



### RICORDI, VITA DI MARE

ULTIMA CONVERSAZIONE VIA VHF  
CON IL MIO COMPAGNO DI CLASSE  
GIANNI FERRO

**E**ro in navigazione nei mari del Nord Europa, se ricordo bene poco prima di entrare nel Canale della Manica dalla parte Nord, al comando della petroliera Esso Brasilia.

Il mio secondo ufficiale olandese mi avverte dicendomi che qualcuno chiama dalla nave Texaco Caribbean e chiede se a bordo ci sono italiani. Salgo sul ponte rispondo, e sorpresa lo riconosco dalla voce, il caro Gianni Ferro compagno di classe al Nautico di Savona, mai avrei immaginato di trovarlo in mezzo al mare e dopo tanti anni. È stata una grande emozione. Molte domande: da dove venite, dove andate, che tempo avete avuto che tipo di equipaggio sono venuti fuori, i ricordi di quando eravamo ragazzi, degli amici comuni, e informazioni delle varie carriere dei compagni di scuola, dove è finito Balena, dove Susinna dove.... dove e quando è stato. Tutte frasi che si dicono in mare per ricucire il passato a quei brevi momenti, che un telefono che dura così poco ti dà, perché le navi si allontanano. Sembra strano, ma in mare si ha bisogno anche di quelle piccole conversazioni per non staccarsi dalla vita e parlare alla svelta perché le due navi si allontanano e il Vhf non riceve più. E allora si parla della famiglia e dei figli, mi dice che ha una bambina di cinque anni io ho due figli, mi dice che soffre parecchio la lontananza da casa e anche se la Texaco gli ha proposto il comando

della nave su cui attualmente era imbarcato, alla fine del viaggio molto probabilmente avrebbe accettato un lavoro in Sardegna forse a Porto Torres. Ci si lascia un poco a malincuore, ma le rotte sono quelle e non possiamo fermarci al bar a bere una birra insieme.

Ciao Gianni ci manchi. Ora che si è formato il gruppo dei diplomati del Nautico e abbiamo la possibilità di incontrarci una volta al mese tu saresti stato sicuramente una buona costola nell'organizzazione.

*Marco Pellati*

### S.O.S. QUINTA MACCHINE '61/'62 DI MARCELLO BARBERIS

**L'**imbeccata è di Manzini Pietro, quest'anno, alla Madonna del Monte/2.

Dice Pietro, presentandomi al tavolo: «...Barbún (così mi ha sempre chiamato) avrebbe dovuto fare il giornalista umoristico; è bravissimo nel tratteggiare con due parole il carattere di una persona...»; in quel momento ho pensato che avrei scritto una supplica.

Il giornalista umoristico non l'ho mai fatto e non ho mai fatto neppure il navigante, cosa che mi ha lasciato rimpianti a non finire e che mi ha portato ad aderire con entusiasmo all'A.L.P.

Ho fatto altri lavori, con un unico tema conduttore: la vendita. '63-'67 Olivetti e dal '68 a tutt'oggi prodotti alcolici, con cui vivo in simbiosi tant'è che alla Madonna del Monte sono l'unico che, dopo il caffè, penetra in

cucina e si fa dare un whisky.

Vabbeh, qual è il punto?

Il punto è quello di dissacrare un luogo comune, in base al quale il lavoro nobiliterebbe l'uomo.

Chi nobilita l'uomo è la scuola. La scuola è un meccanismo perfetto, è l'unico momento nella vita di ognuno in cui si gioisce perché un compagno ha preso un bel voto o perché è stato promosso. Per contro non esiste l'invidia, sostituita da sana emulazione allo scopo dichiarato di cercare di costruire tutti assieme una classe "forte" e che sia da esempio per quelle che verranno.

Ne parlo usando il presente, magari oggi non è più così.

E poi l'amicizia. Cosa potrebbe mai minare l'amicizia dei tempi di scuola? Interessi divergenti? Mors tua vita mea? Sono tutte cose che verranno, purtroppo, col lavoro.

Non ho fatto il militare, magari in caserma è la stessa cosa.

Nel lavoro uno gode se fanno il mazzo a un collega e, con l'andare del tempo, non è nemmeno più capace di vergognarsene. La scuola nobilita l'uomo, il lavoro lo abbruttisce.

Il lavoro non lascia amici, solo ex colleghi; la scuola genera coesioni forti a struttura piramidale e in cima a questa piramide c'è l'A.L.P., qualcosa di speciale, di unico, forse di unico al mondo. Io non avrò mai navigato ma ho viaggiato molto e non ho mai sentito che esista niente di simile.

Ora capirete la necessità intima del mio S.O.S. e l'amarezza di non ritrovare i miei compagni di classe nelle poche occasioni che si presentano (l'ultima volta alla



madonna del Monte/2 c'era solo Manzini Pietro): e tutti gli altri? Dov'è finita la mia splendida classe?

Iniziamo a fare l'appello.

Antoine Dietrich, Giorgio Presente a Giusvalla e a Vado; e poi?

Balestrino, Giancarlo: Presente solo sulla Costa; è diventato un orso, bisogna stanarlo.

Barberis, Marcello: Lo scrivente; assente giustificato a Santuario.

Barra, Bruno: Presente solo a Vado.

Bozzo, Franco: Mi hanno detto che l'hanno trovato morto, a Cuba? A Genova? Non importa, me ne dispiace infinitamente.

Briano, Nicolò: Dicono che continua a navigare, beato lui.

Gay, (?): Dove sarà finito, l'asceta di Garesio?

Ghiso, Lorenzo: Presente solo sulla Costa, ma abita a Firenze.

Ilberti, Ermanno: È segnalato a Mondovì, a fare il nonno; bisogna insistere.

Lupi (?): Che fine ha fatto?

Manzini, Pietro: Sempre presente

Moras, Gianfranco: Che fine ha fatto?

Nervi, Edilio: Assente giustificato alla Madonna del Monte/2.

Ombra, Furio: Presente solo a Vado.

Polizzi, Mario: Ci ha lasciati, ormai troppo minato dagli psicofarmaci.

Schenone, Giovanni: Presente solo a Vado.

Sensoli, Giovanni: L'ho incontrato a Savona 20 anni fa, mi ha parlato di un'attività in proprio finita male; che fine ha fatto? Non lo si poteva aiutare?

Zanellato, Adriano: Lo vedevo al bar Ritz, poi uno stupido l'ha investito sul motorino.

Datemi una mano: non sono sicuro di aver contato tutti: possibile che fossimo solo in 18?

A Savona abitano di sicuro Antoine, Barra, Ombra e Schenone (quelli che non si vedono mai), e io, per una cosa unica come la costituita A.L.P. e le sue poche occasioni conviviali all'anno, andrei in capo al mondo pur di poter passare una mezza giornata con i vecchi amici, per una full-immersion in 50 anni fa, a sfidare la memoria. E perché, invece, quelli di Savona non vengono? So che ci sono state delle polemiche; due o tre anni fa ricevevo in copia delle mail di botta e risposta che non leggevo perché mi amareggiavano.

Ho letto invece un piccato commento di Bovolo, che ho condiviso: le scissioni lasciamole fare ai politici, noi siamo gente seria.

Ma Antoine, Barra, Ombra e

Schenone sono scissionisti? Ma no, per me, oltre che amici, sono dei figliol prodighi: torneranno.

Non so, ma ho come l'impressione che i fighetti di coperta siano più compatti. Comunque, che razza di classe eravamo! E che razza di insegnanti!:

Ruggero, Dr. Ing. Salvatore; Minuto, Prof.sa Maria; Saettono, Dr. Ing. Giorgio; Pizzolato, Prof. (?); Bodupe, Prof. Ezio; Scarella, Prof. Aldo; Sciutto, Prof. Stefano, "Sciuste" per i suoi fan aspiranti ferroscoltori e per le sue fan tedesche; Digiannantonio, Prof. Asmondo; Rosso (Don), Ing. Prof. Rinaldo, che l'Ing. Taramasso nei corridoi salutava: «...ciau, prève...».

E parlo solo della quinta; pensate ai fior di insegnanti che non avevano materie d'esame; ve li ricordate il Prof. Chelazzi, il Prof. Sorrentino, La Prof.sa Rosso, il Prof. Marchiano, la Prof.sa Lanzafame che mi avrà pur rimandato, ma di cui ero innamorato e che mi ha poi tradito col marito rimanendo incinta...

Ma torniamo ai compagni di classe; finita la seconda ci si divide, alcuni vanno a fare i fighetti di coperta, altri si ritirano per motivi diversi. Della seconda ricordo Errera, e il viareggino Rosetti, e Corsiglia, e Caporossi, e Bogliolo, e De Benedetti. Proprio questi ultimi due sono magicamente comparsi quest'anno alla Madonna del Monte, il primo dagli States e il secondo dalla Valbormida, per dire che, se continuavo a cercare, magari un bel giorno spuntano anche Bey e Salvatico, chissà.

Dalla terza in avanti la coesione sarà ovviamente sempre più profonda e la quinta ci vedrà, a 19 anni, uomini fatti; oggi i maschietti, a 30 anni, sono ancora da fare, vuoti come canne d'India.

E concludo, con tre episodi avvenuti in tempi in cui il buonismo e Veltroni non erano ancora nati; e poi quale buonismo? Gli sfottò fra noi erano ferocissimi e non si facevano prigionieri. Gli episodi mi riguardano

personalmente e mi piace descriverli con la levità che meritano.

In seconda, primi giorni di scuola. Io ero nuovo, venivo da una prima fatta a Genova e da un paesino dell'Alta Valbormida. La Minuto aveva due ore separate dall'intervallo. Mia madre mi aveva infilato qualcosa nella cartella che stavo sbocconcellando. La Minuto se ne accorge e mi sbatte fuori, con nota sul registro. Nell'intervallo Manzini Pietro mi chiede da dove venissi e a che ora mi fossi alzato; da Osiglia, alle 5.

Ci penso io. Subito dopo il rientro mi chiamano; la Minuto mi revoca la nota e mi chiede scusa. Che gran donna. Era successo che Manzini le aveva detto che lui per venire a scuola si alzava alle 8, io alle 5, e che era legittimo che avessi fame.

In quarta, terzo trimestre. In palestra. Balestrino e Barberis espulsi perché fischiano, con nota sul registro. Poteva voler dire andare a settembre con tutte le materie. Il Prof. Digiannantonio non era, politicamente, della nostra idea. Mi chiamava P.P.P., Pier Paolo Pasolini. Il resto della classe parlotta, si cambia in fretta e sale prima di noi. Lo troviamo dal Preside, quella gran persona che rispondeva al nome di Ideale Capasso, a spiegargli quanto fosse stata irrisoria la nostra mancanza. La gran persona scuote il testone, annulla la nota senza dire una sola parola, facendo cenno a tutti di andarcene in classe.

In quinta, alla tradizionale cena di fine anno scolastico, presenti quasi tutti gli insegnanti. Io studiavo poco, ma alla fine dell'anno avevo recuperato quasi tutte le materie, con le quali mi sarei presentato all'esame di stato con dei sei e dei sette. Quasi tutte, le materie: non ero riuscito a studiare costruzioni e il Prof. Pizzolato voleva mandarmi all'esame con un bel tre. La classe lo stringe d'assedio: nei 20 giorni di intervallo avrei preparato la materia com'ero solito fare; in pratica garantivano per me, avallavano la mia cambiale, chiedevano un cinque, peraltro come unica insufficienza. Va bene, cinque sia, ma guai a tutti noi se l'avessimo preso per i fondelli. E io se nel frattempo ho preparato costruzioni e ne sono uscito con un sette, lo devo a tutti loro. E io avrei capito poi nella vita la valenza di un simile episodio, che ancora oggi al ricordo mi fa accapponare la pelle; e avrei capito quanto un simile episodio fosse estraneo al mondo del lavoro. A presto.



GIACOMO BOVE

A CURA DI RICCARDO ROEMER

**G**iacomo Bove nacque a Maranzana (AT) il 23 aprile 1852. Visse la sua fanciullezza tra Maranzana ed Acqui Terme dove compì gli studi inferiori poi partì per Genova Sampierdarena dove entrò all'accademia navale a condizioni curiose. La sua famiglia avrebbe pagato la pensione provvedendo il vino alle mense sino al termine degli studi. Uscito brillantemente dall'accademia nel 1872 entrò a far parte della *Regia Marina* come ufficiale.

In quegli anni in cui il Regno d'Italia inviava navi militari a mostrare la bandiera in luoghi remoti a tutela delle comunità italiane, soprattutto dove non esistevano rappresentanze diplomatiche nazionali e ad aprire la strada a successive iniziative di ordine politico-coloniale e commerciale, Giacomo iniziò i suoi viaggi.

Nel 1873 la spedizione (tutta ampiamente documentata) in Estremo Oriente sulla corvetta *Governolo* ad esplorare le Maldive, il Borneo, Manima, Hong Kong, il Fiume Azzurro, la Cina e il Giappone.

Poiché eccelse in zelo e bravura fu scelto come unico rappresentante del Regno d'Italia per partecipare in qualità di idrografo alla importante spedizione del 1878/79 comandata dal

geografo svedese Adolf Erik Nordenskiöld che voleva aprire la via marittima per passare da Nord a Est attraverso le regioni Polari Artiche e scendere nell'oceano pacifico attraverso lo stretto di Bering. Navigarono mesi e mesi nei ghiacci, consapevoli che prima di loro molte navi naufragarono e valenti esploratori persero la vita in questa ricerca: il passaggio di Nord-est. La spedizione fu un successo e per Giacomo fu la fama, il periodo della sua massima gloria con medaglie d'oro ed onorificenze in tutta Italia. Ricevette dal re di Danimarca Cristiano IX la solenne onorificenza di Cavaliere dell'ordine di Danebrog e anche Maranzana lo festeggiò con una medaglia d'oro.

L'animo dell'esploratore era però costantemente rivolto ad altri viaggi, voleva intraprendere altre imprese, fare altre scoperte. Programmò una nuova spedizione la *Negri-Bove*, tutta italiana per esplorare l'Antartide. L'Italia, presa dai suoi problemi, tentennò ma l'Argentina accolse con entusiasmo l'iniziativa e promosse non una ma due spedizioni in quelle terre ancora quasi sconosciute.

La prima volta nel 1881/82 dopo il matrimonio con Luisa Bruzzone, esplorò la Patagonia e la Terra del Fuoco.

La seconda volta nel 1883/84 esplorò il territorio argentino delle

*Minssiones*, il Paraguai - il corso del fiume Paraná - I g u a z ù , le p r o v i n c e brasiliane del Guairà e del Mato Grosso, la Patagonia e la Terra del Fuoco fino a Capo Horn. Vennero fatte ricerche di Geografie - Zoologia - Geologia. Il viaggio fu un successo ma ai grandi onori ricevuti in Argentina si contrappose la t i e p i d a accoglienza del governo italiano e di coloro che non volevano dare il giusto riconosci-

mento alle grandiose imprese di questo generoso piemontese che portava alta nel mondo con onore la bandiera italiana. Dovette abbandonare l'idea dell'esplorazione dell'Antartide poiché in Europa ed in Italia era esploso l'interesse per l'Africa. Partì così nel 1885 con una rappresentanza del governo italiano con una spedizione inglese che si recava in Africa ad esplorare il Congo ed il suo grande fiume. Con la stessa tenacia esplorò territori sconosciuti, affrontò pericoli ed eseguì ricerche lungo il corso del fiume fino alle "Cascate di Stanley".

Tornò stanco nell'autunno del 1886. Si dimise dalla Marina ed assunse il comando di una importante compagnia di navigazione "*La Veloce*". L'Africa però lasciò il segno, e colpì prima i suoi compagni di viaggio poi lui stesso. Lo assalivano senza tregua febbri altissime a volte per 40 giorni consecutivi, causando disturbi gravissimi ed indicibili.

Non riusciva più a mangiare, bere, dormire. L'ardito esploratore che nei trentacinque anni della sua Vita seppe meravigliosamente unire la collina al mare, i generosi vigneti di Maaranzana e le amate fertili terre della sua Patria con quelle aspre, ignote e rischiose dei poli, delle regioni tropicali ed equatoriali; l'uomo coraggioso che affrontò ogni sorta di pericoli, l'indomabile, l'invincibile; fu domato e vinto dal male, allora inguaribile, contratto in Congo.

Logorato nel fisico e nello spirito vide se stesso finito, inutile alla famiglia, alla scienza, all'Italia. Così il 9 agosto 1887, con un atto estremo, a Verona pose fine alla sua preziosa esistenza. Ora la salma riposa nella tomba di famiglia nel cimitero di Maranzana.

### Maria Teresa Scarrone

Curatrice del museo e presidente dell'Associazione. "*Giacomo Bove & Maranzana*"

L'Associazione Culturale *Giacomo Bove & Maranzana* costituitasi allo scopo di divulgare la conoscenza del grande esploratore Piemontese e delle sue importanti ricerche ed esplorazioni, invita alla visita del museo e garantisce visite guidate su prenotazione telefonando ai numeri 349-5267294 oppure 338-3263183.

www.giacomobove.it  
info@giacomobove.it



## TRISTE SEPARAZIONE TRA GLI EQUIPAGGI DI DUE CARAVELLE

DI FRANCO IVALDO

Il distacco tra quei due equipaggi in quell'estremo lembo di terra avviene tra le lacrime, insolito spettacolo tra gente di mare. Ma i corpi sono esausti, le volontà fievoli lumini che il soffio della sventura rischia di spegnere. Sulla *Victoria* sono in quarantasei. Comanda, ma con ben poco merito e parecchie incertezze, Juan Sebastian Elcano, neppure un comandante ma una sorta di *primo inter pares*. Stessa situazione sulla *Trinidad*, dove "comanda" Gomez de Espinosa, condividendo le responsabilità con il genovese Giambattista Poncero, che aveva salito rapidamente la scala gerarchica divenendo "governador de la armada". Ma entrambi, nei momenti più difficili, si rivolgeranno ad un solo uomo: Leon Pancaldo, il nocchiero più esperto di tutta la flotta, il marinaio che tutti ammiravano e quasi, segretamente, invidiavano per la sua distaccata sicurezza in ogni difficile circostanza. L'uomo che si fonderà quasi misticamente con la propria nave, conoscendone ogni segreto, ogni difetto, ogni pregio. Era stato lui ad avvertire i comandanti: "La *Trinidad*, così com'è ridotta, non può farcela. Fermiamoci a Timor e ripariamola!" Un consiglio religiosamente ascoltato. Resteranno cinquanta uomini d'equipaggio. Alcuni di loro dovranno rimanere a terra per garantire i diritti della corona di Spagna sulle Molucche. Su Tidore e Ternate. Ma quali diritti? Secondo la spartizione del Trattato di Tordesillas, colmo dell'ironia, le Molucche e le Isole delle Spezie, erano senz'ombra di dubbio nella sfera di proprietà del Portogallo, documento sancito dalla Chiesa di Roma, come un'appendice della Donazione di Costantino. Da qui, i guai che aspettano dietro l'angolo delle Molucche l'equipaggio della *Trinidad*. Ma Spagna e Portogallo risolveranno le loro apparenti controversie, con l'esborso di corone

sonanti. Carlo e Manuel, niente paura, sapranno mettersi d'accordo. *Ubi major...*

Prima che la *Victoria* salpasse, gli equipaggi si erano scambiati saluti calorosi. Coloro che rimanevano avevano affidato ai partenti messaggi



per le famiglie lontane. Chi sapeva scrivere aveva vergato frettolosamente qualche lettera. Gli altri si erano affidati alla parola.

Pancaldo aveva salutato tutti i compagni, particolarmente Pigafetta e de Judicibus.

"Martino, se arrivi a Savona vai dalla mia sposa Teresa e dille che tornerò. In qualche modo, tornerò. Consegnale questo messaggio che ho scritto per lei. Non so scrivere molto bene.

Ma in questa lettera c'è tutto il mio amore per lei."

Pigafetta era commosso fino alle lacrime. Martino de Judicibus promise che sarebbe tornato a Savona ad informare la sposa di Pancaldo di come si erano dovuti separare ed in quali circostanze. De Judicibus mantenne la promessa, ma neppure lui, per lunghi anni, seppe più nulla di cosa fosse realmente accaduto a quelli dell'equipaggio rimasti sulla *Trinidad*.

Ecco, dunque, che la *Victoria* scioglie gli ormeggi e con un vento favorevole si allontana.

Quelli della *Trinidad* non si risolvono

a staccarsi dai marinai dell'altra caravella.

L'accompagnano con battelli e piroghe. Poi le barche fanno ritorno a terra, mentre dalla nave che si allontana –estremo saluto a chi rimane– partono salve di artiglieria.

Erano trascorsi due anni e mezzo dalla partenza da San Lucar di Barrameda, il 20 settembre dell'anno di grazia 1519. Per Leon, l'odissea, ricominciava. O per meglio dire, un'odissea prendeva termine, per lasciare il posto ad un'altra, forse, ben più crudele; durerà quasi tre anni.

Eseguita le riparazioni necessarie, in un cantiere del tutto improvvisato, con l'ausilio di tutti i marinai, Gomez de Espinosa, assumendo il comando, decise che era tempo di issare le vele della caravella e di riprendere il cammino nell'Oceano, puntando verso Nord. La meta, era ovviamente la costa messicana, perché se da Panama si era visto l'Oceano Pacifico, costeggiando verso Settentrione, si doveva necessariamente trovare quel punto da dove si era affacciata la spedizione di Vasco Nunez

de Balboa. Da lì sarebbero potuti tornare in Spagna, seguendo le rotte ormai abituali sull'Atlantico. Naturalmente, con un'altra imbarcazione, ma quella era terra conquistata dalla Spagna e, quindi, sicura.

La nave salpò. Non andarono, in verità, molto lontano. Si lasciarono alle spalle l'isola di Cyco, puntando verso Nord.

I portoghesi stavano, del resto, erigendo una fortezza sull'isola di Ternate e quelle acque pullulavano delle loro caracche da guerra. Avevano il diritto di fare prigionieri.

La navigazione della *Trinidad*, uno scafo ormai insicuro, anche se la falla nella chiglia era stata riparata alla meno peggio, era molto lenta. Evidentemente, in quei luoghi privi di veri lavoratori del legno, la calafatura della nave non era stata eseguita bene.

Travi, tavole, legname più piccolo per le riparazioni: Magellano aveva davvero pensato a tutto. Ma i cantieri non erano quelli di Siviglia o di San Lucar de Barrameda.

*segue su [www.alpleonpancald.org](http://www.alpleonpancald.org)*

# IL PORTO DI SAVONA CHE HO CONOSCIUTO

di Angelo Gervasio

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'in-

senatura 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 inerpicava 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 Funivie, 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 passeggeri, 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.

Segue prossimo numero