

Mario Genco

GENTE di MARE

3. Verso il Novecento

TORRI del VENTO
EDIZIONI 

UN PORTO PERICOLOSO

Palermo era una città di mare e a contraddizione del suo stesso nome non aveva mai avuto un porto proporzionato allo sviluppo dei traffici, alle dimensioni e al pescaggio delle navi; carenti anche attrezzature, sovrastrutture e servizi adeguati.

«Palermo dopo l'uragano. Il porto non c'è più». I palermitani che oggi intravedono sull'ultimo scorcio delle strade che scendono verso il mare le grandi ciminiere delle navi da crociera e dei traghetti chiudere le prospettive dei palazzi, forse non ricordano più quel titolo, con cui «L'Ora» sintetizzava il disastro che la notte del 25 ottobre 1973 aveva sconvolto le banchine e strappato da ancore e ormeggi tutte le navi presenti, affondandone alcune e strapazzandone violentemente parecchie altre.

Da allora, il porto è stato risistemato e ampliato, e nuovi progetti – che appaiono a volte un po' sovradimensionati – promettono di renderlo più sicuro e ospitale. Ma proprio nei giorni in cui va in stampa questo libro, lo scalo sembra tornato alla sua vocazione di precarietà: due delle principali banchine sono inagibili e sequestrate dalla magistratura perché, stando alle perizie tecniche, le palificazioni su cui poggiano sono seriamente danneggiate.

Quella dell'ottobre 1973 fu una bufera da greco e levante, a Palermo vento da sempre nemico crudele di bastimenti, e fu l'ultima, fatti i dovuti scongiuri, di una lunga e dolorosa serie.

Un secolo e mezzo prima, fra il 6 e l'8 febbraio del 1821, ce ne fu una altrettanto devastante: dopo aver coperto di neve mezza Sicilia, mandò a infrangersi a terra decine di bastimenti, più di una dozzina a Palermo. Venti di greco e tramontana a Palermo, greco e levante nel Messinese.

«Tutti i legni che trovavansi nella Cala, quantunque raccomandati da diverse gumine [*gomene*] legate a terra ed alle ancore, pure fu tale la veemenza delle onde che andarono a sbattere nella spiaggia, dove arenati il mare finisce di danneggiarli. Il mare adunque ha per due giorni e due notti inferocito terribilmente». Così cominciava la cronaca del bisettimanale palermitano «La Rana» del 7 febbraio.

Si frantumarono contro il molo della Cala dieci bastimenti genovesi, fra brigantini, pinchi, golette, bombarde e sciabecchi, tutti carichi di carbone; solo uno portava baccalà. Sei colarono a picco; quattro si salvarono dalla perdita totale e si riuscì a recuperare buona parte del carico. Gravissimi danni anche a tre sciabecchi palermitani: uno vuoto, un altro carico di cassette di «portogalli» e il terzo, comandato dal capitano Nicolò Kirchner che aveva a bordo mobilia e carrozze del duca di Sperlinga.

In tanto disastro, si perdette un solo marinaio «il cui corpo restò per due giorni ludibrio delle onde». Come sempre accade, si verificarono gesti di coraggio e di abnegazione: «Una speronara messinese stava anch'essa alla Cala in punto di sommergersi non avendo scampo dalla furia del mare. Un mezzo le restava ed era quello di rifugiarsi al molo. A questo partito si deliberò il padrone e già a forza di remi si era allontanato da terra: Ma l'urto delle onde arrestò e soverchiò quel piccolo legno... L'equipaggio implorò soccorso. I marinai palermitani gli gettarono a un tratto delle corde e la speronara fu tratta nuovamente alla Cala e portata dopo molti stenti e molti palpiti a terra».

Né i bastimenti ormeggiati al molo Nord ne uscirono indenni. Uno sciabecco palermitano affondò e uno schooner austriaco fu salvato «con gomene ed altri soccorsi» dal Capitano di Porto e dalle guardie della Sanità. Assicurato al molo il bastimento, che veniva da Tunisi e con destinazione finale Smirne, si scoprì che quel disastro era stato grazia di Dio per alcuni: i quarantanove «mori, che con tutta l'abolizione della tratta dei neri vanno ivi in mercanzia». Soffrì anche lo schooner inglese *Racer*: «Vero testimonio di tutte le disavventure di Palermo sul di cui bordo fluttuante il Generale Pepe ed il Principe di Paternò conclusero la memoranda convenzione del 5 ottobre 1820». La «memoranda convenzione» era stato il patto segreto fra il

sindaco di Palermo e il generale borbonico Florestano Pepe, spietato repressore della rivoluzione, che sanciva la capitolazione della città.

Qualche giorno dopo, il console generale del regno di Sardegna a Palermo ricevette un rapporto dal console di Messina: anche in quel porto si erano vissute ore di paura per la sorte dei numerosi velieri all'ormeggio: «Ma mediante gli sforzi e le cure dettate dall'arte nautica non vi fu quel danno che temer fece una sì terribile tempesta». I bastimenti che stavano nella parte interna del porto non ebbero alcun danno, mentre «la maggior parte di quei che erano dopo l'ufficio sanitario fino alla Dogana, ha sofferto dei danni per reciproci urti fra di loro, ma riparabili... Per la Dio mercé non ci fu perdita né di Bastimenti, né di uomini, né di merci».

Come accadeva sempre, e tuttora accade, a un sinistro di mare seguì necessariamente il contenzioso economico e burocratico. Passata la paura e verificati i danni, i capitani dei bastimenti naufragati o danneggiati chiesero l'esenzione dal pagamento della «tassa di tonnellaggio», cioè i diritti portuali da pagare in relazione alla stazza del bastimento. In attesa delle decisioni del governo napoletano, il comandante generale delle Armi – che era Nunziante – accordò che la direzione del Compartimento delle Finanze si limitasse ad esigere una caparra sulla somma da riscuotere. La riposta da Napoli si fece attendere fino a settembre: «La Mae-

stà Sua si è degnata accordare la richiesta esenzione ai soli padroni di quei legni che interamente si perdettero, escludendo quelli che restano suscettibili di riattamento». Sulle tasse, i borbonici non amavano transigere.

Le carte del consolato sardo a Palermo contengono anche il permesso accordato al capitano genovese Giobatta De Gregori, cognome di casata illustre fra i capitani e gli armatori genovesi «di tirarsi in terra perché scarichi l'acqua di cui fu ingombrato nell'ultima tempesta». Da Genova, l'Ammiragliato scrisse al console: «Nell'atto che la prego di prestare ai naufraghi tutta quell'assistenza di cui possano aver bisogno in questo disgraziato avvenimento, le porgo eziandio i miei distinti ringraziamenti».

Passarono tre anni e le tempeste tornarono a frantumare a riva raccolto di carcame.

Una dietro l'altra, sempre da grecale. Due settimane di seguito, con brevi momenti di calma che illudevano, e subito disilludevano, bastimenti ed equipaggi.

Fra l'antivigilia di Natale del 1824 e l'Epifania del 1825 il Tirreno meridionale era diventato impraticabile.

Dai porti di Trapani, Messina e Palermo avevano fatto vela in quei giorni cinque bastimenti con i carichi e le destinazioni più disparate.

Da Trapani era partito il 23 dicembre il brigantino *Partenope*, 184 tonnellate di stazza comandato dal giovane capitano Domenico Perillo, ventinove anni di Proci-