

PORTOFERRAIO, PORTOBELLO

di Francesco Varanini *

Ricordo in anni lontani, anni settanta - e si fatica ad aggiungere 'del secolo scorso', perché sembra di spezzare il filo dell'autobiografia-, ricordo l'entrata nel canale, dal Pacifico, viaggiavo su un cargo, Tigre, flotta Lauro. Entrammo nel canale al tramonto, credo, lasciando alle spalle Ciudad de Panamá, e la traversata durò la notte, mi pare di ricordare, e forse parte del giorno successivo. Ricordo vagamente la strana impressione della nave chiusa in una vasca che la conteneva

appena, intorno il verde di una natura apparentemente incontaminata, ricordo l'attesa che la vasca si riempisse lentamente, fino ad arrivare al livello della chiusa più in alto.

Di Colón, la città all'altro estremo del canale, ricordo solo l'immenso capannone del duty free, sigarette e liquori e qualcosa legato al folclore locale, un 'locale' abbastanza approssimativo, cappelli di jipicapa, ponchos, amache, terracotte. Con più precisione ricordo la dovizia di oggetti tecnologici, il meglio del mercato di allora, hi fi, transistor. Ricordo di aver comprato un obiettivo Nikon 35 millimetri, che possiedo ancora.

La storia del canale e la recente vicenda della fine della concessione statunitense -frutto di letture- restavano nella mia memoria sullo sfondo, scarsamente connesse con l'esperienza personale.

Tutto mi torna in mente nel duemilasei. Ciudad de Panamá mi appare come emblema di città ipermoderna, totalmente artificiale. Una via di mezzo tra Miami, l'Avana come



Carta di Panama

avrebbe potuto essere oggi se il suo sviluppo 'capitalistico' non fosse stato improvvisamente troncato cinquant'anni fa, e quelle città del futuro multietniche, meticce, degradate che possiamo immaginare attraverso certi film di fantascienza: Blade Runner o Fuga da New York. Il lungomare percorso da limousine lussuose, SUV aggressivi dai vetri azzurrati, grattacieli che portano in alto i simboli di ognuno dei brand più rinomati del pianeta, innan-



L'incrocio del canale col fiume Chagres

zitutto banche e istituzioni finanziarie. Si respira un'atmosfera estrema di ricchezza e di violenza. Il confine tra economia legale ed extralegale, qui, è impalpabile. Qui transitano e si mischiano e si mondano dai loro peccati flussi di denaro dalle origini più varie: noli marittimi, proventi dello smercio di cocaina, intermediazioni finanziarie, investimenti immobiliari - tutto finisce per alimentare un'unica mostruosa cosa.

I tassisti avvisano che il centro, la vecchia area coloniale, è pericolosa. E' opportuno non avventurarsi lì di sera. Ma anche di giorno, di domenica mattina, il centro è vuoto, svuotato, deserto - il commercio, il passeggio, la vita civile si sono spostati altrove - chissà dove, perché queste città del futuro hanno molti centri commerciali artificiali, sono un arcipelago di enclaves esclusive, il centro non c'è più. Stridente contrasto con la città coloniale, con la sua piazza centrale ben identificata, sulla quale si affacciano la cattedrale ed i luoghi simbolici del potere civile.



Panama - Portobello



Portoferraio - Forte Falcone

Sulla piazza si affaccia il Museo del Canale. La porta del Museo è chiusa, si deve entrare da una entrata laterale. Perché quel giorno è sì possibile visitare le sale, ma si deve sopportare la rumorosa concomitanza con un pranzo di nozze che è ospitato nei saloni del piano terra.

Resterò comunque nel museo fin quasi a sera. E' una moderna epopea di tecnologie e di organizzazione, di ingegneri francesi e statunitensi, di trasposizione in America -fallita- del progetto del Canale di Suez. Ma è anche una storia che ha un'origine remota, quando nel Cinquecento si trasportava da un lato all'altro dell'istmo l'argento, a dorso di mulo, o su carovane di canoe lungo il fiume Chagres.

Ma lo sbocco sull'Atlantico del Chagres, a Nombre de Dios, era privo di luoghi elevati, e quindi scarsamente difendibile dagli attacchi dei pirati. Si cercano in zona ubicazioni migliori per edificare un nuovo porto più sicuro. Leggo: "El ingeniero Bautista Antonelli escogió la mejor a Portobelo, donde construyo sus primeras fortificaciones e hizo el trazado, para la nueva ciudad, fundada fortemente en 1597".

"L'ingegner Antonelli sceglie una baia profonda, molto protetta e estesa a forma di U allargata. E' inoltre dotata di un insieme



San Felipe - Puerto Rico

di vantaggiose elevazioni che, secondo i criteri militari di allora, risultavano ideali per la difesa”.

“Erano costruzioni di grandi dimensioni, il cui fronte era difeso da baluardi a forma di diamante ben fornito di artiglieria”. “A custodire entrambi i fianchi della baia”, l’ingegnere eresse il Forte San Felipe “de todo Fierro, e il Santiago de la Gloria, che all’inizio era un mero torrione ma che in seguito fu costruito all’uscita della città, con una struttura più imponente”. Non poteva non venirmi in mente Portoferraio. Non poteva non venirmi in mente che l’ingegner Antonelli non fosse a conoscenza della recente edificazione di Portoferraio,



Cartagena, murallas

caso esemplare e modello di porto fortificato, autosufficiente, a prova di attacco dal mare. Non poteva non venirmi in mente che l’ingegner Antonelli -italiano al servizio del Re di Spagna e Imperatore delle Indie- anche nel nome del nuovo porto, avesse in qualche modo evocato il lontano porto mediceo. Non Puerto Bello, ma all’italiana Porto.

Guardando mappe e leggendo documenti dell’epoca, seguo l’avventurosa storia di Portobello, degna del miglior romanzo d’avventura. Sir Francis Drake, sconfitto dagli spagnoli, demoralizzato e infermo, si rifugia con la sua armata a Portobello, ancora in costruzione, non ancora formalmente fondato. Lì muore delirante, e trova sepoltura in mare. Momenti di fasto e di crisi, fino alla prima metà del 1800, quando William H. Aspinwall, imprenditore di New York, spinto dall’urgenza di trasportare verso oriente l’oro californiano forza i tempi, ottiene la concessione, e intraprende la costruzione della ferrovia. La linea sbocca sull’Atlantico in un luogo attorno al quale si costruisce una nuova città, Aspinwall, oggi Colón. Per Portobello è la fine e l’oblio.

Oggi Portobello è un rudere. Penso che un giorno devo visitarla. Ma intanto mi tornano in mente luoghi visitati, il morro, sarebbe come dire più o meno la rocca dell’Avana, el morro de Santiago de Cuba, le fortificazioni di Cartagena, le fortificazioni di Cumaná, e lungo lungo l’Orinoco. Tutte fortificazioni che mi apparivano così familiari, in un certo senso ovvie, già note, ma allo stesso tempo totalmente incongrue in quei luoghi, nella vegetazione tropicale. Perché così simili al Forte Stella e al Forte Falcone.

Il filo tecnologico e culturale che dalla rocca di San Marino porta a Portoferraio è noto. La vicenda della famiglia Antonelli, ingegneri nativi di un luogo che dista poche miglia da San Marino mi appare ovviamente un ramo della stessa storia.

Ma in ogni caso, anche se non si riuscisse a portare alla luce il legame tra le due sequenze di accadimenti, resta per me quel momento nel Museo del Canal: l’agnizione, il riconoscimento in un luogo esotico della Portoferraio che sta nel mio immaginario.

Ferrarius portus, Cosmopoli e Portus Pulchri, Isthmo Panamensi, possono ben essere uno stesso luogo immaginario.

Sapevo che sarebbe venuto il momento, e che avrei raccontato questo all’amico Marcello, pittore di fortificazioni portoferraiesi che lavora in una fortificazione portoferraiese. Forse in un suo futuro quadro vedremo una Portoferraio esotica, tropicale. Una Portobello possibile.

* *Antropologo, giornalista e scrittore.*