

Mario Genco

GENTE DI MARE

1. Dal Mediterraneo all'Oceano

TORRI del VENTO
EDIZIONI 

IL LIBRO

È un libro diviso, diresti scaglionato, in tanti volumi. Quanti, nessuno può dirlo perché anche a mettere insieme tutti quelli presenti o nascosti sugli scaffali, è certo che ne siano stati scritti numerosi altri, nessuno può sapere dove e se esistano ancora.

Il Libro ha un titolo: si chiama «Matricola della Gente di mare di 1^a Categoria». Come dire: tutto il mare vita per vita.

I volumi hanno dimensioni ingombranti, non sono da comodino, sarebbe impossibile anche sfogliarli seduti in poltrona. Uno solo di essi riempie una scrivania, quando lo apri sviluppa ottantasei centimetri, il lato lungo della pagina ne misura sessantuno, quello corto quarantatre.

È da leggere con pazienza, con attenzione e con amore, perché è il Libro degli embrioni di tutte le storie di mare già scritte, di quelle che sono ancora in attesa di autore e di quelle che non lo saranno mai.

Ciascun lettore può costruirsi e raccontarsi perfino quella che preferisce.

Il Libro ha tanti protagonisti: tutti hanno una storia simile e ciascuno ne ha una diversa. I protagonisti sono uomini e navi, rarissime le donne. Il Libro contiene spesso, a partire da un certo tempo, le foto dei personaggi, a volte ritoccate con tratti di penna, ad aggiungere un baffo o un paio di occhiali, marcare un pizzet-

to: per restituire aderenza di realtà a volti originariamente glabri, o solo per sberleffo. Bambini, e uomini fatti sovente con mustacchi vistosi e fieramente ostentati. Sequenze temporali di foto, spesso della stessa persona scattate in tempi diversi e lontani fra loro, incollate nelle caselle che raccontano la vita marina degli uomini che vi sono ritratti. Molte foto hanno più di un secolo e tuttavia mantengono nettissima l'incisione e la grana, altre vanno scomparendo dietro l'ombra del tempo. Lo stesso può dirsi degli inchiostri succhiati dai pennini degli scrivani Applicati di Capitaneria, tenaci inchiostri neri miscelati centocinquanta anni fa per durare; in alcuni fogli dei registri più antichi scolorano con evanescenti sfumature brunorossastre, in quelli più recenti la qualità degli inchiostri scade, la scrittura ne è meno nitida, quasi dilavata.

Dentro al Libro navigano bastimenti di tutti i tipi: brigantini e golette; i più grandi erano i velieri che le marinerie anglosassoni chiamavano "best bark", il bastimento meglio fatto per il mare, e da noi capovolto in barcobestia e semplificato in barco, a tre o quattro alberi con vele quadre. Insieme con loro andava maremare un assortimento semimuseale di feluche e sciabecchi, bombarde, pinchi, bovi e lontri, leuti e leutelli, schifazzi, paranze e paranzelle, tartane, mistici, martingane, vellacceri, speronare, scorridoje; in qualche documento ci sono anche brigantinello e sciabecchetto. Tutti affannati a trafficare con i porti di tutti i mari, i più piccoli su e giù per il Mediterraneo e molti di essi attorno all'Isola, per

garantire i collegamenti tra le città e i paesi costieri difficili e malsicuri, disastrose le condizioni della rete stradale e frequenti gli agguati dei briganti.

Di tanto in tanto in alcuni documenti dell'Ottocento veleggia un misterioso natante, non classificato altrimenti che «con vela pantoria» e per quante ricerche siano state compiute, «pantoria» è rimasta parola indecifrata, ne tace perfino l'abate Alberto Guglielmotti, autore di un insuperato *Vocabolario Marino e Militare*; finché eccola navigare nella Nomenclatura dei bastimenti a vela che Lambert Radogna ha inserito in appendice alla sua *Storia della Marina Mercantile delle Due Sicilie*: «Barca pantoria: piccola imbarcazione senza ponte, a remi, usata per la pesca lagunare», ma nei sottocosta del Mediterraneo talvolta la troviamo inseguita da un vascello corsaro.

Col trascorrere del progresso, piroscafi a vapore mandati avanti dalle ruote giranti prima che dall'elica, transatlantici a carbone, e poi le motonavi e le turbocisterne.

I nomi di uomini e bastimenti si susseguono senza ordine apparente, né di spazio né di tempo. In un registro la vita di un uomo di mare si presenta proprio dal punto in cui sta per finire, perché il suo inizio era stato registrato in un volume precedente. In un altro accade il perfetto contrario: di uno che sarebbe diventato comandante di transatlantici, come le tracce lasciate fanno certamente concludere, sono annotati i primi imbarchi da mozzo, sull'ultimo margine a destra può essere in-

collata la foto di un ragazzino e il piccolo mare di carta a lui concesso è finito. E dopo? Prima o poi, la sua storia marinara sarà completata fino all'ultimo imbarco prima della pensione; o forse mai più. Fra la data dell'ultimo sbarco e quella dell'imbarco successivo, a volte passa solo il tempo di scendere da una scaletta e salire su un'altra. Fra il 1880 e il 1891, Salvatore Russo, classe 1841 con undici anni un mese e nove giorni di navigazione già scritti sul libretto, nostromo del brigantino a palo *Teresa Lo Vico*, lui e il bastimento e l'armatore, tutti di Termini Imerese, andò per nove volte avanti e indietro da Palermo ai porti dell'America. In undici anni undici volte, fra il 1864 e il 1875, il marinaio Filippo Giuliano, classe 1846, era andato in America e tornato a Palermo a bordo dei brigantini, aveva fatto pure un viaggio per Odessa.

Altre volte trascorrono mesi, anni, passati a terra ferma sotto i piedi in lavori precari, facchino di porto, manovale, o nell'ansia della disoccupazione. Che cosa fece per sei mesi il giovane allievo ufficiale Mariano Buonocore, famiglia di capitani di mare e di commercianti armatori: aveva vent'anni ed era sbarcato nella Sierra Leone dal brigantino *Ezio* alla fine di ottobre del 1882: ricomparve nel Libro e sul molo di Palermo il 2 maggio dell'anno dopo, per imbarcarsi sul vaporetto *Carlotta*, uno dei più piccoli piroscafi dell'armamento palermitano. Gli armatori fratelli Corvaja l'avevano fatto costruire a Livorno dai cantieri Orlando dieci anni prima: era di legno, stazzava poco più di cinquanta tonnellate lor-

de e dopo alcuni passaggi di proprietà andò in demolizione nel 1913.

È senza scadenze prevedibili la vita della gente di mare, senza domenica né feste comandate. Il capitano Andrea Canzoneri, uno dei patriarchi della navigazione transatlantica siciliana, inaugurò il XX secolo prendendo il comando del piroscafo *Serbia* e l'1 gennaio salpò verso il Mar Nero. Una vita mobile, regolata solo dai termini dei contratti d'imbarco. E talvolta neppure da questi, il mare non stipula patti con nessuno. Si legge di marinai e comandanti che navigano sulla stessa nave per anni. Il capitano Francesco Fardella (di Carlo, perché c'era un suo omonimo e quasi coetaneo che navigava negli stessi anni e sulle stesse navi), comandò il piroscafo *Etna* per tredici volte in otto anni, con lunghi periodi di imbarco. Ma c'è anche la storia matricolare del capitano di lungo corso Francesco Gioacchino Michele La Nasa, di Termini Imerese, comandante di piroscafi della *Navigazione Generale Italiana (N.G.I.)* che in sei anni fra il 1916 e il 1922 si alternò sulla plancia di undici navi diverse. Addirittura vertiginosi i cambi di nave per i giovani ufficiali. Il futuro capitano di lungo corso Francesco Guli dal 1899 al 1903 imbarcò da terzo e secondo ufficiale su diciassette piroscafi. Giovanni della stirpe Fileti in dieci anni totalizzò diciotto navi, con ventuno imbarchi, prima di cominciare la sua carriera di comandante. E furono quindici in quattro anni i piroscafi del primo ufficiale Francesco Rizzo, che infine li avrebbe comandati. Per ciascun capitano, soprattutto