e lo scarico delle navi ivi ormeggiate. Procedendo oltre in direzione di ponente, a partire dai pontili della calata sino alla Rocca del Priamar si allargavano ampi spazi di terraferma recuperati nel tempo al mare, originariamente sabbiosi e successivamente occupati, oltre che da attrezzature portuali, prevalenti sul versante interno, a partire dalla seconda metà dell'800 da stabilimenti metallurgici, prima Tardy e Benech e successivamente Italsider, che monopolizzavano tutta l'area sul versante esterno in direzione del mare aperto, sino ai piedi della Rocca ed anche oltre, sempre lato mare.

Proseguendo il percorso all'interno della striscia di mare, sempre in direzione di ponente, l'insenatura si restringe di nuovo in prossimità della Torretta Leon Pancaldo, dove l'acqua sembra quasi penetrare dentro i portici di via Paleocapa, nel cuore della città, prima di girare intorno alla Torre e svoltare quindi a sinistra, lasciando via Gramsci alla sua destra, per andare a chiudersi nella darsena vecchia (o *quai de bois*), sotto le terrazze sottostanti l'ampio piazzale antistante lo stabilimento Italsider.

Uno spettacolo affascinante –questo rincorrersi e intersecarsi continuo, con andamento parallelo alla costa, di strisce di terra e di mare– per chi l'avesse osservato dal tratto in alto, esposto sul porto, di via Santa Lucia, dove inizia, una volta superata la chiesetta omonima, via Santorre di Santarosa: la lingua di mare penetra all'interno della città, sin quasi a tergerne le più intime latebre.

Come in un teatro, lo spettacolo era animato da una miriade di attori, di comparse, di caratteristi, di perdigiorno; tra naviganti, portuali, passeggeri e passeggere, spedizionieri, pescatori, lavandaie, cambusieri, pescivendole, trafficanti vari... Una folla di

personaggi che, presi da mille incombenze, interloquivano animatamente, anche in lingue diverse –prevalenti il dialetto e l'inglese– dispiegandosi variamente su quel pittoresco palcoscenico, spaccato trasversalmente al centro dalla fettuccia di mare in mezzo alla quale si muovevano le navi.

I grandi piroscafi dominavano la scena: essi si muovevano con solenne lentezza, ciascuno verso il pontile assegnato oppure, se avevano già completato le operazioni di carico o scarico delle merci dalle stive, verso l'uscita del porto, facendo di quando in quando echeggiare greve nell'aria il suono prolungato delle sirene in segno di commiato, mentre i rimorchiatori si aggiravano con circospezione intorno a loro per assecondarne la manovra e qualche bettolina che aveva rifornito il carburante ritornava all'attracco.

Mio padre era pilota del porto ed io, se mi trovavo nei paraggi, lo accompagnavo volentieri quando usciva dalla Torretta, dove aveva l'ufficio, per recarsi a piedi sui pontili all'interno del porto dove era ormeggiata la nave da mettere in manovra.

Si faceva il giro della calata vecchia, sotto le terrazze, per raggiungere piazza Rebagliati, dove c'era l'ufficio per i controlli di dogana. Svoltati a sinistra dopo essere usciti dalla Torretta, si camminava fiancheggiando, nei pressi dell'imbarcadero delle barche che facevano la spola con le navi ormeggiate ai pontili, una grande panchina di cemento con lo schienale tondeggiante, dove sin dal primo mattino si vedevano seduti a conversare e curiosare abituali frequentatori dell'ambiente portuale, in genere anziani, in attesa di gruppi di naviganti che sbarcassero. Questi, una volta messo piede a terra, si guardavano intorno con l'aria soddisfatta di essere di nuovo in mezzo alla gente, espressione appena trattenuta da un certo distacco nei confronti di coloro che dalla panchina li

studiavano per capire da dove arrivassero i nuovi venuti, e magari quale tipo di affare di minuto contrabbando si sarebbe potuto cercare di combinare con loro, autocandidandosi per l'acquisto da questi ultimi –e la successiva rivendita a terzi– di prodotti difficilmente rinvenibili, se non a caro prezzo, sul mercato di Savona (sigarette e sigari di marche pregiate, caviale, ecc...).

Giunto con mio padre sotto le terrazze, dove la struttura rettangolare della vecchia darsena termina con l'acqua che lambisce una antica banchina, composta di massi biancastri squadri e perfettamente incastrati gli uni negli altri, la mia attenzione era attirata dalla sequenza di gozzi e di piccoli cabinati che vi avevano attraccato nella tarda mattinata dopo essere usciti al primo albeggiare per tirare in barca le reti ed i palamiti calati la sera precedente. Sotto la luce del sole di mezzogiorno, con i pescatori che, dall'interno dei natanti, scaricavano il pescato e pulivano le reti dalle alghe, era tutto un volteggiare e sbattere nelle reti di una varietà infinita di pesci di diverse dimensioni dalle squame scintillanti di vivaci colori, negli ultimi disperati aneliti di vita prima di finire, esanimi, allineati con ordine nelle cassette già predisposte sulla banchina.

Proseguendo nel percorso, una volta superato il cancello della dogana lo scenario cambiava. Man mano che ci si avvicinava alle banchine dove erano attraccate le navi, l'attenzione si concentrava naturalmente sulle attività di carico o di scarico delle merci condotte dagli operatori delle gru accovacciati nelle cabine aeree –appena visibili da terra– da dove venivano azionati i comandi per far roteare il braccio del mezzo



meccanico in modo alterno tra la banchina e la stiva della nave, con il personale della Compagnia che si ripartiva il lavoro della sistemazione dei colli da agganciare al braccio della gru per il loro sollevamento e quello del loro successivo distacco e collocazione nell'area ad essi destinata, una volta ridiscesi nella posizione prescelta. Dalla banchina dove era ormeggiata la nave si vedevano appena quelli che in alto, sopra le murate della nave, controllavano –con un occhio alle attività in corso di svolgimento sulla banchina– che i colli appesi al gancio venissero sollevati al di sopra del parapetto della nave fino a che, raggiunta una altezza adeguata, si spostassero lateralmente, di conserva con il braccio della gru, per poi planare lentamente all'interno delle stive, spelonche dalle quali si udivano ad intermittenza sulla banchina scampoli di frasi di coloro che, là sotto, dentro la pancia della nave, stavano sistemando il carico per il prossimo viaggio.

Normalmente, quando mio padre saliva a bordo, ed io con lui, qualcuno dell'equipaggio prestava una discreta attenzione a dove io andavo e a quello che facevo, affinché non mi rompessi l'osso del collo. In effetti per me era una festa girare per la nave ed osservare quello che succedeva dentro e fuori lo scafo; all'esterno attirava la mia attenzione la scenografia delle manovre, quando il natante nel mezzo di quel tratto di mare dai contorni frastagliati all'interno del porto si muoveva disegnando delle figure geometriche nell'acqua, sconvolta a poppa dal ruotare dell'elica, in particolare durante gli accosti, quando le macchine muovevano con forza per accostare con la prua la nave al pontile, prima che la poppa, con movimento rotatorio, si allineasse di conserva. All'interno, girovagando per il ponte, non era raro imbattermi in qualche navigante che, dopo giorni e giorni passati in mezzo al mare, aveva voglia di parlare con qualcuno; questi, dopo qualche parola di convenevoli, mi informava di come scorresse la vita

a bordo della nave, ed alle volte –quando c'era tempo– mi raccontava di sue esperienze di navigazione e di porti da lui frequentati, che io ascoltavo in religioso silenzio, prefigurandomi con la fantasia il contesto nel quale dovevano essersi svolte.

Mi affascinavano le bandiere dei diversi stati di provenienza delle navi (o della nazionalità del registro navale presso il quale erano iscritte) che sventolavano sull'asta esposta sul limitare esterno del ponte di poppa, appena sopra l'elica. Per me esse erano la conferma, insieme al nome della nave e del porto dove era stata registrata, scritti a lettere cubitali sulla



murata di sinistra, appena sotto il ponte di prua, che quei piroscafi in qualche modo costituivano dei frammenti di quegli stati lontani, che alle volte riuscivo ad identificare anche attraverso le immagini simboliche riportate nei francobolli di cui facevo collezione, e per un insieme di circostanze si trovavano concentrati in quello specchio d'acqua all'interno del porto di Savona, a riprova che, come dice Matvejevic, quel palcoscenico "era diventato un mondo".

Una volta terminati i turni di lavoro delle operazioni di carico e scarico, le squadre della Compagnia dei lavoratori portuali si allontanavano e dalle navi scendevano a terra a gruppetti i membri dell'equipaggio che erano stati sino ad allora impegnati all'occorrenza, guardandosi intorno alla ricerca di un ristorante o di un locale dove trascorrere la serata. Sull'ingresso di alcuni di essi, quali lo

Scandinavia o lo Zanzibar, facevano capolino delle ragazze, o non più ragazze, dalle forme procaci strette in vestiti attillati, che li osservavano con attenzione, in attesa di una occhiata di intesa nei loro confronti. Qualcuno, passando nei pressi, scambiava con l'interessata un rapido cenno di saluto, rinviando l'incontro a più tardi, quando i colleghi se ne sarebbero andati.

All'imbrunire, lo specchio d'acqua di mare intorno ai pontili, sovrastato dalle grandiose sagome delle navi agli ormeggi, si tinge di riflessi violacei tondeggianti, che la brezza della sera fa oscillare sul pelo dell'acqua. I fasci di luce giallastra dei lampioni, che dall'alto si proiettano sugli ampi spazi a quell'ora deserti delle banchine, accentuano il senso di solitudine dei luoghi, in un silenzio appena rotto dallo sciabordio dell'acqua intorno a qualche imbarcazione di pescatori che esce per gettare le reti all'esterno del pontile del fanale rosso, o di barche che riportano a bordo personale dell'equipaggio di qualche nave alla fonda di ritorno dalla città.

Nell'atmosfera rarefatta della sera, il buio impenetrabile carica di mistero quella massa d'acqua che ondeggia lentamente intorno alle alghie abbracciate sulla linea di bagnasciuga del pontile. Il porto si riposa, in paziente attesa del primo albeggiare del nuovo giorno, quando si animerà improvvisamente dei movimenti del personale a bordo delle navi, dello sferragliare dei mezzi meccanici che riprenderanno le operazioni sui pontili, di messaggi trasmessi ad alta voce per far fronte alle tante incombenze del lavoro portuale che dalle banchine perverranno sul ponte delle navi all'ormeggio e da questo rimbalzeranno nuovamente in banchina, e le eliche delle navi in partenza o in manovra riprenderanno a girare vorticosamente, facendo ruotare tumultuosamente l'acqua all'intorno.

Dal terrazzo di casa mia, il giorno dopo, vedo la nave sulla quale avevo

scorrazzato in lungo e in largo, e dove mi ero sentito come a casa, uscire dal porto trainata dai rimorchiatori e poi dirigersi al largo, sino a dileguarsi all'orizzonte.

Un pezzetto di porto, la mia nave e il personale dell'equipaggio nel quale mi ero immedesimato, fino a sentirmi uno di loro, si stava allontanando sul mare, lasciando un vuoto alla banchina, per ritornare forse tra qualche mese, forse tra qualche anno, forse non più. Altri porti avrebbero accolto la nave, altre storie sarebbero state vissute e raccontate, altri volti dallo sguardo interrogativo avrebbero aspettato pazienti nell'angiporto che dei naviganti scendessero dalla nave per proporre loro qualche affare, altre donne sarebbero state viste sbirciare i nuovi arrivati dalle porte di accoglienti locali per chiedere ed offrire un po' di compagnia, altri ragazzi si sarebbero entusiasmati ascoltando storie di navi e di naviganti che li avrebbero fatti sognare ad occhi aperti in attesa dell'arrivo dal mare di un qualcosa di indefinito, evocato dalla sagoma di una nave, che un giorno lentamente, ma inesorabilmente, si sarebbe dissolto nei colori dell'orizzonte.



Servizio fotografico di Antonio Rossello

Alla presenza del Vescovo Monsignor Lupi, il parroco Don Alessandro e le massime autorità civili è stata collocata e benedetta l'effigie della Madonna su di un muro dello scaletto, punto di approdo per le barche che dal mare porta la statua di N. S. della Neve, Patrona del quartiere, in occasione della suggestiva festa notturna del 5 Agosto.

La realizzazione del grande pannello di ceramica ispirato ad un'icona raffigurante N.S. della Neve, è del pittore delle Fornaci Franz Porta, realizzata dalla ceramista Deanna Ciarlo. Il tutto grazie ad una sottoscrizione pubblica ed alla diponibilità dell'Amministrazione Comunale di Savona.

IL ROTEIRO DI LEON PANCALDO

Pubblichiamo la prefazione del romanzo storico "Il roteiro di Leon Pancaldo", scritto da Christine Delpont insieme al giornalista Franco Ivando, che fa seguito all'odissea di Leon Pancaldo

Questo libro fa seguito all'Odissea di Leon Pancaldo, romanzo storico, scritto assieme al giornalista Franco Ivaldo. Si tratta, per l'essenziale, del diario di bordo (il Roteiro) di Pancaldo che ho ritrovato, scritto in lingua francese, negli archivi storici di Bruxelles (Bibliothèque des Riches Claires). Non si è mai conosciuto l'originale italiano di questo testo, attribuito con il nome di "Carnet de bord du pilote génois" al grande navigatore savonese. Anche Pancaldo veniva chiamato dagli spagnoli e dai portoghesi col termine di "genovese" che stava ad indicare -in genere- tutti i liguri. Ecco, quindi, un argomento ulteriore per gli storici revisionisti, i quali sostengono che anche Cristoforo Colombo fosse nativo di Savona, ma definito "genovese" da portoghesi e castigliani (così come del resto Giovanni Caboto, divenuto in seguito cittadino veneziano ma "genovese" secondo i racconti di suo figlio Sebastiano fatti a

Bristol agli armatori inglesi). Genovesi, quindi, liguri poiché Genova dominava. Ma torniamo a Pancaldo. Il suo diario di bordo presenta delle similitudini con un documento scritto da Antonio de Brito, governatore di Ternate, nella cui fortezza il navigatore venne recluso assieme ad altri marinai, dopo la cattura della caravella "Trinidad" (l'ammiraglia di Magellano) da parte dei portoghesi dopo che Ferdinando Magellano era stato ucciso dagli indigeni, guidati da Silapulapu nell'isola di Mactan. Tutto induce a credere che il Roteiro, scritto da Pancaldo nella sua lingua madre, sia stato tradotto dai portoghesi, proprio a Ternate. Esistono tre versioni manoscritte di questo "carnet" di bordo. Il Roteiro è custodito negli archivi della Bnf (Banca Nazionale Francese) a Parigi e sembra essere la versione manoscritta più attendibile. Un altro manoscritto si trova negli archivi della Torre do

Tombo (Lisbona) ed un'altra all'Accademia di Storia di Madrid. Max Justo Guedes segnala l'esistenza di un quarto manoscritto che apparteneva ad un privato cittadino portoghese, ma del quale è dubbia sia l'origine che l'autenticità. La versione di riferimento, con le varianti, è stata successivamente perfezionata e tradotta sempre in portoghese e, quindi, in italiano da Luigi Avonto da fonti argentine (Pancaldo morì, come si è accertato, nella città di Buenos Aires, appena fondata dai conquistadores spagnoli. Lui ed il varazzino Pietro Vivaldi furono i primi italiani ad arrivare a Ciudad del Buen Aires). Il giornale di bordo, per la verità, venne anche attribuito a Giovanni Battista de Ponzoroni (GB. de Poncero) nato a Sestri Ponente ed uno dei compagni di prigionia nelle Molucche di Leon Pancaldo. Giovanni Battista de Ponzoroni era anch'egli a bordo della "Trinidad". Ma questo navigatore morì verso la

fine del 1525 sull'isola di Mozambico, dove era giunto assieme a Pancaldo, nel tentativo di sfuggire alla prigionia dei portoghesi e tornare in Europa. I due si erano imbarcati clandestinamente su un vascello, la Reina Caterina, diretto a Lisbona.

Quindi, sembra certo che la paternità del Roteiro sia da attribuirsi definitivamente a Leon Pancaldo.

Il testo completa e chiarisce molti punti e lacune del diario di bordo di Antonio Pigafetta con il racconto della avventura della circumnavigazione del globo terrestre.

Il primo storico a parlarci del grande navigatore, suo concittadino, è il "cronista" savonese Giovanni Vincenzo Verzellino (1562-1638), nella sua opera monumentale "Delle memorie particolari e specialmente degli uomini illustri della Città di Savona". Il lavoro del Verzellino rimase inedito sino al 1886 quando finalmente venne pubblicato a cura di Andrea Astengo dall'editore Bertolotto e Isotta.

Su Pancaldo, Verzellino non è molto preciso. Segno evidente che le informazioni a sua disposizione erano di seconda mano. Non può aver conosciuto di persona il grande navigatore che era morto ventidue anni prima della sua nascita in quella che è oggi la città di Buenos Aires.

"Leone Pancaldo, famoso nocchiero -scrive il Verzellino- era uno dei superstiti della nave Victoria approdata il 22 settembre del 1522 con diciotto compagni solamente..."

In realtà, quando i superstiti della "Victoria", tornarono in patria, Pancaldo che era rimasto sulla "Trinidad", catturato dai portoghesi, era prigioniero a Ternate, assieme ad altri compagni, tra i quali uno particolarmente importante Giovanni Battista de Ponceroni (gli spagnoli lo chiamavano semplicemente Poncero) un, genovese di Sestri Ponente, col quale tenterà la fuga dalla prigionia dalle Molucche. De Ponceroni morirà durante la fuga e Pancaldo tornerà in patria solo tre anni più tardi.

Comunque, Verzellino è preciso sul fatto che Pancaldo soggiornò nelle isole Molucche (non dice però da prigioniero del Portogallo) "celebri" per le loro drogarie, cioè Ternate, Tidore, Mutiz, Machian, Basciau,

quali si vedono dipinte in una sua casa in Savona, appresso al pozzo del terreno nella cui facciata si mirano le dette isole, la sfera del mondo, l'arma regia, il suo ritratto, un astrolabio in mano e la seguente ottava:

*"Io sono Leon Pancaldo Savonese
ch' il mondo tutto rivoltai a tondo;
Le grand' Isole Incognite ed il Paese*

GENERE: SAGGISTICA

Monografia biografica

Christine Delpont

IL ROTEIRO DI LEON PANCALDO

*d' Antipodi già vidi;
e ancor giocondo pensava rivederlo;
ma comprese l'invitto re del
Portogallo, che al mondo di ciò lume
daria:*

*perciò con patti ch'io non torni mi diè
due mil ducatti..."*

"I quali ducati, precisa il Verzellino, sbersati gli furono da Gaspare Palia, agente di Dom Giovanni I, re del Portogallo l'anno 1531 addì 30 settembre in scudi 1600 d'oro larghi del sole, nel quale erano compresi scudi cento avuti dal Regno di Francia. Condizioni: non ricevere stipendi da qualsivoglia re o principe per i quali potesse essere indotto a navigare.

Questo contratto -precisa ancora lo storico savonese- venne redatto negli atti del notaio Simone Cappello ed impegnava Pancaldo a non rivelare carte nautiche delle terre da lui visitate, in particolare le Molucche.

Ma col tempo, cessata la disputa tra la Castiglia ed il Portogallo (i matrimoni dinastici: la sorella del re del Portogallo, donna Giovanna con

l'imperatore Carlo V e di donna Catarina, sorella dell'Imperatore con Dom Giovanni, al quale si impegnò per 350 ducati nel 1529, quando Carlo V si incoronò in Bologna).

Pancaldo fu libero di accettare l'offerta del re di Spagna nell'anno 1535 per un nuovo viaggio verso lo Stretto di Magellano. Lasciati suoi procuratori in Savona Bernardo Grasso e Giacomo Richermo".

Verzellino allude al giornale di bordo (il Roteiro) di Pancaldo, ma secondo lui, il diario del navigatore "pervenuto in mano di persona giovane e poco studiosa si smarri..."

In questo, Verzellino si sbagliava perché Pancaldo si porterà il Roteiro con sé nel nuovo viaggio dal quale non tornerà più in patria. Evidentemente, per la sua gente, il navigatore era nuovamente sparito dalla circolazione e di lui nel testo dello storico si perdono le tracce. Verzellino allude, tuttavia, senza fornire ulteriori dettagli di cui evidentemente non era in possesso, alla seconda impresa nominando anche Pietro Vivaldo, genovese, come compagno di Pancaldo nella spedizione verso il Perù. Saranno fonti spagnole, portoghesi ed argentine -Desventuras en la historia- a darci nuovamente sue notizie,

sulla sua fine da povero rovinato nella città di Buenos Aires. Verzellino, invece, conclude parlandoci dei suoi eredi nella città della Torretta: un certo Pietro Trucchiello, nipote di sua sorella (il presunto giovane "poco studioso" che avrebbe smarrito il Roteiro, verosimilmente). L'eredità di Pancaldo venne reclamata in Savona da protettori dell'Ospedale degli incurabili di San Paolo, lasciato erede per testamento prima di partire.

"Testamento rogato da persona pubblica". Ancora a dire di Verzellino vi furono controversie. "Era Pancaldo ascritto tra i confratelli dell'Oratorio di Santa Caterina in Savona dove fece dipingere un quadro come eredità per l'oratorio, lasciando allo stesso la metà della sua casa e l'altra metà ai Padri francescani, affinché pregassero per l'anima sua".

"Fu più degno Pancaldo -conclude con ammirazione ed un certo lirismo lo storico- d'essere celebrato che gli Argonauti. La sua nave più degna di essere collocata tra le stelle che non quella di Argo".