

FALKLAND: TWENTY YEARS AFTER

Il fatto che esista un solo volo la settimana - il secondo parte da un aeroporto militare inglese - la dice lunga sull'arcipelago delle Falkland: un luogo remoto presente più nella memoria storica che come entità geografica ben definita.

A bordo del 737 della compagnia di bandiera cilena che lo raggiunge il numero dei passeggeri si assottiglia man mano che, lungo la Cordigliera delle Ande, si avvicinano gli scali. Ci si guarda attorno, con fare quasi furtivo, per indovinare quali dei passeggeri superstiti arriveranno fino alla destinazione finale. A Punta Arenas, ultimo scalo in territorio cileno, si adempiono le formalità doganali prima di lasciare il continente e spiccare il balzo finale che, dopo circa seicento chilometri di mare, porta all'arcipelago delle Falkland. Il pilota, in avvicinamento, raccomanda di non effettuare riprese fotografiche. Il Mount Pleasant Airport rivela, inequivocabilmente, la sua natura militare circondato com'è da hangar, dalle cui bocche occhieggiano le forme aggressive dei Tornado in assetto da combattimento, da mezzi cingolati, mantenuti in perfetta efficienza lungo le piste, da casematte che, ben dissimulate, punteggiano la campagna circostante. Di fatto lo stato di tensione con la vicina Argentina non si è mai del tutto spento. Si respira un'aria di allerta che scompare, in ogni modo, non appena ci si allontana per percorrere le 30 miglia che lo separano dalla capitale.

Impressione disorientante. In poco più di un'ora l'atmosfera sudamericana, carica di ritmi e colori, scompare per lasciare spazio a una condizione ambientale prettamente britannica. Il personale dell'aeroporto indossa camicie bianche immacolate, pantaloni neri e scarpe lucide, i vialetti sono cinti da siepi ben curate, la segnaletica è molto precisa: un altro mondo, insomma.

I civili che abitano l'arcipelago sono circa 2.200, mentre il personale militare, che dalla madre patria si avvicina nell'aeroporto e vive, nel suo ambito, in una vera e propria cittadella, consta di circa 2.300 unità. La proporzione è quindi di oltre un militare (comunemente chiamati *squaddie*) per ogni civile, circostanza che incide non poco sul bilancio del Regno Unito.

L'aspetto della campagna è molto simile a quello delle *highlands* scozzesi, con minuscoli insediamenti rurali collocati su dolci pendii coperti da erica bassa, inframmezzati da laghi sottili dove, durante i week-end, gli sportivi del luogo amano pescare. E' l'unica forma di pesca praticata dagli abitanti delle Falkland; quella industriale, viene delegata, invece, a coreani e giapponesi che, in cambio dello sfruttamento delle acque territoriali, versano notevoli somme al Governo locale.

Stanley, la capitale, fondata nel 1844, affacciata in posizione protetta su un lungo e stretto braccio di mare, per la verità non è altro che un piccolo borgo dalle case multicolori, dotato di ospedale, scuola, ufficio postale, supermercato, due chiese e un museo. Ci sono anche una stazione di polizia, una mezza dozzina di chioschi, qualche pub, pochi alberghi e ancora meno ristoranti e, ovviamente, l'immane nastro verde del *turf* per le corse dei cavalli, altrimenti che Inghilterra sarebbe. Tradizione anglosassone che traspare anche dagli ampi orti antistanti le case, coltivati a verdura e abbelliti dagli immancabili e coloratissimi lupini.

Il *boom* edilizio, verificatosi dopo la guerra, non ha stravolto l'atmosfera decisamente familiare e rurale che vi si respira; non esiste un semaforo né tantomeno un cinema o un teatro, però i nomi delle poche vie che la attraversano non mancano di qualche pretesa come: Fitzroy Road, Shakleton Drive, Ross Road, tutti traggono la loro origine da personaggi storici. Immane una visita al Palazzo del Governo, residenza dei Governatori nominati dalla corona britannica fin dalla metà del XIX secolo. Poco distante la Christ Church Cathedral, collocata in prossimità del monumento costituito da

quattro ossa di balena, che commemora il centenario del dominio britannico sull'arcipelago, celebrato nel 1933.

Sul fondo del lungomare, sul quale si affacciano le sette miglia del fronte del porto, giacciono, talora affioranti, i relitti di oltre una ventina d'imbarcazioni che non ebbero fortuna nel tentativo di doppiare il famigerato Capo Horn; in questo canale riparavano le navi che avevano incontrato un mare troppo inclemente e a questa prerogativa è dovuta l'origine della cittadina.

Le abitazioni di questo arcipelago sono molto accoglienti e intime. Nel vestibolo, quasi fosse un rito, ci si spoglia degli indumenti più pesanti e, prima di accedere all'abitazione vera e propria, si lasciano le scarpe: il fango, provocato dal clima spesso piovoso, impone questa abitudine per mantenere pulite le moquette che, secondo la tradizione anglosassone, rivestono i pavimenti.

La sera, all'ora di cena, si ascolta con attenzione la radio locale che trasmette, per gli utenti dei voli interni del giorno seguente, i nomi dei passeggeri con l'orario approssimativo del decollo, sempre subordinato alle condizioni meteorologiche. A tale proposito occorre dire che i piloti delle Falkland sono abilissimi a sfidare la furia degli elementi a bordo dei bimotori Norman-Britten Islander, a otto/dieci posti dipinti, nella tipica livrea rossa. Sono in grado di decollare o atterrare, spesso anche sotto raffica, in uno dei quaranta campi di volo sparsi sulle isole, sempre ricavati su un verdissimo prato, con accanto una manica a vento mai ferma. A causa del fondo erboso delle piste, che accettano un peso limitato, viene pesato, oltre al passeggero, anche il bagaglio che non deve superare i 14 chilogrammi. Per l'eccedenza si paga un tanto al chilo.

Se per aria si va con i bimotori, per terra sono di rigore le Land Rover. E il motivo è evidente: la porzione di strada asfaltata sull' East Falkland, l'isola principale nota con il nome di Lafonia, non supera i 40 km. Il resto è, nella migliore delle ipotesi, costituito da strada sterrata, altrimenti ci si deve accontentare di piste attraverso la campagna, appena tracciate e molto accidentate, che mettono a dura prova le sospensioni delle jeep e, soprattutto, la schiena dei loro occupanti. Le poche vere auto circolanti sono i taxi, che prestano servizio tra Stanley e l'aeroporto, e le vetture della Polizia, che si limita a dare qualche rara contravvenzione per eccesso di velocità o a fermare, in ancor più rare occasioni, qualche portuale in stato di ubriachezza. Per il resto l'Arcipelago è uno dei luoghi più pacifici e tranquilli del globo.

Circa 1.700 gli abitanti residenti in città, i restanti 500 vivono in campagna o sparsi nelle oltre settecento isole di cui l'arcipelago si compone, alcune delle quali non sono altro che minuscoli lembi di terra sparsi nell'oceano. Questa parte di territorio, all'esterno della città di Stanley, prende indistintamente il nome di *camp*, dal vocabolo spagnolo "campo", che sta per campagna.

Gli abitanti delle Falkland, che ovviamente si conoscono tutti, vantano per la maggioranza origine inglese. Discendono da allevatori di pecore provenienti dalla Scozia, che hanno mantenuto tuttora la tradizione con oltre 700 mila capi presenti nelle varie fattorie, dislocate qua e là sulle isole.

Recentemente si è scoperto che esistono vasti giacimenti di petrolio e gas naturale, imprigionati nelle formazioni geologiche del fondo marino, ma finora non ne è stato iniziato lo sfruttamento.

La vita qui scorre in modo semplice e tranquillo: gli adulti svolgono le loro attività, legate per lo più ai pochi servizi esistenti, alla campagna o alla aziende ovine. Per i giovani ci sono le scuole fino alle superiori, mentre chi vuole andare all'Università si trasferisce, nella maggioranza dei casi, a Londra. A tale proposito una nota curiosa: gli abitanti che hanno superato la cinquantina, quando rientrano in Inghilterra, dicono: "I go home", torno a casa, anche se di fatto non possiedono una casa e vanno semplicemente a trovare parenti, amici o a fare shopping. I giovani, invece, usano l'espressione: "Vado in

Gran Bretagna", ciò a significare che trovano una maggiore identità nell'appartenere alle Falkland, che non all'Inghilterra, che appare loro alquanto lontana. I ritmi rallentati e la mancanza di grandi distrazioni portano a una grande disponibilità al colloquio: gli scambi frettolosi sono banditi e tutto si svolge in modo gradevolmente informale, contrariamente a quanto avviene in Gran Bretagna. Occorre indubbiamente una grande ricchezza interiore per vivere in un ambiente così rarefatto ed estremo.

La sensazione di terra di frontiera è acuita dalla limitatezza delle vie di comunicazione, dai collegamenti tra le varie isole che avvengono quasi unicamente per via aerea, dalla scarsa densità abitativa e alla sempre vigile presenza dei militari. Il giorno di Natale, per fare un esempio, tre Tornado passano in pattuglia sopra ogni isola per salutarne gli abitanti. Spesso, poi, le comunicazioni tra le isole minori avvengono via radio, a far capire quanto sia remota questa terra: un po' come in Papua o nell'*outback* australiano.

Ma la grande sorpresa, e allo stesso tempo la straordinaria ricchezza di questo arcipelago, è rappresentata dalle numerosissime colonie di pinguini e dalla sorprendente confidenza che gli animali selvatici mostrano nei confronti dell'uomo, riscontrabile altrove solamente nell'arcipelago delle Galapagos o nelle Everglades della Florida.

Già sull'isola maggiore esiste una colonia assai numerosa di pinguini. In circa tre ore di jeep attraverso la brughiera si raggiunge Volunteer Point, dove è possibile letteralmente passeggiare tra questi elegantissimi bipedi. Basta avvicinarsi alla colonia con calma, senza movimenti bruschi, e sedersi per terra, per essere attorniti da piccoli gruppi di questi animali che, simili a *gentleman* in frac, osservano con attenzione e curiosità gli intrusi visitatori, a pochi palmi dal naso.

Vale poi la pena di spostarsi di isola in isola per osservare le altre specie di pinguini: nei mesi di dicembre e febbraio, dopo la schiusa delle uova, c'è un andirivieni ininterrotto dei genitori che vanno a pesca per rientrare al nido ad alimentare i piccoli, mai sazi. L'arcipelago ospita, oltre ai pinguini, la più grande concentrazione di animali selvatici di tutto l'Atlantico meridionale, a settentrione della Georgia del Sud e dell'Antartide: nitticore, che gli inglesi chiamano aironi notturni, albatrici dalle ciglia nere, spettacolari per il loro volo, il bianco immacolato della livrea e il giallo intenso del becco, oltre a vari altri uccelli tra cui caracara, cigni, beccacce di mare, gabbiani e falchi.

Una esperienza indimenticabile è quella di affittare un bungalow, dove soggiornare per due o tre giorni in modo totalmente autogestito, in prossimità di una colonia di pinguini o di albatros. Questa sistemazione, possibile a Volunteer Point e a Saunders Island in località The Neck, consente un contatto pieno e reale con l'ambiente circostante, con l'aggiunta di un pizzico di fascino pionieristico.

Molti gli altri spunti interessanti che si offrono al visitatore: spettacolari le scogliere scoscese su un mare che può assumere, alternativamente e nel volgere di pochissimo tempo, il colore indaco dell'oceano caraibico o quello di piombo di alcuni quadri di Turner, sovrastato da un cielo sempre percorso da nubi velocissime. Numerose le anse dolcemente degradanti verso l'oceano, ricoperte da sabbie dorate, impensabili a queste latitudini, che richiamano paesaggi da Seychelles piuttosto che antartici, sulle quali spesso sono pigramente adagiati branchi di leoni di mare e di foche.

LA NOSTRA GUIDA

Documenti: Passaporto in corso di validità.

Valuta: Sterlina inglese e sterlina della Falkland, a pari valore, quest'ultima può essere riconvertita solo alle Falkland, nelle banche e non con grande facilità, quindi è bene

esaurire le scorte prima della partenza. Normalmente pagando in sterline inglesi, si riceve in cambio divisa locale.

Accettate le principali carte di credito, ma solo nella capitale e non in tutti gli esercizi.

Lingua: inglese.

Fuso orario: le Falkland sono quattro ore indietro rispetto a Greenwich, d'estate è in vigore l'ora legale.

Telefono: il prefisso internazionale è 500.

Corrente elettrica: 220 V con prese all'inglese.

Giornali: C'è un foglio locale che esce una volta la settimana, reca anche gli orari delle maree, e si chiama "Penguin (ovviamente) News".

Emergenze: L'Ospedale "King Edward VII Memorial" di Stanley è una struttura a gestione mista, civile e militare, di primissimo livello anche per le cure dentistiche. L'assistenza ospedaliera è a pagamento, quindi è preferibile stipulare un'assicurazione prima di partire.

Informazioni: L'ufficio turistico si chiama Falkland Island Tourist Board e si trova a Stanley al Publi Jetty. (www.tourism.org.fk)

Pericoli: i campi minati (pochissimi) sono indicati con molta evidenza e cintati: evitare assolutamente di entrarvi, perché le mine inesplose sopportano il peso di un pinguino, ma non quello di un uomo.

Orari: Gli uffici statali sono aperti i giorni feriali dalle 8 alle 12 e dalle 13.15 alle 16.30. Il supermercato resta aperto fino alle 20.00.

Come arrivare: ogni sabato da Santiago del Cile, (circa 5 ore di volo) o da Punta Arenas (1 ora di volo), con la Lan Chile. 18 le ore di volo, compresa la sosta di un'ora per il rifornimento all'isola di Ascension, se ci si rivolge alla RAF, con partenza dalla base militare di Brize Norton (Oxfordshire).

Abbigliamento: del tutto informale ovunque. Anche se il termometro scende raramente sotto lo zero, il vento, che soffia implacabile, abbassa parecchio la temperatura, quindi è raccomandabile un abbigliamento pesante e impermeabile, a causa delle piogge frequenti.

BOX 1

LA BATTAGLIA delle FLAKLAND

La battaglia delle Falkland vede in campo le forze argentine opposte a quelle della Gran Bretagna.

Motivo della contesa il possesso e il controllo del territorio delle Isole Falkland (Malvinas per gli Argentini) che, anche se scarsamente popolato e non particolarmente ospitale, costituisce un'ottima base per il controllo delle rotte sudamericane che passano per capo Horn e, comunque, per la posizione strategica di cui gode nella porzione meridionale del globo.

Fasi della battaglia

Nella notte del 25 marzo del 1982, a Bahia Paraiso, da una nave da guerra argentina sbarca un drappello di *marines* al comando del capitano Alfredo Astiz, che a sua volta agiva per ordine del generale Leopoldo Galtieri. Successivamente all'alba del 2 aprile gli Argentini, sbarcati in forze, costringono alla resa i 22 *marines* della guarnigione inglese.

Il primo ministro Margareth Thatcher invia una *task force* navale composta da 2 portaerei, 2 incrociatori, 12 fregate, 2 navi anfibe d'assalto, 3 sommergibili nucleari, 40 caccia-bombardieri, 52 elicotteri, oltre ad altri armamenti leggeri. Il 25 aprile viene

riconquistata la Georgia australe da parte degli inglesi e il 2 maggio un sommergibile nucleare affonda un incrociatore argentino che trascina con sé 368 marinai.

La guerra ha in seguito fasi alterne, ma con perdite ben più consistenti da parte argentina. Alla fine di maggio 450 paracadutisti inglesi fanno prigionieri 1.400 argentini.

E' a questo punto che la Thatcher annuncia a Londra che la capitale delle Falkland sarebbe stata riconquistata con la forza: il 14 giugno gli inglesi raggiungono la periferia di Port Stanley e il generale argentino Mendenez , per evitare un ennesimo bagno di sangue, tratta la resa, scongiurando così anche la distruzione della capitale. Il generale Moore dirama il seguente bollettino:

"Oggi, 14 giugno 1983 a Port Stanley alle ore 9 pomeridiane, tempo delle Falkland, il generale Mendenez si è arreso con tutte le forze argentine. Le isole Falkland sono di nuovo sotto il governo desiderato dai loro abitanti. Dio salvi la regina."

BOX 2

INTERVISTA a PETER MONK, inglese, che ha trascorso la sua infanzia alle Falkland, ora professore di Matematica all'Università di Newark, U.S.A., in soggiorno a Pebble Island.

(nella diapositiva è il signore con la giacca a vento rossa, con in mano un teschio di balena di fronte al Lodge di Pebble Island)

"Mio nonno Bertrand arrivò alle Falkland nel 1868, dove acquistò una fattoria sull'isola maggiore e sposò mia nonna, nativa dell'isola. Mio padre, invece, nacque in Gran Bretagna e approdò sull'arcipelago solo dopo la seconda guerra mondiale, imbarcato come primo ufficiale a bordo della nave "Lafonia", che faceva servizio tra Montevideo e Port Stanley.

In seguito abbandonò la vita di mare per dedicarsi all'attività di fattore, in Inghilterra, dove sposò mia madre e quindi si trasferì in Scozia, dove io nacqui nel 1956. Due anni più tardi tornò alle Falkland per gestire la fattoria a Pebble Island, ora trasformata in *lodge*, nel quale stiamo soggiornando.

Così i miei primi ricordi della mia esistenza sono legati a Pebble Island. Appena dopo il nostro arrivo mio padre apportò alcuni ampliamenti alla fattoria, che condividevamo con altri nostri parenti: credo che, in tutto, sull'isola vivessero circa 25 persone. Per giuocare c'erano un paio di bimbi della mia età; non esisteva scuola, come ora peraltro, e fu mia madre a istruirmi; mi rimaneva molto tempo libero, o così mi sembra ora, per potermi divertire sulla spiaggia o per gironzolare tra gli operai intenti al lavoro.

Il mio massimo divertimento era andarmene per mare su una barca per la pesca a strascico, ormai dismessa, che si chiamava "Malvinas" e usata da mia padre intorno agli anni '60. Il motorista, che era il responsabile della mia incolumità a bordo, mi permetteva di navigare ogniqualvolta non fosse richiesto il pernottamento in mare: di fatto, a quell'età, la mia grande passione erano le navi e le Land Rover.

Non esistevano telefoni né radio: l'unico modo per comunicare erano la posta o il radiotelefono, che era controllato dal capo fattore. Siccome ognuno poteva ascoltare, di fatto non esisteva la benché minima forma di *privacy*. Via radio veniva regolamentato l'arrivo degli idroplani, che gettavano il sacco della posta, o per eventuali necessità mediche e la consegna di brevi telegrammi. Raramente sull'isola approdavano imbarcazioni.

Non esisteva, come è ovvio, nemmeno la televisione. In estate tutti lavoravano alacremente con la fattoria e le pecore, accumulando riserve per l'inverno, durante il quale

si trascorrevano le serate proiettando vecchi film o giocando a *whist drive*, un popolare giuoco di carte.

Fui mandato a scuola nel 1965 e non feci ritorno all'isola per quattro anni: esisteva un servizio via nave tra Stanley e Montevideo, ma non era regolare. Quando vi feci ritorno, nel 1969, era stato realizzato il collegamento televisivo con la BBC World Service e potei così assistere allo sbarco sulla Luna in diretta.

Nel 1971 il servizio via nave venne sospeso, perché antieconomico, e rimpiazzato da un volo militare argentino che collegava Stanley con Commodoro Rivadavia, nel sud dell'Argentina.

Ogni qualvolta lascio le Falkland, e mi è capitato ripetutamente, temo sempre che sia l'ultima. Sebbene le isole, come io le ricordo da ragazzino, siano svanite, e ciò doveva essere, spero che le mie figlie riservino per loro un piccolo spazio nel cuore e mi auguro che un giorno ci si possa ancora tornare, come in questa occasione, tutti assieme.

I PINGUINI

Sono animali che vivono un po' dappertutto, contrariamente a quanto si potrebbe pensare, e non solo nell'Antartico, ma nell'emisfero australe. Si ipotizza che ciò sia dovuto alle fasce di acque calde equatoriali che rappresenta per loro una barriera invalicabile. Si possono incontrare lungo le coste desertiche dell'Argentina e del Perù, in Nuova Zelanda, o addirittura all'Equatore, come alle Galapagos, sospinti dalla fredda corrente di Humboldt.

Ne esistono diciassette specie al mondo, secondo alcuni biologi forse diciotto.

Molto diversi tra loro per dimensioni, variano dai 45 centimetri di statura per i pinguini dell'Australia, ai novanta centimetri del pinguino imperatore.

Alle Falkland sono presenti come nidificanti le seguenti specie: il pinguino reale, il pinguino di Magellano, il gentoo, il rockopper e il macaroni. Le altre specie possono essere viste occasionalmente.