

Gianfranco Vanagolli

Storie di navi, naufragi e marinai

Edizioni il Frangente

Oh lume che fai lume ai Quattro Mori,
fa' lume ai bastimenti e ai marinari,
fa' lume all'amor mio che va in Algeri.

Stornello livornese, secolo XIX

Introduzione

Sono stati a lungo rapporti di comandanti, relazioni di capitani di porto, giornali di bordo, verbali di sinistro marittimo, diari. Ora sono storie. La metamorfosi è avvenuta nel massimo rispetto della buona filologia, come è d'obbligo quando ci si ripromette di restituire seriamente delle tracce.

Le storie possono raccontare un momento drammatico vissuto dalla nave ammiraglia di Napoleone sovrano dell'Elba, o le singolari peripezie di un'umile feluca perseguitata dalla sfortuna, o i giorni più o meno avventurosi di velieri e di moderni cargo; un fatto di guerra o un indimenticato disastro, come quello di cui fu protagonista l'*Andrea Doria*. Un affresco che, nella sua invenzione, vuol essere un'offerta variegata, tanto di motivi tecnici, trasmessi di norma attraverso il vocabolario specifico originale, quanto di figure di marinai, istantanee capaci di illustrare l'eterna vicenda dell'uomo sul mare.

Le coordinate geografiche di riferimento si estendono dal Mediterraneo, dove navigano il brick *Inconstant*, la feluca *Sant'Anna*, il cutter *San Pietro*, il brick schooner *Cherubino*, il bark *Marietta*, il brigantino *Tommaso*, la nave goletta *Clemen-*

tina, i piroscaphi *Washington* e *Nina*, il sommersibile *Anfitrite* e i mezzi d'assalto della nostra Marina; agli oceani, che sono il teatro delle rotte della pirocorvetta *Magenta*, della nave a palo *Italia*, del brigantino *Nemesi*, del brigantino a palo *Paolina*, dell'*Andrea Doria*, della *Pina Onorato*. Esse corrispondono agli innumerevoli volti del globo, ovvero a un atlante, di necessità anche antropologico-culturale, le cui pagine sono sempre significative, sia quando riportano, ad esempio, le osservazioni prodotte nel 1866 da un giovane scienziato imbarcato sulla *Magenta* a proposito della natura e delle popolazioni malesi dell'arcipelago indonesiano; sia quando raccontano il ragionevole dubbio del comandante della *Clementina*, naufragata nel 1899 su una spiaggia della Sardegna, che i nativi suoi soccorritori non intendano l'italiano; sia quando registrano la piacevole sorpresa del comandante della *Pina Onorato* per un ripetuto «*Galibà!*» («*Garibaldi!*»), saluto di Shanghai all'equipaggio del cargo, nel 1957.

Più di altre, alcune storie sono capaci di descrivere la vita di bordo, con i suoi tempi, i suoi spazi, le sue liturgie e i suoi sacrifici: immani, quando gli elementi scatenati sembrano aver stretto un accordo per frantumare e spedire a fondo il guscio di noce che ha osato sfidarli. Ma anche con le sue ripercussioni sulla sensibilità di uomini che pericoli, fatica e privazioni possono ridurre a livelli prossimi allo zero, salvo inattese impennate in senso contrario, tradite da clamorose, tristi ubriacature, o dalla riscoperta di una canzone.

Da una tale umanità emergono talora personaggi che ben figurerebbero nelle trame di Melville, o di Conrad, o di London, o di Van Schendel. Il comandante Paolini – originario

della mia piccola patria, l’isola d’Elba, come altri protagonisti di questa antologia – che riunisce la gente della *Clementina* flagellata dalla tempesta allo scopo di concertare il da farsi per la salvezza comune, possiede un forte profilo romanzesco. Altrettanto si può dire del comandante Gattoli che, rubando gradi alla bussola, porta la sua *Nina* sotto la protezione delle artiglierie costiere italiane, disarmando così un’indesiderata scorta tedesca. I comandanti Domenico Tesei e Costantino Cacace, accomunati dalla sorte, benché su sponde opposte, sembrano usciti, per certi versi, dalla penna di Captain Marryat.

Le finalità delle crociere vi appaiono tutte, in testa il trasporto di merci: l’*Inconstant* grano; la *Sant’Anna* giunchi; il *San Pietro* pannine, tela, cappelli da donna, “piatti di Roma”, pozzolana, manufatti in oro e argento; il *Cherubino* carbone; la *Clementina* zolfo; il *Nemesi* sale; il *Tommaso* ferro vecchio; la *Paolina* legname pregiato; l’*Italia*, di volta in volta, nella sua lunghissima campagna che comprende anche capo Horn, cemento, legname, carbone; la *Pina Onorato* cotone in balle e tappeti cinesi (oltre a migliaia di topi). Segue il trasporto di passeggeri, cui sono destinati il *Washington* e l’*Andrea Doria*; quindi l’offesa bellica: il sommersibile *Anfitrite* è in agguato nelle acque greche di Casos quando viene rilevato, colpito e affondato da un *destroyer* inglese; mentre i mezzi della X MAS tentano di violare Malta. Infine compaiono la diplomazia e la ricerca scientifica: la *Magenta* rappresenta il Regno d’Italia sotto queste due accezioni, dovunque getti le ancore.

La prosa che illustra questa vasta vicenda non ha un modello, né potrebbe averlo. Chi la produce non è, di norma,

un letterato. Nondimeno anche una lingua inconsapevole può essere incisiva, sapida, persuasiva. Talora un'espressione sinceramente naïf è più efficace di una elaborata, specie, ed è il nostro caso, se nutrita di concretezze. Si parlerà, dunque, di una scrittura non stilisticamente omogenea ma riconoscibile, che trae la sua bellezza non da un bagaglio retorico ma dalla vocazione a rendere una verità. Sono, a pieno titolo, le virgiliane *lacrimae rerum* che per parte nostra, chiosandole, ci siamo sforzati di non caricare del vieto repertorio di maleserie e conraderie, di cui in troppi, fra quanti scrivono di mare, sembrano non poter fare a meno.

I

Il naufragio dell'*Inconstant*

Nave ammiraglia della Marina da guerra dell'isola d'Elba, stato sovrano sotto Napoleone I, l'*Inconstant*, brick da diciotto cannoni già in forza alla Flottiglia del Tirreno, fu impiegato indifferentemente con la sua nuova bandiera in missioni militari e nel trasporto di merci e passeggeri su un ampio ventaglio di rotte.

Nell'Italia ancora magmatica della primissima Restaurazione, l'*Inconstant* recava negli scali che toccava un messaggio politico cui non si poteva restare indifferenti, contribuendo peraltro alla sussistenza di una trama sotterranea di contatti, preziosa per Napoleone. Per tali motivi e per il ruolo di rilievo che gli si poteva agevolmente attribuire nella prospettiva di un ritorno delle aquile imperiali nel loro cielo, esso era seguito con attenzione in tutti i suoi spostamenti. Ciò si ripeté anche il 27 dicembre 1814, allorché salpò da Portoferraio per Civitavecchia, dove sostò fino al 4 gennaio successivo, giorno in cui, con un carico di grano e un passeggero di riguardo, André Ramolino, fece vela alla volta dell'isola. Ramolino proveniva da Roma con dei dispacci per Napole-

one, di cui era consanguineo, se non anche con una grossa somma attesa forse da Paolina Borghese.

Tra quanti si mettevano d'abitudine più o meno metaforicamente sulla sua scia, c'era André Pons, antico comandante di mercantili divenuto amministratore delle celebri miniere di ferro insulari, che ebbe una ragione in più per aggiungere una pagina *ad hoc* a quelle di un memoriale di cui meditava la stesura e che poi effettivamente stilò, per la fortuna dello storico. Il veliero, infatti, pervenuto nella notte tra il 5 e il 6 all'altezza della più meridionale delle isole dell'Arcipelago toscano, Giannutri, fu sorpreso da una violenta burrasca che il memoriale, noto con il titolo di *Souvenirs et anecdotes de l'Île d'Elbe*, ci restituisce in modo scarno ma efficace:



L'*Inconstant* nella rada di Portoferaio

L'*Inconstant* subì un colpo di vento spaventoso: dovette mettersi alla cappa, con poca vela e, con un mare che frangeva da tutte le parti, in mezzo a pericoli imminenti, raggiunse il golfo di San Fiorenzo e si ancorò nel posto che si chiama La Calcina.

Nell'ancoraggio corso il brick rimase fino all'11 senza potersi dire del tutto al sicuro se il vento, entrato impetuosamente nel golfo, almeno in un'occasione gli rovesciò una lancia, provocando altresì molti danni dovunque. Si trattò di una sosta che dai *Souvenirs* emerge nel dettaglio per quanto attiene ai rapporti che il comandante del veliero, tenente di vascello François Louis Taillade, ebbe con le autorità locali, mentre André Ramolino, espatriato clandestinamente, restava nascosto per paura di dover rispondere alla polizia borbonica, se non altro della sua posizione irregolare e dei dispacci, verosimilmente compromettenti, che portava con sé.

Lasciato il golfo di San Fiorenzo con un buon maestrale, l'*Inconstant*, giunto in mare aperto, dovette fare i conti con un'inattesa libeccia: "Il vento", riportano i *Souvenirs*, "girò a sudovest molto teso e fu necessario ridurre la velatura".

Il comandante Taillade cercò di raggiungere il più rapidamente possibile la rada di Portoferraio sebbene, a opinione del Pons, con scarso discernimento, esponendosi a seri rischi:

Faceva notte, ma il faro del porto brillava: tuttavia ci si avvicinò talmente alla costa che si dovette passare per forza tra l'isola e uno scoglio chiamato Scoglietto, stretto molto pericoloso [...]. Sembrava che non ci si fosse ricordati di questo scoglio, tanto che il brick vi si sarebbe potuto andare a infrangere facilmente.

Forse si trattò di una manovra resa inevitabile dagli elementi scatenati, che non consentivano il pieno governo del bastimento; una situazione in cui certo si trovò la corvetta napoletana *Fama*, presente in quelle stesse acque con una polacca, la *Madonna delle Grazie*, della medesima bandiera. Significativamente il suo comandante, Alfonso Carafa, avrebbe scritto di essere stato “sorpreso da un uragano di cui a memoria d'uomo v'ha pochi esempi”, aggiungendo quanto segue:

Nell'orrore della tempesta la polacca si disperse. La corvetta soffrì gravissimi danni: un'ora dopo la mezzanotte essa aveva perduto la maestra, il trinchetto, la gabbia: da quel momento non fu più possibile che resistesse al vento un sol pollice di vela. Alle cinque del mattino saltò la cappa del timone; in pochi istanti furono allagati la santabarbara e il corridoio; le pompe non poterono più agire [...].

Il quadro appare confermato da un'ulteriore testimonianza, quella di un passeggero della *Fama*, l'aristocratico ungherese Franz Xaver von Zach:

Il vascello all'alba era tutto su un fianco, ci trovammo di fronte all'isola d'Elba e sul punto di essere gettati sulla costa frastagliata di quest'isola e farvi naufragio.

Portato l'*Inconstant* fuori dallo stretto – riferisce ancora Pons – il comandante Taillade lo “spinse a gonfie vele nella rada e quando vide che era nella migliore posizione sottovento” tentò una secca virata sulla dritta per poter guadagnare il ridosso.

Il proposito, però, fallì e in breve il legno, nel resoconto di un altro testimone, una spia di cui rimane ignota l'identità che si trovava da mesi all'Elba al soldo della Corona siciliana,

“fu obbligato ancorarsi sotto la Falconaia, o sia la punta Pina, luogo pericolosissimo”. Lì, ai limiti nordorientali della rada, rimase l’intera notte, combattendo contro uno scarroccio che all’albore si accentuò facendo prevedere conseguenze drammatiche, che avrebbero potuto essere considerate remote, nella percezione di Pons, se Taillade avesse appennellato le ancore di posta, una “precauzione essenziale”, vista anche l’impossibilità di “fare ricorso all’ancora di speranza”, sicuramente per l’impraticabilità della coperta del veliero, spazzata dai marosi.

Il tempo intanto si manteneva “talmente spaventoso che era impossibile distinguere alcunché”, annotava dal canto suo il primo cameriere di Napoleone, Louis Marchand, nella residenza imperiale, balcone inutilmente affacciato su un ampio orizzonte disegnato, da nord a sud, dai rilievi delle Apuane, dai monti Pisani e dalle colline dell’alta Maremma, nonché da un ampio settore del profilo meridionale dell’isola. Egli sentì però, in quella tregenda, inconfondibili, dei colpi di cannone.

A sparare erano, insieme, l’*Inconstant* e la *Fama*, che chiedevano aiuto. Ma mentre la corvetta, a meno di mezzo miglio dalla costa, trovava di lì a poco un fondale buono per le sue ancore, che agguntarono, il brick, pur con tutte le vele ammainate e i pennoni abbattuti, continuò a scarrocciare. Non rimaneva che tentare di doppiare punta Pina, per scoprire più a sud, oltre le sue scogliere micidiali, la contigua spiaggia di Bagnaia e andare a incagliarvisi. Furono dati, pertanto, gli ordini necessari. La manovra esce pienamente comprensibile dalle note della spia, di cui possiamo ipotizzare una competenza marinaresca:

Il comandante [...] conoscendo che a momenti restavano vittime, vi fece una piccola vela, e nel tempo stesso fu tagliata l'ancora, e le riuscì investire nella spiaggia.

Le conseguenze dello stracco costituiscono un'intensa pagina dei *Souvenirs*:

[L'*Inconstant*] giaceva sulla riva ed era abbattuto dal lato terra. Il fiocco, che aveva felicemente servito all'ultima manovra, sembrava fare oltraggio ai venti e li flagellava con i suoi brandelli; le onde s'infrangevano con furore sui fianchi della nave naufragata. L'*Inconstant* era minacciato di essere ben presto ridotto in pezzi: l'equipaggio, quasi nudo malgrado il rigore della stagione, si dedicava con zelo all'opera di salvataggio e non pensava nemmeno a lamentarsi.

Tale fu lo spettacolo che si presentò allo stesso Napoleone, il quale, appreso dell'accaduto in vestaglia, nella propria camera da letto – secondo quanto riporta vividamente il Marchand – dopo essere stato a lungo all'aperto rischiando di essere “rovesciato dal vento” per cercare di localizzare i colpi di cannone che si mescolavano alla bufera e capire chi li esplodesse, vestitosi in tutta fretta, aveva fatto preparare i cavalli ed era partito al galoppo alla volta di Bagnaia.

Sulla spiaggia battuta dalla tempesta l'imperatore si preoccupò dei marinai e di un terrorizzato Ramolino che, sbarcato, si era buttato in ginocchio piangendo a baciare la terra, mentre parve evitare il comandante Taillade, sul quale, di lì a pochi giorni, si abbatté un'inchiesta affidata al governatore dell'isola, generale Drouot. Si erano diffuse voci, nel contempo, per le quali Taillade, pericolitando la sua nave, era

salito sul ponte solo “all’ultimo momento”; era stato un suo subordinato, il corso Jean Mathieu Sarri, a eseguire la manovra della salvezza e Taillade non si era messo in salvo per ultimo, badando invece a portare con sé i suoi valori in uno scrigno. Non si mancò di accusarlo, altresì, d’imperizia, laddove si lodava il comandante della *Fama*, scampata al fortunale, come, del resto, la *Madonna delle Grazie*. A giudizio del Pons, severo, peraltro, con l’ufficiale, riguardo alla sua condotta politica a San Fiorenzo, registrata come ambigua, “ci fu esagerazione”: “[...] si criticava tutto quello che aveva fatto come quello che non aveva fatto”. In ogni caso l’inchiesta stabilì che ci fossero elementi sufficienti per sollevarlo dal comando. Né le sue proteste valsero a cambiare le cose.

A venti giorni dal sinistro l’*Inconstant*, la cui disavventura era puntualmente arrivata nella cognizione delle principali cancellerie europee attraverso più comunicazioni, tra le quali quella del rappresentante della Corona britannica all’Elba, sir Neil Campbell, poté riprendere il mare. Circa un mese più tardi avrebbe dato fondo nelle acque di Golfe Juan, nei pressi di Cap d’Antibes, riportando in Francia Napoleone, atteso dal suo ultimo, drammatico destino.

II

L'odissea della *Sant'Anna*

La mattina del 18 agosto 1817 la feluca napoletana *Sant'Anna*, della portata di 250 *sacca*, salpò da Civitavecchia alla volta di Livorno e di Nizza con un carico di giunchi. Ne aveva il comando il padrone Costantino Cacace, di Castellammare di Stabia, cui si deve una relazione al viceconsole onorario del Regno di Napoli a Portoferraio, che costituisce la prima e principale traccia di questa storia.

Dal porto laziale il bastimento, quattro uomini d'equipaggio, due marinai e due mozzi, oltre al padrone, “navicando tutto il giorno” con un buon scirocco, “la sera a ore sei” arrivò davanti alla costa della Maremma grossetana “sopra Cala di Forno, nella distanza di circa sette miglia dalla terra”. Lì incontrò bonaccia, che lo costrinse a sostare, e poi “vento di Tramontana e Maestri”, per cui fece “proda per Ponenti [...] fino alle ore due dopo mezza notte”.

A un progressivo e sensibile peggioramento delle condizioni meteomarine esso si diresse sulla vicina Elba, arrivando “alla Punta della Calamita”, sennonché, “essendosi anche girato il vento a segno di Grecali” e risultando peri-

coloso restare in quelle acque, proseguì per punta Fetovaia, sulla costa meridionale dell’isola, dove trovò calma. Il tempo, comunque, si manteneva instabile, tanto che alle due pomeridiane del 19, mutato ancora una volta il vento, “a segno di Ponente e Maestri”, e fattosi subito forte, fu necessario guadagnare la rotta già percorsa, andando ad “appoggiare” alla “Piaggia delle Grazie”, una cala nel territorio di Capoliveri, dirimpetto a Montecristo, e disporsi a una “dimora” la cui durata si riteneva dovesse essere determinata solo dal gioco degli elementi.

Accadde invece che da terra arrivò alla *Sant’Anna* l’intimazione da parte dei cannonieri guardacoste, che lì come su molte altre spiagge dell’isola, riuniti in presidi, svolgevano un duplice servizio, militare e sanitario, di rimettersi alla vela.

Il bastimento, pur nell’ostinatezza del tempo contrario, obbedì e rimase “tutta la notte sotto i bordi ed al ridosso di quest’istess’Isola”, giungendo intorno alle quattro antimeridiane del 20 all’altezza della “Punta detta del Poro di Campo”. Qui, sceso finalmente il vento, il capitano stimò “bene passare di terra all’Isola” e proseguire per la propria destinazione, ma, “alla vicinanza del Golfo delle Grazie”, si alzò un levante minaccioso al punto da imporgli di “riparare di fuori per seguitare la prima rotta”. Su questa egli portò la *Sant’Anna* “alla vicinanza del luogo detto il Seccheto”, a ponente del golfo di Campo. Dove gli venne subito incontro da maestro a forza di remi una barca, che alla distanza di circa mezzo miglio si fece riconoscere alzando il “Pavilione Toscano” allo sparo di un colpo di trombone.

La barca era la *Rondinella*, una feluca della portata di 140 *sacca* che, al comando del padrone Domenico Tesei, espletava il servizio pubblico di collegamento tra l'Elba e Pianosa. Da essa, dotata di armi per i suoi sei uomini d'equipaggio, esposti con gli eventuali passeggeri alle aggressioni di pirati e corsari che infestavano l'Alto Tirreno, partì in breve l'ordine per la *Sant'Anna*, su cui pure era stata inalberata l'amica bandiera napoletana, "di imbrogliare la vela e virare di bordo".

Questa ennesima contrarietà ebbe sviluppi inaspettati per il Cacace. Continua, infatti, la sua relazione:

[...] ho inteso dimandarmi la mia provenienza ed il mio destino, al quale li ho immediatamente risposto, provenire da Civitavecchia e passare a Livorno e Nizza. Nulla è giovata la soddisfazione dateli, che mi sono inteso ordinare nuovamente virare di bordo ed imbrogliare la vela, il che subito feci, ma la mia Barca non fu sollecita ad'ubbidire, poiché avevo il Pollaccione a riva ed allora mi si impose di calare la lancia in mare ed andare al Bordo di detta filuga, che le risposi non poter ciò eseguire per aver poca gente di Equipaggio al mio Bordo. La risposta di questa mia proposizione fù una scarica di circa sei fucilate, una delle quali mi colpì alla coscia [...] ed allora, veduta la gora del sangue, incominciai a gridare e chiedere ai medesimi soccorso ed'ajuto per essere ferito, ma al contrario replicorno altra scarica quasi simile alla prima [...].

Infine dalla *Sant'Anna* ammainarono la lancia, sulla quale prese posto anche il ferito che, impedito inspiegabilmente di esibire le sue carte, fu tuttavia trasportato a terra, dove, ricevute le prime cure, si querelò nel penale e nel civile, secondo le norme d'uso.

Alla versione dei fatti del padrone napoletano, ormai nel clima di un incidente diplomatico, il Tesei oppose la propria, destinata al comandante del porto di Portoferraio: “[...] quando io lo interrogai la prima volta nessuno rispose e solamente fu risposto alle mie interrogazioni dopo seguitò la scarica [...]”. Ma la sua relazione, che accredita una sola salva, risulta illuminante nel brano che segue:

[...] ed ora gli dirò le ragioni per cui mi determinaj d'inseguire quella Filuga. Deve dunque sapere che [...] era più di due giorni che quella Filuga si vedeva girare fra la Pianosa, Monte Cristo e l'Elba in mezzo ai bastimenti turchi che erano in Canale senza timore ed eseguendo una cattiva navigazione; andando, dunque, per ragioni di servizio alla Pianosa e vedendo quella Filuga eseguire sempre una cattiva navigazione, dubitai che fosse un bastimento predato dai turchi e che in conseguenza avesse dei turchi a bordo; fu appunto per l'oggetto di riscattare degli Schiavi Toscani, se ve ne esistevano, che mi determinai di eseguire le operazioni che lei mi ha contestate [...].

Rimasti vittime del loro forzato peregrinare, interpretato per un chiaro equivoco come “cattivo”, cioè irregolare e quindi sospetto, i napoletani vennero altresì delusi a proposito delle sanzioni penali domandate per il Tesei. Esaminata la posizione dell'abbordatore, infatti, le locali autorità marittime granducali, richieste di un parere, mentre riconoscevano alla *Sant'Anna* il diritto a un indennizzo per le “spese sofferte”, argomentavano che:

Per quanto si rendino biasimevoli sotto tutti i Rapporti che le riguardano le arbitrarie irregolarità state commesse nell'acque di Campo dal Padrone della Feluga La Rondinella, toscana,

II L'odissea della *Sant'Anna*

contro la Feluga comandata dal Padrone Costantino Cacace di Bandiera Napoletana, sembra che vi possa essere luogo ad scusare in parte il contegno da Esso praticato in tal circostanza, promosso principalmente dallo zelo di liberare dalla schiavitù quell'Individui che supponeva disgraziati essere a bordo del nominato legno da Esso e suo equipaggio creduto predato dai Corsari Tripolini, i quali infestavano i nostri Mari e che era già noto aver fatta preda nei giorni precedenti di un Bovo marcianese.

E concludendo che “il Codice della Marina Mercantile vegliante” non presentava “verun articolo onde appoggiare un’adeguata decisione su questo fatto”, archiviavano senz’altro la pratica.