

Transiti blu  
29



Bruno Cianci

# Tre uomini in barca in Caledonia

*Prefazione di Iain Oughtred*

*Postfazioni di Giacomo De Stefano e Guido Cantini*

*Con le foto di Guido Cantini*

Nutrimenti  mare

© 2017 Nutrimenti srl

Prima edizione novembre 2017

**[www.nutrimenti.net](http://www.nutrimenti.net)**

via Marco Aurelio, 44 – 00184 Roma

In copertina: *Takatani* sfila di fronte al castello di Urquhart (foto di Guido Cantini)

Inserito a colori: foto di Guido Cantini

ISBN 978-88-6594-542-1

ISBN 978-88-6594-565-0 (ePub)

ISBN 978-88-6594-566-7 (MobiPocket)

*Alla memoria di Beppe De Stefano (1931-2016)*



## Indice

Prefazione <i>di Iain Oughtred</i>	9
Genesi di un viaggio	13
<i>Takatani</i>	19
In marcia	25
In Caledonia (5-6 giugno)	35
Al lavoro	47
Tempo di conoscersi	57
I tempi di Thomas Telford	63
Si salpa (7 giugno)	67
La Scalinata di Nettuno	73
Da Banavie a Gairloch	81
Incidenti di percorso	91
Sul Loch Lochy (8 giugno)	99
Riprendiamo la navigazione	107
Dal Loch Oich a Fort Augustus (9 giugno)	117
Tra mito e leggenda	129
Una cornice indimenticabile	133
Loch Ness: una veleggiata coi fiocchi (10 giugno)	141
Urquhart	149
Tempo di fermarci	153
L'ultimo giorno (11 giugno)	159
Ultima chiusa, ultimo ponte	183
Tutto bene quel che finisce bene	189

Maledetta fretta <i>di Giacomo De Stefano</i>	197
Un trionfo di luce <i>di Guido Cantini</i>	199
Indice delle immagini	203



Prefazione  
*di Iain Oughtred*<sup>1</sup>

Situato in quel lungo solco naturale chiamato Great Glen, il canale di Caledonia costituisce un luogo ideale per un viaggio in barca grazie alla bellezza e all'unicità della vallata stessa. Ci sono diversi modi per percorrere questa bellissima arteria d'acqua. Per quanto mi riguarda, quelli più lenti sono i migliori, in quanto ci sono molte cose da vedere e da apprezzare lungo il percorso e tanto da imparare; occorre quindi avere un approccio tranquillo, senza costrizioni né vincoli, per cogliere l'essenza del 'Glen', per godere dei suoi punti di riferimento e per capire e conoscere la storia della Scozia, che è poi la mia patria d'adozione.

Naturalmente la maggior parte delle persone arriva in loco per mezzo delle automobili, vuoi perché non ha mai tempo a disposizione, vuoi per ragioni di età e salute oppure, più semplicemente, per pigrizia o perché persuasi in tal senso dalla poco piacevole meteorologia scozzese! Per chi visita l'area in auto ci sono molti posti di sosta lungo la strada, alcuni dei quali panoramici. L'area del Loch Ness è spesso trafficata, specie lungo la M82; più tranquilla, invece, è la strada situata nell'entroterra della costa orientale del lago medesimo, la B862, verso Fort Augustus.

<sup>1</sup> Progettista di *Takatani*.

I ciclisti, se dotati di mountain bike, hanno a disposizione più opzioni rispetto agli automobilisti, giacché possono scegliere piste poco battute e pendenze non affrontabili a bordo delle auto né con biciclette da strada. Gli appassionati del trekking – l'area del canale è una meta molto popolare per viaggiatori di questo tipo – avranno bisogno di almeno una settimana per coprire a piedi i quasi cento chilometri che separano il Loch Linnhe, a sud ovest, dal fiordo di Inverness, all'estremità nordorientale del canale. Questo modo di viaggiare, per ovvie ragioni, è quello che consente di entrare maggiormente 'in sintonia' con il Great Glen, ma richiede molta pazienza, forza di volontà e una buona condizione fisica.

L'avventura più impegnativa e affascinante, per quello che mi riguarda, è quella che ha per protagonisti coloro i quali raggiungono Inverness da Fort William (o viceversa) su barche dotate di remi e di vele. Non si tratta però di un viaggio per tutti: una certa abilità nel governare le imbarcazioni, infatti, è assolutamente necessaria perché bisogna essere preparati ai cambi di tempo e di vento che in Scozia sono frequenti e repentini. Nelle Highlands, infatti, una brezza moderata può trasformarsi in qualcosa di molto insidioso nel giro di minuti e può colpire da una direzione diametralmente opposta rispetto a quella aspettata. Per questo motivo un viaggio di questo tipo è anche molto istruttivo perché permette di concentrare in una sola settimana – o anche meno! – le condizioni che in altri luoghi ti troveresti ad affrontare in una stagione intera.

Le barche da crociera più grandi, naturalmente, hanno vita più facile rispetto a quelle più piccole e offrono condizioni più umane ai passeggeri rispetto a chi, invece, deve preoccuparsi di ogni dettaglio; come, per esempio, curare l'abbigliamento e indossare gli indumenti giusti (la lana è sempre da preferire al cotone giacché questo, se bagnato, rimane freddo a contatto con la pelle) per evitare di portarsi addosso troppa umidità, così tanta che lo stesso calore corporeo non è in grado di smaltirla. Gli equipaggi delle barche più piccole, inoltre, sono più esposti al rischio di cadere in acqua, un evento che può avere conseguenze

drammatiche perché la sua temperatura è pericolosamente fredda anche in piena estate.

Internet può aiutare molto nella preparazione del viaggio, e i siti da consultare sono numerosi, ma ritengo che il modo migliore per affrontare il viaggio lungo il canale di Caledonia sia leggere il libro di Bruno Cianci. Frutto di ottime ricerche e di un acuto spirito di osservazione, questo volume vuol essere un tributo alla storia e alla bellezza della Scozia, alla sua geografia, alla sua orografia, idrografia e geologia, oltre che alle sue vie di comunicazione, alla sua flora e alla sua fauna; il tutto condito da un pizzico di umorismo che non guasta mai quando si legge un libro.

Questa mia prefazione vuol essere di buon augurio affinché il volume riscuota il successo che merita e possa persuadere altre persone ad affrontare un viaggio lungo il canale di Caledonia in modo lento e pulito, che è poi l'unico modo di viaggiare che per me ha veramente senso.

(Isola di Skye, ottobre 2017)



## Genesi di un viaggio

Il mio trasferimento da Milano a Istanbul, avvenuto nel maggio 2008, consacrò in modo definitivo il mio distacco dall'Italia, un processo che aveva avuto inizio già prima del cambio di millennio e che, per molti versi, non ha ancora avuto fine.

Negli ultimi anni, in occasione dei miei poco frequenti viaggi nel Bel Paese, nacque la piacevole consuetudine di organizzare delle cene carnivore insieme agli sparuti amici e amiche – in buona parte colleghi giornalisti – che mi ero lasciato alle spalle. Durante queste adunanze si parlava di tutto e di più: dall'imbarazzante situazione della politica nazionale italiana all'inarrestabile declino della nostra bella professione. Ricordo che ogni volta dovevo rassicurare la tavola sulle condizioni di vita nella Turchia di Recep Tayyip Erdoğan dove, a dire il vero, un giornalista occidentale non se la passava tanto male: a patto, naturalmente, che non si occupasse di cose interne turche e che non gettasse troppo fango addosso al suscettibile 'sultano'.

Il teatro di questi nostri incontri era sempre l'area dei Navigli, ciò che rimane della rete navigabile di Milano tanto cara a Leonardo da Vinci, uno dei padri di quegli ingegnosi sistemi idraulici, le chiuse, che consentono ogni giorno a migliaia di barche e navi di ogni tipologia e dislocamento di transitare da un corso d'acqua a un altro in ogni angolo di mondo.

Negli ultimi anni si sviluppò una consuetudine nella consuetudine: il mio amico Andrea Oreni, titolare di un'agenzia fotografica leader mondiale nel campo della moda, incominciò a frequentare queste cene ai Navigli. Considero Andrea uno dei miei amici 'storici', avendolo conosciuto ai tempi in cui ero caporedattore della rivista *Arte Nautica*, quando lui aveva da poco acquisito un'altra agenzia: la Sea&See del celebre fotografo di nautica Carlo Borlenghi. Un po' per la natura del suo lavoro e un po' per il fatto che, per indole, prediligeva vivere di notte, egli ci raggiungeva per la cena nelle ore più tarde. Come sempre, quando si materializzava con il suo berretto di lana blu notte in testa, la lunga barba a fare da *pendant*, le All Star ai piedi e quel suo aspetto un po' burbero ma al tempo stesso rassicurante, i fuochi nelle cucine erano già stati spenti, i cuochi avevano già appallottolato i grembiuli e la saracinesca era stata abbassata di un metro buono per tenere alla larga i nottambuli come lui. Ciononostante riusciva sempre – non ho mai capito come – a farsi servire una bistecca da seicento grammi abbondanti senza scontentare nessuno, salvo quelli che, per lo stesso prezzo, se n'erano vista recapitare una da cinquecento grammi scarsi.

Il rito del ristorante si esauriva sistematicamente con tutta la combriccola fuori, sul marciapiede, di fronte alla saracinesca abbassata. Qui ci scambiavamo le ultime battute, i baci e gli abbracci di rito e ci davamo appuntamento alla prossima volta. Alla fine, rimanevamo soltanto io e Andrea e siccome a quell'ora tarda di aperto c'era solo il Cape Town di via Vigevano, scattava la proposta di farci una serie di Jägermeister, di quelle che solo lo sferragliare dell'ennesima serranda avrebbe interrotto. Ovviamente la passione per questo digestivo a base di erbe, che quando lo bevo mi fa sentire più maschio (forse perché il suo nome tedesco richiama l'attività venatoria), non era l'unica cosa che ci accomunava. Il mare era diventato il cemento della nostra amicizia fin da quando, nell'ottobre 2011, lui mi aveva aiutato a trasferire dall'alto Egeo allo stretto dei Dardanelli il mio piccolo cutter aurico *Vilia*. Nella vita, nulla mi ha procurato più notti insonni di questa barchetta costruita a

Belfast nel 1910, segno che devo averla amata davvero molto. Siccome le previsioni meteo dicevano che avremmo avuto una finestra di bel tempo di circa sei ore in piena notte, lasciammo Nea Peramos, presso Kavala, alla volta di Samotracia. L'isola celebre per la Nike alata che sta al museo del Louvre sarebbe stata la prima tappa del trasferimento via mare. Purtroppo le previsioni meteo non ci azzeccano sempre e anche quella volta l'eccezione fu la regola. Lasciata Thasos a dritta in una fresca tramontana, con una bella luna a illuminarci il cammino, cominciammo presto a rievocare le sensazioni provate da adolescenti sulle montagne russe. Il vento aumentò fino a trenta nodi, con raffiche anche superiori, e le onde, salatissime e nere come l'antracite alle prime luci del giorno, arrivarono presto a superare in scioltezza i tre metri dal cavo alla cresta, cosa che indicava uno stato del mare forza 5 della scala Douglas. Siccome confidavo molto nell'affidabilità del motore, ma anche nella leggerezza della barca e nell'ottima visibilità, credo di non avere mai avuto paura durante quel viaggio. Va però detto che capita spesso, al termine di un'avventura, di ricordarsi solo degli aspetti più positivi o di quelli che vogliamo ricordare. Per esempio, io non ricordo di avere sofferto il mal di mare in quell'occasione, mentre Andrea giura di avermi visto vomitare anche l'anima, stritolato dalla battagliola nella mia cerata blu con i profili fluorescenti, mentre lui – con le All Star fradicie ai piedi, una mano stretta sulla barra e l'altra prudentemente agganciata a una cinghia della zattera autogonfiabile – mi osservava in silenzio, forse ridendo interiormente. Giunti a metà mattina nel porto di Kamariotissa, all'estremità occidentale dell'isola, ci ricevettero due guardacoste greci, un uomo e una donna, a metà tra l'incredulo e lo scocciato. Il maltempo ci costrinse a rimanere in quel porto per altri due giorni e mezzo e quando lasciammo l'isola alla volta dei Dardanelli la sommità del monte Fengari, il più alto dell'Egeo con i suoi 1611 metri, sembrava una torta della nonna spruzzata di zucchero a velo.

Nel corso di uno di quegli incontri milanesi 'fuori orario' – credo nei primissimi mesi del 2016 – Andrea mi propose

una vacanza in barca nel canale di Caledonia, la via d'acqua – in parte artificiale e in parte naturale – che taglia in due le Highlands scozzesi, con la precisione chirurgica di un bisturi. Essendo io un italiano anomalo, giacché amo il clima freddo assai più di quello del mar Mediterraneo (forse perché m'immedesimo inconsciamente nel fasciame delle barche di legno e nel loro bisogno d'umidità), accettai la proposta con entusiasmo. Ovviamente, prima di dargli una risposta definitiva mi documentai sulla storia e sulle caratteristiche del canale.

Il progetto rimase per un po' sulla carta; come per ogni viaggio, infatti, è necessario che ogni cosa vada al suo posto, nei modi e nei tempi giusti. Restammo in contatto via email e cominciammo a interrogarci su alcune questioni. Per prima cosa non sapevamo con chi avremmo affrontato il viaggio: dovevamo coinvolgere le famiglie oppure restare tra amici, magari ingaggiando un terzo elemento con il quale rievocare *Tre uomini in barca* di Jerome K. Jerome? Quale sarebbe stato il periodo migliore? E la barca ideale? Da quel momento in avanti, ogni minuto strappato ai miei molti impegni lavorativi, letterari e familiari l'avrei dedicato alla ricerca di elementi utili all'organizzazione della trasferta.

Qualche tempo dopo ricevetti un'email da Andrea con la quale mi annunciava che un amico comune, il fotografo nautico Guido Cantini, ottimo velista e navigatore solitario, avrebbe voluto prendere parte a quella che, un po' pomposamente, chiamavamo già 'spedizione'. Un passettino avanti fu così fatto: avevamo guadagnato alla causa un marinaio scrupoloso; in più, essere in tre escludeva in modo definitivo la possibilità di portarci appresso le famiglie perché con le compagne e i figli saremmo stati in undici: un'intera squadra di calcio! Si trattava di un numero veramente improponibile, persino nel caso avessimo affittato una *house boat*, una tipologia di barca che, tra l'altro, non ho mai particolarmente amato. A quanto pareva – o almeno così sembrò per qualche tempo –, saremmo stati davvero in tre durante il viaggio: proprio come nel romanzo umoristico del 1889 che avevo letto ai tempi delle



scuole medie frequentate a Padova. Giacché intendevo scrivere un libro sul nostro viaggio, mi adoperai per vendere l'idea a un editore, cosa che riuscii a fare con relativa facilità. Riuscii anche a piazzare una serie di articoli che sarebbero usciti in diversi paesi e che sarebbero stati corredati dalle foto che Guido avrebbe prodotto.

L'ultimo tassello, quello della scelta della barca, si mise a posto da sé dopo una chiacchierata via Skype con l'ambientalista Giacomo De Stefano, mio caro amico e felice armatore di molte barche di legno, tra cui il ketch *Memphis of Dartmouth* che, a quanto si dice, ha partecipato insieme ad altre 850 *little ships* all'evacuazione alleata di Dunkerque nella primavera del 1940. Giacomo è conosciuto soprattutto per i suoi eco-viaggi lungo le coste del Mediterraneo e lungo i corsi d'acqua dolce dell'Europa, non ultimo per 'Man on the River', il progetto che l'ha portato a percorrere qualcosa come 5200 chilometri da Londra a Istanbul lungo fiumi e canali. La compagna di questo viaggio assai travagliato, iniziato nel 2010, sospeso per una grave forma di tubercolosi polmonare e terminato solo nel 2012, era stata una minuscola barca aperta e armata a yawl, leggera e versatile, disegnata da Iain Oughtred, progettista di barche molto marine e realizzabili a basso costo. *Clodia*, questo il nome del natante, si era comportata così bene che qualche tempo dopo, quando il padre Beppe manifestò la volontà di acquistare una barca cabinata per veleggiare nella laguna di Venezia, Giacomo suggerì di commissionare al medesimo maestro d'ascia, Roland Poltock, la costruzione di un altro progetto di Oughtred di cui aveva sentito molto parlare: lo yawl del tipo *Eun Na Mara*, di sei metri.

Si arrivò così a costruire *Takatani*, la barca destinata a compiere, qualche tempo dopo, il viaggio lungo il canale di Caledonia che è protagonista di questo libro.

