

Gianfranco Vanagolli

l'oro del POUM

Edizioni il Frangente

“Albe e notti qui variano per pochi segni.”

Eugenio Montale,
Il sogno del prigioniero, in *La bufera e altro*

I

Il comandante della *Cayetana Ramirez* dovette rassegnarsi ad acquistare l'esecrata «Vanguardia Española», dopo aver cercato «Solidaridad Obrera» o «La Batalla», merce introvabile a Valencia, ora che si sentiva gridare sempre più forte lungo le sponde del Río Guadalaviar “*Ya hemos pasao!*”. Ne lesse il titolo d'apertura all'equipaggio riunito: “Madrid è stata annessa alla Spagna”, passando dopo una sofferta pausa in cui sembrò che tutti trattenessero il respiro al sommario: “Ieri, a metà mattina, le truppe del Caudillo Franco, imbattute, sono entrate vittoriosamente nella capitale, che le ha accolte con esultanza”. Per concludere, consumata una nuova pausa: “Le forze rosse, sconfitte e fuggitive, non hanno potuto far fronte alla potenza travolgente della grande offensiva iniziata due giorni fa dal glorioso esercito spagnolo”.

Quei marinai avrebbero voluto piangere, ma gliene mancò il tempo, perché dalla banchina si prendeva d'assalto la nave.

Altrettanto accadeva, in quella fine di marzo del 1939, a Cartagena, come nella vicina Alicante, sottobordo alla *Campillo*, alla *Stanbrook*, all'*African Trader*, alla *Winnipeg*, alla *Mariouga*, alla *Rownyn*, che imbarcarono anch'esse la Retirada repubblicana, la

cui meta, invece dei Pirenei, era stata la costa tra la Murcia e la Catalogna.

Disperato convoglio, i mercantili presero il mare quando poterono, senza un minimo di ordine, ma tutti diretti a Orano, sulla più vicina sponda magrebina. Su di essi si pigiavano cinquemila fuggiaschi che, le fisionomie segnate dal tracollo, non cessavano un momento di spiare l'orizzonte, sul quale poteva apparire la crociera tedesca, che era padrona di quelle acque. Erano in larga maggioranza comunisti.

Non però sulla *Cayetana Ramirez*, dove i più tra quanti vi erano saliti si riconoscevano nel POUM, il Partido Obrero de Unificación Marxista, o nella CGT, l'anarchica Confederación General del Trabajo e, che fossero stati miliziani della Columna de Hierro, della Columna Buenaventura Durruti o della Columna Tierra y Libertad, nel ricordo del sangue che i comunisti gli avevano cavato dalle vene non li volevano accanto. E se dapprima si rincorsero da poppa a prua come un rimando di echi solo degli orgogliosi "Viva il POUM!", davanti a dei focolai di reazione – "Traditori!" – ci fu chi scandì "Giornate di Maggio!" o "Hurrà Andrés Nin!", facendosi portavoce dell'indignazione ancora viva per le prepotenze degli Asaltos a Barcellona nel '37 e per il martirio che aveva sofferto quel leader, rapito e ucciso dai sicari di Stalin. Scoppiarono risse, che qua e là spazzarono via valigie, cesti, zaini e sacchi da dov'erano stati ammucchiati alla partenza, e la rabbia per i repulisti, con i tentativi affannosi di metterci rimedio, gonfiò la bagarre.

Davanti alla minaccia che essa potesse estendersi a tutta la nave, il comandante armò la guardia franca: tre marinai e il nostromo che, pistole in pugno, si imposero ai più facinorosi, senza però riuscire a impedire un'ultima convulsione nella quale un vecchio

cabo, reduce di molte battaglie, arrivato già gravemente ferito su una lettiga a Valencia, precipitò da una tuga e si ruppe la testa contro un golfare. L'assurdità di quella morte puntellò la tregua e motivò la decisione del comandante di non dare il cadavere al mare, ma di custodirlo per il resto del viaggio in una vecchia caldaia dismessa che si arrugginiva sul ponte, in attesa di poterlo seppellire a terra, con gli onori dovuti a un soldato.

A dodici ore di tempo buono ne seguirono altrettante di venti freschi, con rovesci di pioggia che flagellarono la nave e costrinsero quanti erano in coperta a pensare a ripararsi sotto i pochi cenci che avevano. Fu così che l'arrivo a Orano, in un tramonto grigio, avvenne nella calma più assoluta, cui contribuì anche la curiosità per un paesaggio nuovo per quasi tutti, a bordo. Esso aveva il suo punto focale in un'altura, che i marinai indicarono come col d'Aïdour, sormontata da una fortezza antica. Un'altra all'incirca della stessa epoca si trovava sospesa sulla radice di una diga fronteggiata da un profondo frangiflutti oltre il quale si vedevano svettare gli alberi e i fumaioli di molte navi all'ormeggio.

Gli arrivi in porto durarono a lungo. L'ultimo fu quello di una cisterna, la *Maritines*, preceduta di poco dalla *Stanbrook*. Fu notata la differenza tra la prima, stracarica, e la seconda, sulla quale avevano navigato, molto comodamente, solo una trentina di persone.

Un cordone di fucilieri senegalesi e di poliziotti apparso sulle banchine impedì a chiunque di scendere a terra. Ma non ci furono proteste: si pensò piuttosto, nella generale stanchezza per il viaggio, a tirare il fiato e, rivivendo le ultime ore della repubblica, a cosa avrebbe riservato l'immediato futuro.

«Ci daranno da mangiare.»

C'era chi non toccava cibo da giorni e Sancho Panza sognava un piatto caldo e un bicchiere di vino.

«Ci daranno un tetto.»

Circolava un certo ottimismo: il porto di Orano, con la bandiera della Repubblica francese che vi sventolava, era il ciglio del burrone dal quale si era usciti, e nel quale si sarebbe potuti restare soltanto in un cimitero, o nel fondo di una galera. Da quell'approdo si poteva ricominciare. Senza farsi troppe illusioni, però, secondo alcuni:

«Vi siete scordati che a Parigi non c'è più Léon Blum e che Monsieur Daladier vuol farlo dimenticare in faccia al mondo?».

E a chi obiettava che se si era a Orano e non in un porto italiano o portoghese c'era una ragione, si replicava che la Francia aveva bloccato alla frontiera i treni carichi di armi pesanti e di munizioni, che avrebbero potuto ridare slancio all'armata repubblicana in crisi.

Da quale lato inclinasse la verità si vide quando la gente sbarcata dalle navi, soprattutto donne in cerca di cose indispensabili ai loro bambini, fu ricacciata indietro dal cordone armato, che non si era mai mosso dagli ormeggi. A chi chiese spiegazioni venne risposto che bisognava aspettare ordinatamente il cibo che sarebbe stato distribuito. La promessa fu mantenuta solo il terzo giorno dall'ultimo approdo. Arrivarono degli autocarri, mentre un altoparlante gracchiava che sui bordi ci si organizzasse per ricevere la refezione. Essa consistette in un pane a testa: una miseria che restò lontana dal levare la fame a chi non aveva da mettere sotto i denti qualcosa di suo. Anche l'acqua venne data a misura.

La seconda refezione fu dello stesso desolante tenore. Ma non ci fu da lamentarsi unicamente di questo, perché le docce e le

latrine delle navi, concepite per soddisfare le esigenze dei soli equipaggi, erano diventate impraticabili già durante la navigazione. Così ci si liberava fuori bordo, aggrappandosi alla battagliola, se si era agili e giovani. Per i malati, gli anziani e i più piccoli non restava che il ponte, sul quale i mozzi gettavano frequenti secchiate d'acqua, senza tuttavia riuscire a pulirlo, tanto che continuavano a ronzarvi sopra sciami di mosconi così aggressivi da far diventare la tortura dei pidocchi e delle cimici, considerata a lungo nelle trincee e nei tuguri disseminati dovunque dalla guerra la più odiosa, assolutamente sopportabile.

Le proteste cadevano nel nulla. Anche quelle che, a un certo punto, esplosero sulla *Stanbrook*, un ferivecchio di carboniera da 1400 tonnellate dove erano riusciti a salire incredibilmente più di duemilaseicento profughi, contro i cinquanta previsti. Il comandante, un gallese che, forte delle ragioni del suo sdegno, era sceso sulla banchina chiedendo di poter conferire con le autorità consolari britanniche di Algeri, aveva dovuto risalire lo scafandrone con una barriera di baionette sul viso.

Le stesse maniere spicce vennero usate con tutti gli spagnoli residenti a Orano che per solidarietà si fecero man mano sulle banchine portando generi di conforto per i loro sfortunati connazionali. Di contro i coloniali e i poliziotti non si peritavano di salire a bordo ventilando qualche minima concessione, che in quell'inferno dove mancavano anche gli occhi per piangere appariva generosa, in cambio di qualsiasi cosa passasse loro per la testa: un frutto per infilare le mani nelle mutande di una donna, due per farsi toccare; un *piron* di robbaccia per un orologio; una bustina di magnesia per un paio di scarpe.

Ma questa bassa malvagità era nulla in confronto a quella che inchiodava la situazione, e che era strategica, come capì quel

carnaio sempre più sfinito, molle di sudore di giorno e livido di freddo di notte, quando gli altoparlanti cominciarono a martellarlo dall'alba al tramonto sui vantaggi di cui avrebbe goduto chi si fosse arruolato nella Legione Straniera, o intruppato in certe compagnie di lavoro impiegate nella realizzazione di opere pubbliche nella regione.

Sulla *Cayetana Ramirez*, trascorso il quinto giorno dalla sua drammatica blindatura nel porto, in un clima di rancore montante per una punizione immeritata, fu deciso che sarebbe stato troppo onore per la Francia avere il corpo del valoroso *cabo* e nella notte sul sesto lo si filò silenziosamente in mare col suo sepolcro.

II

Se i profughi riuscivano a sopravvivere nelle galere e nei pozzi neri che erano diventate le loro navi la ragione era una sola: la prospettiva di veder arrivare un giorno altre navi su cui imbarcarsi per attraversare l'Atlantico e andare negli Stati Uniti e in Messico. E un accordo, effettivamente, era stato raggiunto tra il governo della repubblica, ormai in agonia, e i governi di quegli stati, cosicché ora si muovevano, senza dare troppo nell'occhio, un Servicio de Emigración de los Republicanos Españoles e una Junta de Auxilio a los Republicanos Españoles. Di essi, tuttavia, poco si sapeva, salvo che riflettevano le fratture maggiori maturate lungo la storia del Frente Popular, e poco si parlava, nella consapevolezza che farlo non avrebbe aggiunto nulla alla possibilità di vedere più nitidamente il futuro.

Sempre meno sostenibile, la situazione ebbe una svolta l'11 maggio, quando furono fatti scendere a terra i 423 profughi della petroliera *Campillo*, che si erano imbarcati a Cartagena. Essi, però, poterono rallegrarsi solo per poco giacché, ancora sulla banchina, dopo essere stati divisi in due gruppi, uno di civili e uno di militari, vennero inquadrati per essere avviati sotto scorta rispettivamente alle carceri cittadine e verso alcuni campi di raccolta dell'interno. L'equipaggio, che aveva creduto di essere lasciato a

bordo, presidio naturale di una nave di bandiera estera comunque protetta dalle convenzioni internazionali, fu anch'esso sbarcato e associato ai civili. Nel passarvi davanti un marinaio gridò alla volta della *Cayetana Ramirez*: «Ci portano in gattabuia!» e il saluto che fece col pugno chiuso gli costò un ceffone.

Era plausibile che gli sbarchi sarebbero continuati e in effetti il 13, a sera, fu evacuata l'*Africa Trader*, meno l'equipaggio, inglese, cui si ordinò di salpare le ancore non appena si fosse stati pronti a muovere. I profughi dell'*Africa Trader* seguirono l'identica sorte di quelli della *Campillo*. Lo sconcerto era grande. Ci si chiedeva come si potessero combinare il carcere e i campi con la promessa dell'America, cui pure ci si continuava ad aggrappare con la forza della disperazione.

A bordo della *Cayetana Ramirez* si concluse che, in quel magma, c'era un solo punto fermo, e cioè che nelle ore successive in qualche modo sarebbero stati messi tutti sotto custodia e che, da lì in avanti, ci sarebbe stato da tirare a indovinare più che mai. Fu in questa visione delle cose che il comandante, il primo ufficiale, il direttore di macchina e due miliziani, tutti militanti del POUM, si riunirono nottetempo in plancia, dando l'idea ai pochi che li videro, quando ne discesero per eclissarsi sottocoperta, muti e rapidi, di aver preso una decisione importante.

L'ultima nave a essere evacuata fu la *Stanbrook*, il 30. Quanti ne discesero non sarebbero arrivati vivi fino alla prigione o nei campi se prima non fossero stati accolti in una specie d'infermeria, sotto una grande tenda, e lasciati lì per alcuni giorni, trattati finalmente con un po' di umanità.

Fu uno spiraglio che i profughi videro man mano allargarsi, seppure tra imperscrutabili ritorni di rigore, mentre continuava, sempre ossessiva, la campagna a favore degli arruolamenti nella

Legione Straniera e nelle compagnie di lavoro, che corrispondevano rispettivamente allo spettro di una ferma obbligatoria di non meno di cinque anni, previo un duro periodo di addestramento a Sidi bel-Abbes, e a un lavoro massacrante alla costruzione della Transahariana, una strada ferrata concepita per unire l'Algeria alla Nigeria. In entrambi i casi si sarebbe trattato di vivere per lo più nel deserto, con tutti i suoi pericoli, tra cui feroci tribù di predoni.

Incomparabilmente più interessanti erano per i profughi le voci, crescenti dai primi di maggio, del prossimo arrivo delle navi che dovevano portarli di là dall'Atlantico. In parallelo emergevano evidenti i segni di una ricomparsa della compagine comunista in tutta la sua fredda capacità di organizzarsi e di occupare ogni spazio utile a rendere indiscutibile il predominio che già le davano i numeri. I suoi capi, riconoscibili in quasi tutti i fuoriusciti della *Maritimes*, avevano l'aria di saperla lunga su quelle navi, che quando entrarono in porto rivelarono i contrasegni della France-Navigation, una casa armatoriale contigua al caduto governo repubblicano e infiltrata dal partito comunista che, col tempo, ne aveva fatto un suo strumento.

Le navi erano quattro, la *Sinaia*, l'*Ipanema*, la *Mexique* e la *De Grasse*, noleggiate a Bordeaux, Marsiglia e Casablanca dal Servicio de Emigración, cui non mancavano i fondi, avendo nelle proprie casse, al sicuro in Francia, oltre cinquanta milioni di dollari corrispondenti ai beni sequestrati ai nazionalisti e alla Chiesa all'inizio della guerra. Cominciarono a imbarcare subito e subito apparve chiaro come i bordi si riempissero di passeggeri scrupolosamente selezionati, sotto lo sguardo benevolo delle autorità francesi, per le quali l'infamia che si consumava non poteva essere che una questione interna alla Retirada, essendo

loro prioritario interesse mandarla a puzzare il prima possibile oltreoceano. Quanto ai reietti, certo i più irriducibilmente rivoluzionari, i più difficili da gestire, una mescolanza di trozkisti, anarco-sindacalisti, anarchici e libertari non inquadrabili, avrebbero rappresentato una risorsa, poiché non gli sarebbe rimasta altra scelta, per sopravvivere, che infoltire i ranghi della Legione o far avanzare la Transahariana.

Essi vedevano consumarsi la speranza di partire mentre bivaccavano o si trascinavano sui piazzali del porto, l'aspetto tanto dimesso e stracco che la polizia se ne preoccupava meno che se fossero stati dei clochard o degli zingari. Avevano gli sguardi fissi sui barcarizzi, che i protetti del Servicio de Emigración oltrepassavano coi visti in tasca man mano che in qualche ufficio venivano loro consegnati.

Andò avanti così fin quando, una mattina, arrivò a distrarli un pontone che, attrezzato con una gru e una pompa a ruote, al seguito di un rimorchiatore, salpò da un molo periferico per andarsi a fermare sottobordo alla *Cayetana Ramirez*. Dal pontone, affollato anche di poliziotti, si calò in mare un palombaro, riemergendo poco dopo per reimmergersi mentre la gru gli brandeggiava sullo scafandro.

Nessuno fra i reietti che sapevano della tomba sul fondo ebbe dubbi riguardo allo scopo di quell'apparato e pochi ne nutrono sul fatto che lo avesse messo in moto una soffiata fatta al momento giusto.

«Ecco come quei maledetti del Servicio ci chiudono i cancelli senza sporcarsi le mani! Quelle le fanno sporcare ai francesi che, possiamo giurarci, ci caricheranno un morto ammazzato sulle spalle!»

«*Maricones!*»

«*Hijos de puta, debes morir ahogados!*»

«*Nos vengaremos!*»

Il coro di imprecazioni e di impropri si estese in un istante come un incendio nel fitto di un bosco anche agli ignari di ciò che stava succedendo. Così, quando la gru ebbe depositato la caldaia sul pontone e poco dopo fu notato un obliquo dispiegamento di poliziotti sui moli, l'accolta sempre più vocante, prima che glielo si potesse impedire, si gettò verso la *Cayetana Ramirez* e, salita impetuosamente a bordo, ci si asserragliò.

III

Orano si ammantava delle prime ombre della sera quando nel commissariato si raccozzarono le testimonianze, classificabili sotto le più diverse sigle burocratiche, arrivate per l'intera giornata dal porto e sulla loro base si stilò una relazione destinata a ogni scrivania che avesse titolo per riceverla. Essa, ricostruite le fasi del recupero della caldaia e data una fisionomia al cadavere – “di un individuo di sesso maschile dell'apparente età di 40-45 anni, con segni di ferite, tra cui una, mortale, alla nuca” – si dilungava su quanto era avvenuto in seguito, ovvero “un dispiegamento di ingenti forze che, dopo molte inutili intimazioni ai sediziosi a recedere dal loro atteggiamento provocatorio”, erano passati all'azione: “Tre le squadre impegnate che, alternandosi, hanno dato la scalata alla nave, senza riuscire, però, a penetrarvi, perché respinte violentemente”.

La descrizione dell'assalto era minuziosa e mentre sottolineava il coraggio dei poliziotti, rovesciati dalle scale e bersagliati con qualsiasi cosa potesse ferire, ne attribuiva almeno altrettanto ai loro avversari: “Incredibilmente risoluti, tutti: gli uomini, in grande maggioranza, ma anche le donne, i bambini, i malati e i feriti”. Le conclusioni erano interlocutorie: “Si è presa in considerazione la possibilità, finito in un nulla di fatto l'ennesimo

assalto, preceduto dall'impiego di idranti, di fare uso delle armi. Non si è proceduto, tuttavia, in questo senso, essendoci sembrato di dover prima riceverne l'ordine dagli organi superiori”.

La relazione portò all'apertura di un tavolo in prefettura, il quale decise unanimemente di lasciare alla fame e alla sete il compito di sostituirsi alla polizia o ai soldati, per cambiare strada, però, dopo che apparve chiaro che gli assediati – tra cui non pochi anarchici “puri” della regione di Saragozza e anarcosindacalisti catalani, le vette mistiche del panorama rivoluzionario – si sarebbero lasciati morire. Prese piede, allora, il partito del ricorso alla forza e si preparò un piano per un blitz da affidare a un *commando*, ma si osservò che a bordo della nave avrebbero potuto esserci delle armi nascoste e che, in quel caso, gente che le aveva maneggiate fino a pochi giorni prima in una guerra spietata le avrebbe cedute solo morendoci sopra: sarebbe stata una strage, di fronte alla quale non si era affatto sicuri che le migliaia di spagnoli in città, che vivendo oltremare si sentivano spagnoli e basta, né rossi né neri, sarebbero stati a guardare. Inoltre il fatto non avrebbe potuto essere tenuto nascosto: ne avrebbe parlato la stampa e i nemici della Francia, che aveva riconosciuto il governo di Francisco Franco, ci si sarebbero ingrassati.

Alla fine, convenuto di attribuire alla morte dell'individuo trovato nella caldaia una causa accidentale e alla sua inconsueta sepoltura una giustificazione d'ordine igienico, ci si indusse a chiudere l'*affaire* con una trattativa che durò poche ore. Si convenne che le donne, i bambini, i vecchi, i malati e i feriti sarebbero passati dalla *Cayetana Ramirez* direttamente sulla *Mexique*, l'ultima nave della France-Navigation ancora in porto, mentre gli uomini validi, preso il mare la *Mexique*, si sarebbero consegnati alla polizia.

L'accordo fu osservato, anche se con l'aggiunta di una clausola sottaciuta che la zampa sbirresca del tavolo ritenne irrinunciabile.

«Pronti!» venne scandito nel cortile del commissariato non appena la *Mexique* ebbe lasciato l'ormeggio e quando i rivoluzionari, in fila, ci si affacciarono, trovarono ad accoglierli due ali di mazzieri che li passarono diligentemente "à tabac". Dopodiché furono aperti i registri preparati per gli arruolamenti nella Legione e nelle compagnie di lavoro.

Nessuno si lamentò del trattamento e ciascuno offrì le botte e il resto alla causa. Semmai fu più dura da sopportare la *corvée* cui tutti furono obbligati, nel porto – ora a riempire di sale le stive di una nave, ora a scaricare carbone, ora a pulire i binari sulle banchine – perché metteva loro davanti la *Cayetana Ramirez*, quel pezzo di patria perduto e, come loro, triste sotto il cielo, vi sfogorasse pure il sole. L'equipaggio, specialmente, ci lasciava gli occhi sopra e il comandante l'accarezzava addirittura, non mancando peraltro, quando incontrava gli occhi di alcuni dei suoi più prossimi, di catturarli per un attimo, ricambiato.

Poteva accadere che la *corvée* avesse la sua cornice fuori dal porto, nel cuore della città o nelle campagne vicine. La città era graziosa: vi correvano la Rue d'Arzew, grande e dritta, fiancheggiata in tutta la sua lunghezza da eleganti portici e tappezzata d'insegne e di cartelloni pubblicitari; il Boulevard Gallieni, il Boulevard Seguin e il Boulevard Magenta, tra una bella chiesa e il verde di un giardino pubblico, e vi si aprivano spazi sempre animati, come la Place des Victoires e la Place Kléber. A breve essa sarebbe diventata per i futuri legionari e spaccapietre un miraggio come altri ne avrebbero visti nel deserto e, per quanto ci avessero sofferto, l'avrebbero rimpianta. Per questo, se in una sosta un brigadiere non ossessivamente ligio al regolamento per-

metteva loro di sedersi a una mesquita, se ne stavano incantati a guardare la gente passeggiare, o ferma davanti alle vetrine dei negozi, quasi a imprimersela nella memoria.

Ma era un abbandono che serviva anche a assicurare la sorveglianza e ad aprire la strada a qualche strappo che fosse altro da un bicchiere di cattivo vino. C'era da assolvere un compito in seno alla guerra che, persa, non era però finita. Esso era già stato dato in carico ai più fidati tra quanti erano partiti per l'America con la *Mexique*. Ora si trattava di dargli altre gambe e di sperare che fossero davvero buone, perché le aspettava un cammino che, tutto lo lasciava supporre, sarebbe stato lungo e difficile.

IV

Un pomeriggio d'inizio settembre fu notato del movimento nei pressi della *Cayetana Ramirez* e di lì a poco si sparse la voce che, messa all'asta perché l'armatore era scomparso, probabilmente travolto dalla guerra, l'aveva comprata un armatore malagueño. La sua partenza era data per prossima: il tempo che sarebbe occorso per darle un equipaggio, rifornirsi e imbarcare un carico di sale e di olio di palma, destinato, si diceva, all'Italia. Ma non mancava chi sosteneva che l'Italia c'entrasse perché il malagueño copriva un armatore italiano che non voleva apparire per mettersi al riparo da probabili difficoltà e complicazioni, visti i rapporti tesi e in via di peggioramento tra Roma e Parigi.

Ogni informazione venne vagliata con molta attenzione dal comandante della *Cayetana Ramirez* che, con pochi altri membri dell'equipaggio, benché in attesa di partire per Sidi Bel Abbès, era stato trattenuto a Orano in una condizione non definita per dare una mano dovunque nel porto occorressero esperienza e colpo d'occhio. Gli fu possibile, così, raggiungere Place Kléber e da lì una strada vicina, per infilare un portone in ombra dov'era entrato altre volte e chiedere a una balena discinta di Consuelo la Sevillana. Non dovette aspettare molto. Con Consuelo aveva legato dalla prima volta ed era stato facile dirle in cosa credesse

e cosa lo aspettasse, prima o poi. Era nata una di quelle prossimità tra individui marchiati per una qualsiasi ragione, opache e cristalline insieme, ascrivibili a un'ora come a una vita, graffiti eterni di ogni porto.

«Dammi da scrivere», disse il comandante e, avuto un foglio, lo riempì rapidamente per poi metterlo in una busta su cui vergò un indirizzo.

Consuelo non chiese e non commentò. Si gettò addosso uno scialle e in un istante fu in strada, ripetendosi quanto aveva ascoltato: che era vitale che quella lettera arrivasse a destinazione.

La *Cayetana Ramirez* mollò gli ormeggi una mattina presto per mettere la prua sulle Baleari, che si lasciò di poppa dopo aver attraversato il canale tra Ibiza e Maiorca, e poi su Livorno, dov'era attesa.

Non passò una settimana dal suo arrivo a destinazione che essa, svuotate le stive e salutata dall'equipaggio che tornava in Spagna, ricevette il suo numero nel Registro di matricola del Compamare della città toscana con il nome di *Dina Teis* e, insieme al contrassegno della compagnia di navigazione, alzò al picco il tricolore. Quindi entrò in bacino su prescrizione del RINA, che l'aveva trovata idonea a navigare ma non senza essere stata prima sottoposta a degli importanti raddoppi nello scafo e a lavori interni.

La sua storia, del resto, camminava da parecchio, come poté constatare un funzionario del ministero degli Esteri in forza al Gabinetto Ufficio Spagna venuto da Roma, che la leggeva nel fascicolo del Compamare. La nave era stata a lungo *Pamela*, 1853 tonnellate di stazza lorda, varata nel 1901 nel cantiere Richardson Duck & Co. di Stockton-on-Tees, nel Regno Unito, e destinata dal suo armatore alle rotte meridionali dei Paesi Bassi, che erano

state le sue esclusive fino a quando non aveva cominciato a passare di mano e a batterne altre, di volta in volta con un nome diverso, per arrivare nel 1936 al suo ennesimo porto d'armamento, Barcellona, dov'era diventata *Cayetana Ramirez*. Il siluro di un sommergibile italiano nel '37, mentre dirigeva alla volta di Girona con un carico per l'armata repubblicana, le aveva danneggiato la prua, costringendola ai lavori per alcuni mesi. Sull'attacco riferiva una relazione del comandante, ma il funzionario la trascurò per prendere nota, invece, del contenuto dei documenti relativi al suo viaggio a Orano e alla dimora in quella città, che inserì nel bagaglio di informazioni su cui già poteva contare.

Alla visita seguì una perquisizione della *Dina Teis* da parte della questura. Secondo la gente del cantiere, che aveva visto arrivare la nave con la bandiera spagnola, ancora intrisa dell'odore della guerra, si cercavano armi e questa supposizione parve trovare conferma nel ritrovamento di due granate nascoste in una manica a vento.

Una seconda perquisizione, fatta da un nugolo di agenti, non portò alla luce più nulla che meritasse il loro interesse. Nondimeno, anche quando ebbe lasciato il bacino, la nave non imbarcò un equipaggio e non prese il mare, come ci si sarebbe aspettato, ma le fu dato un ormeggio nei pressi della capitaneria, dove venne piantonata.

Si trattò di una sorveglianza sotto gli occhi di tutti. La sola, sembrava, ma in realtà da un certo momento in poi se ne affiancò un'altra, coperta, regolata da una casa della Venezia Nuova, anonima e dimessa, sfondo di un lento traffico di navicelli. E navicellai erano quelli che la abitavano e che costituivano l'ultimo approdo dell'onda sollevata dallo scialle di Consuelo la Sevillana. Essa aveva mutato forma molte volte, dopo aver toc-

cato d'acchito Marsiglia, dove si era mescolata con l'onda che vi aveva portato la *Mexique*, nel suo primo scalo alla volta di Gibilterra e dell'oceano. La sua mutevolezza le aveva consentito di procedere, ma quando si era sfrangiata, ed era successo più volte, aveva fatto un regalo al Gabinetto Ufficio Spagna, che aveva potuto appurare già a Marsiglia che la nave era "sporca" – laddove gli esuli, giocando col suo nome di donna, avevano trasmesso "incinta", "*Cayetana* è incinta" – e che "sporca" sarebbe arrivata in Italia, pur non giungendo a dare alla parola un contorno. Sicuramente il Gabinetto, quando avesse avuto la collaborazione del Deuxième Bureau come l'aveva avuta, strettissima, il Servizio Informazioni Militari del nostro ministero della Guerra fino al '36, non avrebbe faticato molto a sciogliere il nodo, ma il ben collaudato meccanismo era saltato, per cui aveva ottenuto solo il mezzo successo che si sforzava ora di rendere compiuto.

Per gli inquilini della casa della Venezia Nuova, invece, la *Dina Teis* non aveva segreti. Il loro problema era l'ordine che la teneva al molo, di cui non c'era che da aspettare la revoca. Questa si avvicinava e si allontanava a seconda del vento che tirava nell'*intelligence*, dove c'era chi inclinava a far dipendere le proprie decisioni dagli infiltrati nel variegato mondo della Quarta Internazionale francese e chi, al contrario, giudicando che da lì non potesse venire più nulla di utile, che fosse necessario imboccare una strada alternativa. Ma in ogni caso il *Gabinetto*, sebbene stesse cessando le sue funzioni, si mostrava deciso a tenersi il caso fino in fondo.

L'impasse fu superata quando esso, alla fine dell'anno, riasorbito il personale del Gabinetto nell'organico tradizionale del ministero, fu acquisito dalla divisione della Polizia Politica della

Direzione Generale di Pubblica Sicurezza, ovvero dal suo principale braccio operativo, l'OVRA, che ci si soffermò con attenzione.

Non trascorse un mese che l'armatore della *Dina Teis* ebbe finalmente un riscontro alle note che aveva inviato ripetutamente ai ministeri della Marina Mercantile e dell'Interno per protestare contro un sequestro da cui riceveva un danno. Ora lo si autorizzava ad armare la nave e a prendere il mare, quando tutte le formalità fossero state soddisfatte. La chiamata per l'arruolamento dell'equipaggio fu il segnale, per la casa della Venezia Nuova, che era arrivato il momento di agire.