



Durante l'avvicinamento alle isole Fiji occorre prestare attenzione ai numerosi isolotti e reef.

FIJI, DOLCE RIFUGIO DAI CICLONI

di RAFFAELLA MAROZZINI

L'equipaggio di "Obiwan" salpa da Tonga per raggiungere Viti Levu dove sosterà sei mesi in attesa che si concluda la lunga stagione più pericolosa in Pacifico

Siamo a Vava'u, Regno di Tonga, da ormai più di un mese, purtroppo la pioggia insistente non ci ha permesso di visitare adeguatamente questo arcipelago così particolare.

La stagione dei cicloni incalza e vogliamo raggiungere al più presto il nostro rifugio sicuro: Vuda Marina, sull'isola di Viti Levu, alle Fiji. Dopo un'ultima lavatrice e un po' di spesa (i negozi e supermercati di Neiafu, dove ci troviamo, non sono un granché) ci prepariamo alla partenza. Le pratiche di uscita sono veloci e una volta effettuate, si può fare il pieno di gasolio detassato.

Così la mattina successiva, carichi di provviste e carburante siamo pronti alla partenza. Ci aspettano circa 400 miglia, 260 prima di arrivare alle Lau, le isole più a Est dell'arcipela-

go delle Fiji. Alle ore 6,30 lasciamo la boa e procediamo a motore, durante la giornata il vento aumenta e possiamo prendere un'andatura a farfalla con due mani alla randa e genoa tangonato. Nelle prime 24 ore percorriamo 120 miglia, facendo una onorevole media di



L'accoglienza alle Fiji passa attraverso una cerimonia con la radice di kava.

5 nodi, nella seconda giornata l'onda aumenta rendendo la navigazione un po' scomoda. Nel tardo pomeriggio siamo in vista del gruppo delle Lau Islands, costituito da piccole isolette, atolli e tanti reef.

Passiamo tra Katafaga Island e Vanua Balavu e finalmente cominciamo a sentire un po' di riposo, le isolette e i reef infatti rompono le onde e noi navighiamo un po' più comodi. Ci sembra quasi di essere arrivati, ma in realtà siamo a poco più di metà strada.

Faremmo molto volentieri una sosta a Vanua Balavu; ci hanno detto che è una delle isole più belle del mondo, ma purtroppo non possiamo fermarci in nessun ancoraggio prima di avere espletato le pratiche per l'ingresso ufficiale nel paese. Puntiamo quindi su Savusavu, sul-

Fiji: a vela tra scrosci e cicloni

L'arcipelago delle Fiji ha un clima tropicale mite. Nei mesi che vanno da maggio a novembre i venti che soffiano da Sud Est rendono l'aria secca e fredda. Da novembre ad aprile invece il clima si presenta umido e molto piovoso, soprattutto nelle due isole maggiori Viti Levu e Vanua

Levu dove sono frequenti acquazzoni brevi ma violenti. Quest'ultimo periodo è anche quello che corrisponde alla stagione dei cicloni, fenomeno non così raro che si concretizza con il passaggio di almeno due forti perturbazioni ogni anno. Ciò nonostante, essendo il fenomeno legato a un periodo circoscritto, quest'arcipelago è una meta molto battuta dai velisti oceanici che cercano un approdo per l'inverno.

Il dipartimento meteorologico delle Fiji, Fiji Met, è l'organismo ufficiale per il monitoraggio e la denominazione dei cicloni che si formano nel Pacifico meridionale. Fiji Met dispone di un avanzato sistema di monitoraggio e di allarme dei fenomeni burrascosi e pubblica regolarmente aggiornamenti sull'evoluzione del meteo sul proprio sito internet <www.met.gov.fj>. Il dipartimento invia inoltre i bollettini meteorologici via e-mail a coloro che ne fanno richiesta.



l'isola di Vanua Levu, circa 120 miglia a Nord Ovest. Ci aspetta un'altra notte di navigazione con gli occhi ben aperti sulla rotta da seguire tra isolotti e reef. Con l'alba siamo in vista dell'isola, il vento è aumentato a buoni 25 nodi e *Obiwan*, il nostro Etap 39s, procede spedito munito di solo genoa.

Verso le ore 11 giriamo il promontorio del golfo e magicamente il mare si fa piatto, ancora poche miglia ed entriamo nel riparato fiordo di Savusavu.

Abbiamo prenotato, via e-mail con radio Ssb, una boa al Copra Shed Marina, avvisandoli che abbiamo bisogno di completare i documenti di ingresso. *Obiwan*, con la bandiera gialla issata a dritta dell'albero, attende gli ufficiali della *Custom, Immigration e Biosecurity*.

Entrando nel golfo, abbiamo notato, ormeggiata a una delle

prime boe, *Yasmin*, una bellissima barca francese di 18 metri, conosciuta nel marina di Papeete. E infatti è proprio Eric, il comandante di *Yasmin*, che con il suo tender dà un passaggio agli ufficiali che stanno venendo a bordo per le pratiche.

I tre sono molto amichevoli e le procedure abbastanza veloci. Mentre, seduti in pozzetto, compiliamo moduli su moduli e gli ufficiali si godono le nostre birre fresche, sentiamo provenire da terra musica ad alto volume e vediamo parecchia gente sfilare sulla strada lungo il mare. Incuriosita chiedo all'ufficiale della Custom di cosa si tratta, e lui in un inglese non proprio comprensibile, mi risponde qualcosa come "cannibal party". Io un po' stordita di mio e un po' stanca per la navigazione, rispondo «Ah! cannibal party?» pensando a una

qualche rievocazione storica delle antiche usanze. Prontamente Giovanni mi lancia qualche calcio sotto il tavolo: «Carnival Party, Raffa, Carnival!». Per fortuna gli ufficiali sembra non abbiano notato la mia gaffe e se ne tornano a terra tranquilli e sorridenti.

Alle Fiji i cannibali c'erano davvero, come ben hanno sperimentato i primi europei arrivati qui, in particolare alcuni missionari cristiani che finirono per diventare un succulento banchetto. Proprio su questo scherzavamo con Giovanni durante la navigazione.

Dopo un buon riposo scendiamo a terra per una prima esplorazione, ci guardiamo intorno e pensiamo di aver sbagliato qualcosa nella rotta: sembra di essere arrivati in India. I negozi sono indiani, con musica indiana assordante, nelle vetrine sono esposti dei sari, gioielli e abbigliamento tipicamente indiano. La cosa ci diverte molto e già mi vedo avvolta in un coloratissimo sari... va beh! magari la prossima volta.

Visitiamo poi il mercato, oltre alla frutta e alla verdura, molti banchi sono dedicati alla kava. Si tratta di una radice che viene seccata e venduta a mazzetti. I fijiani la riducono in polvere e ne fanno una bevanda usata per le cerimonie tradizionali e per le serate conviviali. Se bevuta in gran quantità dà una piacevole sensazione di benessere e rilassamento, come effetto collaterale può addormentare leggermente le labbra e la lingua. Sappiamo già di doverne fare scorta per quando ancoreremo vicino a un villaggio, specialmente nelle isole minori; è infatti consuetudine presentarsi al capo villaggio e fargli omaggio di un mazzetto di kava. Questa radice una volta ridotta



L'arrivo alle Fiji avviene da Est attraversando il gruppo delle isole Lau; **Obiwan** fa rotta prima su Savusavu per le pratiche d'ingresso e poi sul Vuda Marina.

in polvere, viene sciolta in acqua e filtrata con un panno in uno speciale contenitore di legno. Ci si siede poi tutti in cerchio sulle tipiche stuoie intessute di foglie di pandano e a turno si beve una o più coppette di kava.

Le coppette sono ricavate da mezza noce di cocco pulita e lucidata. Si beve tutti dalla stessa e, quando è vuota si battono tre volte le mani. Intanto si parla, ci si presenta e si risponde alle loro domande, che in genere vertono sul paese di origine e la quantità di figli. Con noi su quest'ultima domanda restano sempre delusi, il fatto che non abbiamo figli sembra costernarli, tanto che abbiamo pensato di inventarcene un paio, tanto per farli contenti.

Come facciamo ogni volta che è possibile, arrivati su una nuova isola, noleggiamo una macchina per visitare l'interno. Questa volta però, calcoliamo male i tempi: abituati alle piccole isole della Polinesia Francese, che si girano tutte in una giornata, a volte anche meno, non ci rendiamo conto che questa è

molto grande e riusciamo a vederne solo una piccola parte. La strada che va verso Nord, e che porta alla città principale, Labasa, è grande e asfaltata. Attraversiamo vallate rigogliose e immense piantagioni di canna da zucchero. Verso la fine del 1800 l'isola era sotto il dominio degli Inglesi e vedeva una larga espansione delle coltivazioni di cotone e di canna da zucchero. Per mantenere buoni rapporti



Il Vuda Marina è un sicuro approdo nella costa Nord Ovest di Viti Levu.

con la popolazione locale, il Governo inglese proibì l'assunzione dei fijiani nelle piantagioni. Così gli Inglesi fecero un accordo con il Governo coloniale indiano per assumere lavoratori indiani. Il contratto sarebbe dovuto durare cinque anni, ma a quanto pare gli indiani si trovarono bene a Fiji e ancora adesso la loro presenza è consistente.

Il risultato di tutto questo è che il paesaggio ha subito delle modifiche sostanziali con grandi abbattimenti di porzioni di giungla per lasciare posto alle coltivazioni di canna da zucchero. Ancora oggi si può incontrare il folkloristico trenino a scartamento ridotto che, con i vagoni carichi di canna, viaggia verso lo zuccherificio.

Labasa è una cittadina caotica e prettamente indiana, siamo in prossimità della festività di *Diwali* e tutti si affrettano a entrare e uscire dai negozi stipati di merce di ogni genere; enormi altoparlanti sparano musica "bollywoodiana" a tutto volume.

Dopo un pranzo, indiano naturalmente, siamo pronti a rientrare verso Savusavu seguendo la strada costiera sul versante Nord Est dell'isola, che sulla nostra cartina è segnata come una delle strade principali.

Sfortunatamente a Fiji quasi tutte le strade sono sterrate ed è così anche per questa. Naturalmente ci perdiamo nella campagna fijiana e siamo costretti a chiedere indicazioni a delle bambine in sari che rientrano da scuola e al gestore di un piccolo emporio dove diversi bambini mi guardano come fossi uno strano animale esotico.

Alla fine procediamo lungo vallate e montagne seguendo questa strada piena di sassi e buche e per nulla adatta alla nostra

auto a noleggio. Arriviamo a destinazione a tarda sera, stanchi, sbalottati e impolverati, ma divertiti dagli incontri.

I giorni passano tra un giro al mercato e un po' di lavori alla barca con un occhio alle previsioni meteorologiche per trovare il momento giusto per ripartire. Ancora qualche giorno e il vento che ha soffiato a più di 25 nodi dal nostro arrivo è finalmente in calo e possiamo percorrere le ultime 140 miglia che ci dividono da Vuda Marina.

A un'occhiata superficiale il canale che divide l'isola di Vanua Levu da Viti Levu sembra di facile attraversamento. Ingrandendo la carta nautica, invece, si scopre che si tratta di un immenso reef con qualche piccola pass navigabile. Per attraversarlo impieghiamo tre giorni di lunghe navigazioni giornaliere, con passaggi da brivido lungo il reef e pass strette e battute da onde e vento.

Il tratto più impegnativo è stato nelle acque di Blight, il mare interno tra le due isole, dove il vento si incanala. Il nome deriva del famoso capitano degli ammutinati del *Bounty* che, abbandonato in Polinesia Francese a bordo di una piccola lancia e con pochi uomini di equipaggio, atterrò proprio qui. Con gli Alisei di Sud Est che soffiano come vento prevalente, andare verso Sud, da queste parti, è una strada sempre in salita.

Una volta arrivati alla costa Nord di Viti Levu è tutto più facile: si naviga in un canale ben segnalato tra la terraferma e il reef. Dopo tre giorni *Obiwan* imbocca lo stretto canale di ingresso del Vuda Marina, passa davanti all'accogliente ristorante panoramico e ormeggia al molo di transito: questa sarà la nostra casa per il prossimi sei mesi. ■



Misteriosi navigatori polinesiani

L'inizio della colonizzazione delle isole polinesiane è stimato tra i 4.000 e i 3.000 anni avanti Cristo, mentre le isole più remote come le Fiji e le Tonga furono raggiunte circa 1.500 anni dopo. Quello che portò alla conquista delle ultime terre emerse del pianeta fu comunque un processo lungo che durò probabilmente fino all'Alto Medioevo. I primi a mettere piede negli atolli del Pacifico provenivano dall'Asia Sudorientale, dopo una lunga navigazione verso Ovest.

Di questa parte della storia dei flussi migratori la questione che affascinò maggiormente gli studiosi fu capire come avessero fatto quei popoli a raggiungere le sperdute isole del Pacifico. Fu un dilemma spinoso ma entusiasmante che coinvolse antropologi, etnologi e archeologi di fama mondiale: davvero questi popoli avevano percorso migliaia di miglia a bordo di piccole barche primitive?

Il primo occidentale a testare le qualità marine degli scafi polinesiani e fornire la prova empirica della loro capacità di effettuare lunghe navigazioni in oceano fu Eric De Bisschop. L'avventuriero e navigatore francese, di cui le cronache dicono che non sapesse neanche nuotare, nel 1939 con il catamarano autocostruito di 11 metri *Kaimiloa* andò dalle Hawaii alla Francia: un'intrepido viaggio di 19.000 miglia tra i tre grandi oceani. Negli anni in cui De Bisschop costruiva la sua barca e

salpava, un giovane studente norvegese di antropologia, Thor Heyerdahl, trascorreva un soggiorno di studio nelle isole Marchesi. Le sue scoperte lo portarono a ipotizzare che parte delle isole del Pacifico fossero state colonizzate dagli Inca.

Per dimostrare la sua originale teoria, il 28 aprile del 1947 con una replica di un'antica zattera in balsa battezzata *Kon Tiki* salpò da Callao, in Perù, e dopo 4.300 miglia il 7 agosto sbarcò nelle Tuamotu. L'incredibile viaggio del *Kon Tiki* rese celebre Heyerdahl, che passò il resto della vita a studiare i flussi migratori attraverso i mari, navigando anche su barche primitive.

Da qualunque parte siano giunti i primi uomini in Polinesia, resta il fatto che le loro canoe furono delle barche incredibilmente efficaci per raggiungere i luoghi più remoti della terra. Le Hawaii per esempio, poste al centro del Pacifico, furono raggiunte dai polinesiani nel 400 dopo Cristo. Una prova del fatto che mentre in Mediterraneo si navigava lungocosta gli abitanti di Fiji e Tonga intraprendevano viaggi di 3.000-4.000 miglia in oceano.

I polinesiani erano quindi abili marinai che veleggiavano a bordo di agili e veloci canoe. Di questo ne era convinto anche il navigatore e progettista inglese James Wharram, che fece della semplicità di queste barche antiche la base di tutti i suoi famosi catamarani.

A.S.