



IERI OGGI DOMANI

La storia della fondazione e degli anni antichi è già ben raccontata in un documento del 1922, rileviamo anzi un fatto interessante: negli anni venti gli allievi venivano imbarcati durante le vacanze estive in addestramento su navi dello Stato, gratuitamente e con una piccola indennità giornaliera! L'addestramento a bordo, oggi ancor più che in passato, è fattore fondamentale per il completamento della formazione scolastica e per un dignitoso ed efficiente inserimento a bordo, e tal fatto è stato del resto recepito nella sperimentazione *Nautilus* (corsi post diploma, che purtroppo però stentano a decollare specie al Nord).

Dalla storia passata e dal presente emerge un fatto incontestabile: Savona marinara si identifica e si riconosce nel suo vecchio Istituto Nautico, museo e santuario del mare, con le sue lapidi, con le sue antiche strumentazioni nautiche, coi suoi modelli navali, con la settantina di quadri dei diplomandi (spesso piccole opere d'arte in ferro, in ceramica, dipinti).

Le unanimi proteste per i proposti accorpamenti con altri istituti non nautici lo hanno dimostrato ancora una volta.

Il passato ammaestra e conforta, ma è ora al futuro che bisogna oggi guardare.

La crisi della marina mercantile è purtroppo un fatto reale, come reale



è il calo demografico, mentre sempre più avanzano a bordo le moderne tecniche legate all'automazione e all'informatica.

Il Pancaldo ha saputo in questi anni difficili... tenere il mare in burrasca, adeguando il suo insegnamento e i suoi laboratori alle nuove tecnologie, continuando la tradizione marinaiasca con la sua bella e superdotata nave scuola, inserendosi nelle sperimentazioni *Orione* e poi *Nautilus*, ed è riuscito a conservare il numero degli allievi al livello del passato (a differenza di molti altri istituti che hanno avuto forti diminuzioni).

Ricordiamo che dal 1965 al 1975 è stato succursale del Pancaldo il

Nautico d'Imperia, ora precariamente accorpato al locale ITIS.

Con le annunciate razionalizzazioni scolastiche dovranno scomparire tali Istituti, almeno come identità a se stante? Basterebbero nel Ponente ligure i grandi porti mercantili di Savona, Vado, Imperia, ed i numerosissimi porti turistici a sconsigliarlo; dovrà proprio la Liguria, che ha insegnato a navigare a tutto il mondo occidentale antico, rinunciare o diminuire le sue strutture di istruzione nautica? Speriamo proprio di no.

Ed allora Leon Pancaldo «Avanti tutta».

Ing. Giorgio Prefumo

Fi nbeta S. p. A.

Teconol ogi a e tradi zi one sul mare

Via Nazi onal e Pi emonte, 4 - 17100, Savona

Tel . 019 833111

www.finbeta.com

Sabato 19 Dicembre ore 16.00 a Villa Cambiaso tradizionale brindisi natalizio e proiezione quadri diplomandi capitani e altri ricordi.

Per evitare ritardi e disfunzioni si raccomanda di inviare il materiale direttamente alla redazione: *Via Torino 10, Savona* - info@alpleonpancaldo.org

Si invita a visitare il sito dell'A.L.P. www.alpleonpancaldo.org

PRIMO IMBARCO

Ci si inoltra sul Rio delle Amazzoni in mezzo alla giungla per portare l'acqua dolce a Curaçao

L primo imbarco lo feci come Allievo nautico, sulla M/n "Betty" di 489 GT, che faceva viaggi fissi: Savona - Porto Torres - Cagliari - Porto Scuso/Porto Vesme - Vado, dove si scaricava minerale per la Monteponi. A Savona si caricava merce varia e via per un nuovo viaggio. Durante il primo imbarco, appena usciti dal porto di Savona alle 18.00, iniziammo cena; alle ore 18.30 la stessa veniva distribuita ai pesci già tutta tritata grazie al mal di mare (era appena mosso, ma di traverso). Questo lo feci per avere in mano mia il libretto di navigazione nel Giugno del 1955. Dopo aver conseguito il Diploma di "Aspirante alla direzione di macchine su navi mercantili" il 22 Luglio 1957, rilasciato dal "Istituto Tecnico Nautico Leon Pancaldo" di Savona, registrato sul libretto il titolo di "Allievo Capitano di macchina" il 5 Agosto 1957, mi ritrovai imbarcato sulla turbo/cisterna T2 Elia Bibolini, a Rotterdam il giorno 8 Agosto 1957 (dati rilevati dal mio libretto di navigazione, rilasciato a Savona). Dopo il diploma, il meritato riposo. Così

iniziò la mia avventura sul mare, sognata fin da ragazzo. Cominciai con il viaggio per Rotterdam, via canale di Suez - Kuwait (Mina al hamadi); arrivarono anche primi sintomi di mal di mare al passaggio della Guascogna oltre all'impatto con il caldo, specie nel locale caldaie, nel Mar Rosso. Si arrivò a Mina dopo aver inspiegabilmente subito cannonate durante il passaggio al largo del sultanato di Oman. Nel Golfo Persico si rimase qualche mese a fare viaggi tra Iraq Iran e Kuwait. Non vi dico che fresco, specie senza aria condizionata, anzi vi dirò che sotto la mia cabina, a centro nave, passavano i tubi per il vapore agli argani a

salpare ed ai verricelli in coperta! Dopo qualche giorno la maggior parte dell'equipaggio, specialmente quello di macchina, io compreso, dormiva in coperta.

Di notte si vedeva gente vagare per la coperta con il materasso sotto il braccio in cerca di un luogo dove ci fosse un po' di brezza, specie quando si era fermi, sia per la

Recife, Baia de Todos, Los Santos) per entrare, poi, sul Rio delle Amazzoni a Capin e Belem. Ci si inoltrava addirittura per 180 miglia in mezzo alla giungla, accompagnati da tutte quelle belle bestiole che si vedono nei documentari; per non parlare delle zanzare che, nonostante avessimo le gambe coperte dai jeans molto spessi, riuscivano a



caricazione sia per la discarica. Come primo impatto con la vita di mare non c'è male, vi sembra? Finalmente si partì dal Golfo Persico con destinazione Europa, anzi Italia, La Spezia, dove finalmente, dopo quattro mesi rividi i miei cari. Dopo tre lunghi giorni di sosta, si ripartì per il nord Europa e poi via verso il centro America, Antille olandesi, Curaçao. Da qui viaggi fissi per il Venezuela, dove trovammo la rivoluzione delle divise Verdi: salivano a bordo, entravano nelle cabine, prendevano quello che volevano e noi zitti, guai a lamentarsi.

Poi iniziammo a fare viaggi per il sud America, Brasile (Rio, Santos,

pungerci! Meno male che non avevano la malaria! Perché facevamo tutto questo? Ebbene sì, per riempire le cisterne di acqua dolce dopo averle lavate per bene e scaricare questa alla raffineria di Curaçao, dove questo prezioso liquido scarseggiava.

Iniziammo poi a fare viaggi per Buenos Aires, incontrando tafferugli per una delle solite rivoluzioni.

Qui conobbi uno zio della mia futura moglie che viveva a Mercedes; lavorava a bordo di bettoline, costruite a Savona dal cantiere Campanella, che rifornivano le boe luminose lungo il Rio della Plata. Mi fece da Cicerone per la

città, nelle quale assistetti ad una sparatoria proprio vicino al Palazzo delle poste. Lo zio mi disse che erano fatti quasi normali, bisognava solo stare lontani da quei posti (Casa Rosada e Palacio del Gobierno).

Fortunatamente sia la nave che l'equipaggio, non ebbe alcun danno. Dopo sei mesi, da Curaçao, partimmo per il nord Europa e quindi per l'Italia, a Castellamare di Stabia, dove sbarcai dopo dieci mesi di permanenza a bordo, durante i quali mi abituai a sopportare il mal di mare. Allora i periodi di imbarco erano di un anno o di diciotto mesi. Ricordo ancora oggi le persone con

le quali passai quei mesi, persone che rincontrai nei successivi imbarchi e con le quali continuai a navigare fino a quando, dopo dieci anni, cambiai Compagnia. Furono anni indimenticabili, durante i quali imparai molte cose relative alla vita ed alla professione, sia dai Direttori di Macchina che dai Comandanti, dagli altri ufficiali, fino ai motoristi, caporali, fuochisti, ingrassatori e carbonai, nostromi, tankisti e marinai con cui ebbi occasione e la fortuna di navigare.

Rimasi a casa un mese e poi nuovamente in mare fino al 1972, anno in cui entrai nel Registro

Italiano Navale, meta che mi ero prefissato fin da ragazzo.

La prossima puntata, probabilmente cercherò di raccontarvi la mia prima volta da Direttore di Macchina e l'abbandono del mare come marittimo, pur rimanendo in contatto con le navi ed i loro equipaggi.

Con queste memorie spero di aver invogliato qualche nostro associato a comunicare le proprie esperienze maturate solcando quel liquido azzurro che circonda il mondo!

Il mare!

C.D.M. Luigi Gravano

GLI APPRODI DELLA S/S "NEVADA"

Imbarco da allievo ufficiale verso l'Africa Equatoriale quando non c'era ancora il GPS

Accingendomi a scrivere questo episodio avvenuto durante il mio imbarco da allievo ufficiale sulla S/s "Nevada", mi rendo conto che oggi, nell'era della navigazione e delle comunicazioni satellitari, la situazione descritta assume la connotazione di un reperto preistorico. Eppure da allora sono trascorsi "soltanto" quarantatré anni, un intervallo di tempo dodici volte inferiore a quello che divide i viaggi di Cristoforo Colombo dai giorni nostri.

Negli anni sessanta i porti -intesi come strutture opportunamente segnalate e dotate di diga foranea, banchine, gru, bitte d'ormeggio- dell'Africa equatoriale occidentale si contavano sulla punta delle dita di una mano. Due mani erano sufficienti per contare gli altri accosti più o meno affidabili, attrezzati alla meno peggio con almeno un pontile in ferro o in cemento armato e legno. Infine, lungo le coste delle ex colonie francesi, c'era un numero imprecisato di approdi per il carico di legname pregiato: mogano, tek, palissandro.

Quelle sperdute riviere avevano in comune quattro caratteristiche: un fondale adatto all'ancoraggio abbastanza vicino alla riva, la foce di un fiume (sconosciuto), l'assenza di centri abitati o di qualsiasi altro punto di riferimento nel raggio di decine di miglia e l'assoluta



mancanza di localizzazione sulle carte nautiche. La loro posizione era indicata sugli ordini di carico, frequentemente ricevuti via radio in corso di navigazione. Così poteva capitare alla S/s "Nevada" di fare rotta su un una località situata "a 29 miglia da Cap Tabou in direzione Sassandra", oppure su un punto di cui venivano fornite la latitudine e la longitudine, e pochissime altre indicazioni. Effettivamente non c'era molto da dire: per centinaia di miglia soltanto pochi remoti

villaggi di pescatori (una mezza dozzina di capanne con il tetto di rami di palma, grandi piroghe dipinte con colori sgargianti, bambini saltabaccanti sulla spiaggia, festoni di pesci appesi a essiccare) e le foci di alcuni fiumi, identiche tra loro come fotocopie, interrompevano la monotona muraglia della foresta tropicale che si spingeva fino alla piatta costa sabbiosa. Per l'ancoraggio si dovevano seguire le indicazioni del "pratico" locale, che quasi sempre

era francese o belga, talvolta olandese, responsabile anche dell'insediamento (capannone sormontato da un'altissima asta con una bandiera a caso e dalle antenne radio a onde corte e VHF, un paio di costruzioni di legno, il pontiletto d'attracco di una grossa motobarca, un palo a strisce orizzontali bianche e rosse alla sua estremità e alcune decine di enormi tronchi galleggianti alla foce del fiume, legati tra loro con un cavo d'acciaio a gruppi di tre o quattro). Oltre al responsabile, presidiavano il sito alcuni indigeni a torso nudo: il conducente della lancia, dotato dell'immane e bisunto berretto da capitano con ancoretta d'ordinanza, un paio di suoi aiutanti a bordo e una decina di addetti alla movimentazione in acqua del legname.

L'individuazione dell'approdo non era mai agevole, le insidie alla navigazione celate in quelle acque poco conosciute rendevano le fasi d'avvicinamento estremamente delicate. Infatti il punto nave costiero era impossibile per l'assoluta mancanza di luoghi salienti e quello astronomico alquanto approssimato a causa dell'inaffidabilità degli orizzonti equatoriali.

Il radar da 10 cm di lunghezza d'onda riusciva a malapena a evidenziare gli evanescenti e indifferenziati echi della fitta vegetazione, le carte nautiche più particolareggiate coprivano tratti di costa paragonabili per estensione a quello tra Portofino e Capo Mele. Perciò, quando effettuavamo l'atterraggio dopo qualche giorno di navigazione stimata, non riuscivamo mai a centrare il bersaglio al primo colpo. Era inevitabile mettere

la "Nevada" su una rotta parallela alla costa alla distanza di un paio di miglia, confidando nel fiuto del comandante o in un'abborracciata retta di sole per la scelta della

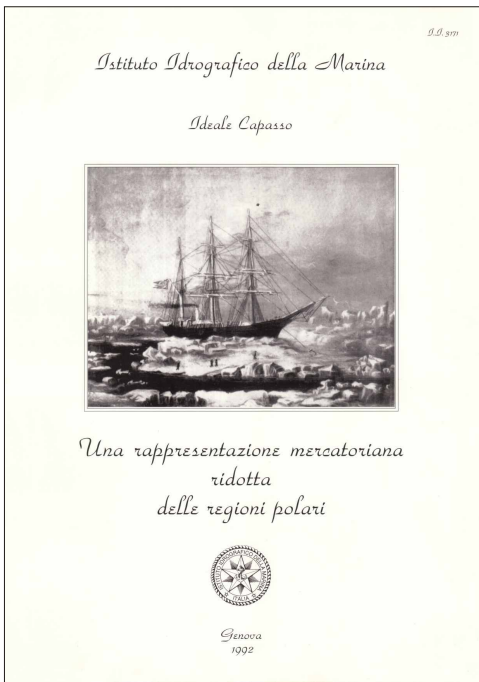
regolari la profondità sotto la chiglia.

Una volta, dopo quasi due ore di infruttuosa ricerca a pendolo lungo un tratto di litorale della Costa d'Avorio, il comandante esternò al primo ufficiale la propria perplessità sulla nostra posizione. Mi sembrò spiritoso e sdrammatizzante suggerire l'invio a terra di una lancia per acquistare una cartolina del luogo. Il comandante, un tedesco poco incline all'umorismo mediterraneo, non la prese affatto bene: «Alliefo! –grugni severamente– A bordo non afere moneta pe kartoline. Prendi binokolo e va' a fare vedetta sulla normale!».

Trenta secondi dopo ero già in controplancia, ad arrostire sotto il sole equatoriale, incollato al binocolo. La zona nella quale ci trovavamo era quella giusta, e infatti eravamo stati avvistati. Ma un malfunzionamento in trasmissione dell'apparato VHF dell'insediamento aveva vanificato ogni tentativo di risposta alle nostre chiamate. Così a terra accesero un fuoco

nel quale furono gettate foglie e rami verdi in quantità. Nella calma equatoriale le spesse volute di fumo, ben visibili nel cielo al di sopra degli alberi, ci guidarono con assoluta precisione verso il punto d'ancoraggio, distante all'incirca sei miglia. Tre quarti d'ora dopo la "Nevada" diede fondo all'ancora, e così terminò anche la mia "punizione", in definitiva più che sopportabile. Ma da allora, e per la restante durata del mio imbarco, mi astenni scrupolosamente da ogni battuta di spirito, soprattutto in presenza del comandante.

C.L.C. Angelo Bergero



direzione verso sinistra o verso dritta. Dal ponte di comando tutti i binocoli puntavano la striscia di sabbia orlata di vegetazione, attenti a cogliere il minimo segnale di discontinuità, lo sventolio di una bandiera sbiadita, un'antenna, un palo a strisce biancorosse.

Il primo ufficiale ripeteva incessantemente la chiamata con il VHF, finché da terra non giungeva la sospirata risposta: «O.K. Nevada, vi vediamo a cinque miglia a sud ovest da noi, vi usciamo incontro con la motobarca».

In quelle circostanze ero destinato all'ecoscandaglio, con l'incarico di comunicare ad alta voce a intervalli

NAVEGANTI

DI MARIO TRAVERSI

*T' indovinn-i sùbito chi son.
Cammin-an sciù e zù
senza perde de vista o mà,
comme ochin senza ae
che no pèuan ciu xoà.*

Naveganti.

*Erboi sbattù in sà e in là
e stracoe senza reixi
a-a fin de 'na stanca giornà.*

*Compagni de donne
che in fondo no conoscian,
coscì comme i figgi,
frùti de abrassi aspresciae,
pòsae a-o levà de àncoe
e tiae sciù con fadiga da-e moae.*

Naveganti.

*Ti èi riconosci fra tanti.
Quende se ferman
pe accendise 'na sigaretta,
allargan e gambe*

*pe no perde l'equilibrio.
...Pe 'n attimo son ancun a bordo.*

*Quande se imbarcan pe l'ürtimo porto,
pà squauxi de senti
a sirena do vapore ch'èi ciamma.
Chi resta in scia banchinn-a
o salia senza rendise conto
che sta votta o viàggio
o l'è senza ritorno.*

(Varazze 1998)

LEON PANCALDO

Nuove rivelazioni sulla vita del grande navigatore savonese

Su invito del capitano di lungo corso, G. Franco Recagno, ex compagno alle Scuole Pie dei Padri Scolopi di Savona e carissimo amico da una vita, mi accingo a parlare di uno dei miei eroi savonesi preferiti: Leon Pancaldo, riscoperto dall'editoria ligure. Cominciamo dai libri freschi di stampa per poi risalire a quelli più antichi.

Furio Ciciliot, della Società savonese di storia patria ha recentemente dedicato al grande navigatore un libro dal titolo *Leon Pancaldo da Magellano a Buenos Aires*, pubblicato all'inizio di quest'anno dai Fratelli Frilli Editori di Genova, anche a cura del centro studi Paolo Emilio Taviani. Un volume pregevole ed ottimamente documentato, di un ricercatore attento e preciso. Lo storico editore savonese Marco Sabatelli, dal canto suo, ha pubblicato, sempre quest'anno, *La spedizione di Magellano e Leon Pancaldo savonese*, dell'autore Nanni De Marco. Questa è una accurata rappresentazione di quella che fu la vita del navigatore, pilota del portoghese Ferdinando Magellano. A me è parso opportuno questo risveglio di interesse degli editori liguri per il personaggio, in quanto era dall'ottima opera di Guido Mazzitelli: *La spedizione di Magellano e Leone Pancaldo savonese* (Sabatelli Editore - 2001) che non se ne parlava più. Insomma, sugli scaffali delle librerie italiane, Leon Pancaldo, è il caso di dirlo, risultava disperso in un mare di volumi. Era latitante. Io stesso, ho scritto un libro su di lui, ancora inedito ma depositato presso l'editore Marco Frilli, dal titolo *L'Odisea di Leon Pancaldo*. Il primo savonese a parlarci di lui, nel XVI secolo, è il grande cronista (meglio dire storico) savonese, Giovanni Vincenzo Verzellino. Dunque, Giovanni Vincenzo Verzellino ci parla per la prima volta di Leon e della sua impresa. Ci rivela che abitava in una grande casa di via Scarzeria, ubicata di fronte alla chiesa di San Francesco a poca distanza dell'antichissimo pozzo

del terreno (XII secolo). Poco dopo il suo dalla circumnavigazione del globo ed aver stipulato un patto con il re Portoghese, di cui parlerò più avanti, fece dipingere sul muro la sua effigie, con i seguenti versi da lui composti: "io sono Leon Pancaldo Savonese, che il mondo tutto rivoltai a tondo" (Successivamente, attorno al 1530 si trasferì nella Torre

Pancalda, di Corso A. Ricci), ci precisa i nomi dei suoi parenti, della moglie (Teresa detta la "Selvaggia") della sua famiglia (i Romano), dei nipoti. Ma Verzellino fa anche una rivelazione straordinaria e poco nota: Pancaldo aveva scritto una relazione del suo viaggio con Ferdinando Magellano! Non vi fu dunque, unicamente, il notissimo resoconto del nobile vicentino Antonio Pigafetta, uno dei sopravvissuti della spedizione di Magellano. Ma si scopre che esisteva un diario, mai ritrovato, di Leon (probabilmente, almeno quattro o cinque altri navigatori superstiti fecero delle relazioni, i *roiteiros*, andate perdute). Giovanni Battista Spotorno, in un'opera del 1826, rileva che il Verzellino, per primo, asserì che Pancaldo aveva scritto un resoconto di quel viaggio ma per la disattenzione di chi lo possedeva, andò smarrito". Chi smarrì il racconto del nostromo savonese? Sicuramente, uno degli eredi. Un nipote. Forse, a quei tempi, non davano -si trattava di gente semplice- troppa importanza al diario di bordo di un marinaio. Anche se era un manoscritto del pilota di Ferdinando Magellano in persona!



Torre Pancalda
C.so Ricci, Savona

Leon Pancaldo nacque a Savona intorno al 1482, da un a famiglia discretamente agiata. Quando Cristoforo Colombo scoprì il nuovo Mondo, lui aveva soltanto una decina d'anni; verosimilmente, la sua prima gioventù venne caratterizzata da quel clima di grandi avventure e spedizioni marittime esplorative. Non va a tale proposito dimenticato che Diego, figlio maggiore di Colombo, nominò, con atto notarile redatto nell'anno 1514 in Santo Domingo, Leon Pancaldo suo procuratore, nel processo promosso dalla famiglia dei Cuneo al nonno paterno. La sua vita è, logicamente, indissociabile da quella dell'ammiraglio portoghese Ferdinando Magellano (Fernao De Magalhes). Dove si conobbero i due? È probabile un'ipotesi: che si fossero già incontrati prima della grande spedizione delle cinque navi, partita da San Lucar de Barramela il 21 settembre 1519, per volere di Carlo V. Altrimenti perché Magellano avrebbe dovuto sceglierlo come primo pilota della caravella ammiraglia, la *Trinidad*? Si erano conosciuti nelle Indie? È possibile. Il portoghese c'era stato come *sobresaliente* (marinaio e combattente) e poi, per molti anni,

come Capitano. Pancaldo? Forse, faceva parte dell'equipaggio di una flotta portoghese. Fatto sta che lui viene scelto come pilota della grande spedizione finanziata e voluta da Carlo V. Magellano, a cui il re portoghese Manuel aveva rifiutato i finanziamenti per l'impresa, era passato al servizio della Spagna, con carte nautiche e documenti trafugati dagli archivi lusitani dal suo amico cartografo ed astronomo, Ruy Faleiro.

Quest'ultimo, tuttavia, non partecipò alla grande impresa della circumnavigazione del globo. Carlo V aveva preferito circondare Magellano di capitani spagnoli. Concedendogli soltanto venti suoi amici portoghesi come membri dei cinque equipaggi. Magellano si fidava, particolarmente, di tre persone: Antonio Pigafetta, di nobile famiglia Vicentina segretario, che venne imbarcato come, *criado* (gentiluomo addetto alla persona del capitano generale, in pratica uomo di fiducia) del genovese Battista Ponzorone che aveva la funzione di terzo ufficiale della *Trinidad*, e di Leon Pancaldo. Va ricordato che l'equipaggio straniero più numeroso era composto da ventisei Italiani, di cui 20 erano liguri e ben 5 savonesi. (3 imbarcarono sull'ammiraglia *Trinidad*). Quando Magellano venne ucciso dagli indigeni dell'Isola di Mactan (Oceano Pacifico) dopo aver scoperto lo Stretto (il passaggio tra i due Oceani) era il 27 aprile del 1522.

Antonio Pigafetta sbarcò dalla *Trinidad* (110 tsl) e proseguì il viaggio sulla *Victoria* (75 tsl), è questa la nave che compirà l'intera circumnavigazione del globo, giungendo a Siviglia nell'agosto del 1522 con diciotto superstiti (tra i quali il savonese Martino de Judicibus).

Un'altra caravella la *Conception* (90 tsl) era stata data alle fiamme per decisione di uno dei capitani spagnoli, Juan Sebastian Elcano. All'imbocco dello Stretto, era finita sulle

scogliere la *Santjago* (60 tsl) Un'altra nave la *Sant'Antonio* (120 tsl) si era ammutinata ed era tornata in Spagna, scoprendo nel viaggio di ritorno le Isole Maldive.

Leon Pancaldo aveva deciso di rimanere sulla *Trinidad*. Ma verrà catturato dai portoghesi. Trasportato, assieme ad altri membri dell'equipaggio, alle Isole della Sonda, vi rimarrà per tre anni. Poi, liberato (molti altri moriranno, tra cui il coraggioso genovese Battista Ponzorone che dopo l'uccisione di Magellano divenne di fatto, per voler degli equipaggi, il capo della spedizione o comunque l'uomo a cui fare riferimento), potrà, dopo oltre 8 anni tornare a Savona. Si vedrà offrire soldi dai portoghesi per non disegnare mappe e dare comunque informazioni atte a consentire ad altre potenze di realizzare lo stesso viaggio (particolarmente interessato al progetto era il re di Francia).

Sarà però, anche perché amareggiato dai soprusi dei genovesi (alleati degli spagnoli per i quali tanto aveva dato) nei confronti della rivale Savona (alleata dei francesi), Pancaldo, terminato il periodo di accordo di segretezza con i portoghesi, riprenderà il mare alla volta del Perù, assieme al comandante varazzino Pietro Vivaldi. Due

navi, *Santa Maria* e *Conception*, partiranno nel settembre del 1536 da Cadice e percorreranno la rotta di Magellano. Ma verso la fine dell'anno successivo, nelle vicinanze dello Stretto di Magellano, la *Conception* andrà a picco con modalità non chiare (probabilmente Vivaldi era troppo giovane ed inesperto per una traversata così pericolosa). Torneranno indietro con la *Santa Maria* ma sul Rio de la Plata, la piccola nave andrà ad incagliarsi. I *conquistadores* di Pedro de Mendoza, fondatori di Buenos Aires, che erano allo stremo delle forze e privi di viveri, s'impadronirono del carico della *Santa Maria*, firmando delle cambiali che non verranno onorate. Accuse e contro accuse. Il governatore spagnolo intenta una causa a Pancaldo (la presenza di due schiavi a bordo della *Santa Maria*). Pancaldo si rivolge ai tribunali di Buenos Aires per ottenere i pagamenti dovuti alla *Casa de Contractación* di Valencia, che a sua volta, citerà in tribunale il capitano Pietro Vivaldi per la perdita della *Conception*. Poi Pancaldo, rovinato, deluso, malato, muore in quella che oggi è appunto la città di Buenos Aires, sembra nell'agosto del 1540.

I *conquistadores* spagnoli attribuiranno la sua scomparsa ad un agguato degli indigeni delle terre interne. A tale proposito resteranno molti dubbi.

Mi sia consentita, da ultimo, una annotazione personale. Da giovane, avrei voluto fare il capitano di mare e, invece, (incompatibilità con le scienze matematiche, astronomiche, ecc.) ho fatto il giornalista. Saluto gli ex compagni di scuola fortunati che, invece, dagli Scolopi sono andati direttamente al Nautico Leon Pancaldo: oltre a G. Franco Recagno, Antonio Ferrando, Angelo Cafueri e Stefano Rapetti. Se ho dimenticato alcuni di loro, li ricorderò in un prossimo articolo.

Franco Ivaldo

Il Capitano di Macchina Massimo Galloro, attualmente imbarcato su una nave da crociera, ha inviato alla Redazione una poesia scritta da una donna che ha perso il padre durante il naufragio del 1984 della nave "Tito Campanella" nelle acque del Golfo di Biscaglia.

*Mi manchi, mi manchi da morire!
Non c'è giorno che tu non sei nei miei pensieri!
Vivo di ricordi, quei pochi che posso avere
rivedo i tuoi occhi dentro ai miei,
sorrido nello stesso modo in cui lo facevi tu,
cammino come camminavi tu.*

*Stesso carattere, stessi modi di fare!!!
Guardo e riguardo le nostre foto,
quelle che ci ritraggono insieme.*

*Felici ed ignari che ci saremmo dovuti separare così presto...
Sono passati 21 anni, la tua piccolina è diventata una donna ormai,
una donna che vorrebbe averti vicino ogni giorno,
che vorrebbe guardare i tuoi occhi,
che vorrebbe vederti entrare da quella porta,
che vorrebbe più di ogni altra cosa un tuo abbraccio,
un tuo sorriso, un tuo rimprovero...*

*Io, una donna che vorrebbe solo te, il suo papà!
So che sei con me in ogni istante,
so che mi dai la forza di rialzarmi ogni volta che sto per cadere,
so che da lassù mi proteggi come il migliore degli angeli
e mi abbracci ogni volta che ne ho bisogno...
Lo so che ci sei papà e so che ci sarai sempre...
ma ci sono giorni in cui il vuoto mi assale!*

*Sento la tua mancanza troppo forte...
..mi manchi da morire papà...!!!!!!*

La tua piccolina...