

La barca che va giù

Ricognizione, critica e memoria del naufragio del pontone Cappellini, avvenuto nel mare davanti a Marina di Montemarciano il 16 novembre 1917

1. La barca che va giù

Ma c'era un'altra cosa che chiedeva spiegazioni, un certo detto dei nostri marinai per il quale la barca che va giù va sempre a festa. Come nasce questa idea, mi domandavo, e cos'avranno da far festa gli annegati? Ultimo porto? Finito di soffrire? Paradiso marino con sirene? Nessuno era capace di spiegarlo in maniera convincente. Perché sì. Perché dicono così. In casi come questo importa poco improntare una risposta che non venga da loro: chi potrebbe negarla o provarla? E se anche esistesse per davvero questo bar sotto il mare dove, estasiati e lividi, scendono a far festa i marinai, non saprei come arrivarci, dal momento che la sola indicazione è un gonfiore della sabbia con punte rugginose che le reti stanno attente ad evitare.

I pescatori rasentano le presure con la barca perché là c'è più pesce. Le conoscono, e sanno che passandoci sopra esiste il rischio di perdere le reti. Per le barche più attrezzate non si pone il problema, hanno l'ecoscandaglio e le vedono benissimo sul monitor. Potrà anche succedere che vanno a incapparci, ma dovrebbero farlo quasi apposta.

A ogni buon conto il Laboratorio di Marina e Pesca di Fano ha fatto stampare anni addietro una carta dove sono segnati gli impedimenti che si devono schivare. Sul fondo si trova di tutto - il mare accoglie in grembo molte cose che la terra rifiuta - tanto che più di una volta i pescatori si sono proposti per pulire in cambio di un piccolo compenso. Ma i relitti più grandi non è facile tirarli a secco: rimangono lì sotto. La carta fissa un punto e le coordinate, e assegna loro un numero con l'indicazione: "Scafo", "Residuo bellico", "Afferratura", o quello che sia. Nei bassi fondali dirimpetto a noi sono adagate in maggior numero barche di sventati pescatori sportivi, ma ci sono anche pescherecci, piroscafi e imbarcazioni di ogni genere, compresa una draga; ci sono trallicci, rottami, ferraglia; due

aerei della Seconda Guerra Mondiale; e poi, a fianco del numero 81, la legenda annota: "Al traverso del colle di Montemarciano, alla distanza di miglia 2,3 su fondale di 13 metri, resti di un pontone armato affondato".

Chi va in mare sa indicare il posto con buona approssimazione; potrei chiedere a loro; ma il pensiero di un relitto sotto il mare mi convince a cercare l'Autoscuola Tonelli di Leghissa, fonazione al cui numero risponde, con l'usata cortesia, il buon amico Loris, unico vero sub che io conosca. La mattina del sabato è il momento migliore per andarlo a trovare: la vetrina è chiusa e lui si trova dentro a trastullarsi con le cose sue, le carte nautiche e quelle dell'amministrazione.

«Lo abbiamo ritrovato,» ci tiene a precisare non appena gliene accenno, e fa un sorriso quasi che la domanda gli arrivasse scaduta.

«Non sapevo nemmeno che l'avevate perso,» ci ridacchio sopra, a far capire che di cose sottomarine non so quasi niente.

«Venticinque anni fa, con Enrico Scandurra. Non conosci Scandurra? È un impiegato del tesoro, romano, che passa il tempo libero a cercare relitti sommersi. Ha fatto ricerche in molti luoghi e fotografato il fondale della battaglia di Lepanto, pescato cannoni turchi nel mare delle Tremiti, trovato una galea veneziana nel lago di Garda, una cannoniera sempre nel lago di Garda e una torpediniera nel lago Maggiore, e indagato sul relitto della corazzata Szent Istvan, che era stata affondata da Rizzo col suo MAS verso la fine della prima guerra mondiale. È stato lui che mi ha coinvolto nella ricerca del pontone».

Si alza, sceglie una cartella tra le altre e me la mette in mano.

«Guardati questa roba e poi quando ritorni ne parliamo».

Ma so già che non resiste all'argomento e non mi mollerà prima di avermi raccontato tutto. Nel faldone ci sono molti fogli il cui ordine mi sforzo di scoprire; sono lettere battute a macchina, appunti a matita, fotocopie di verbali, ritagli di giornale sul possibile recupero del Cappellini e una ricostruzione storica del suo naufragio. Ci sono anche le fotografie delle due grandi chiatte che quel giorno...

«Però le didascalie sono invertite», avverte lui mettendole al confronto: «quello è il Faà di Bruno e questo il Cappellini; perché erano gemelli ma non proprio uguali».

Il Faà di Bruno - spiega - è fatto come un vero monitor, interamente corazzato, con la torre cannoniera in posizione per il tiro prodiero e la sala motori a poppavia; lo scafo, che non è uno scafo ma ha la forma di un

prisma pentagonale a fondo piatto, una specie di cassa da morto lunga cinquantacinque metri e larga ventisette, è formato da tutta una struttura di cassoni di cemento armato adatti a resistere agli scoppi delle mine, verso i quali questi monitor sono vulnerabili. Alle estremità ci sono due scompartimenti che servono per il galleggiamento e possono essere allagati in modo che il barcone rimanga in immersione e lasci fuori soltanto la torretta coi cannoni.

«E dunque non è possibile salire in coperta,» mi trovo ad osservare.

«L'equipaggio sta sotto, tranne quelli che stazionano sulla torretta: centoventi uomini stipati in uno scantinato, pensa tu che goduria, perché sopra non si può, non è nemmeno in piano».

Il Cappellini invece è un pontone con la prua arrotondata, un po' più piccolo del suo compagno, trentasei per diciotto, con settantatre uomini a bordo, anche loro sistemati per lo più sottocoperta. L'apparato motore è collocato a prua, una caldaia cilindrica a due forni, una grossa ciminiera e, a pieno carico, quaranta tonnellate di carbone; verso poppa la torre binata con cannoni Vickers da 381 millimetri e 90 tonnellate di munizioni.

Mi provo a misurare con le mani quanto è larga la bocca e com'è lungo il proiettile. L'affusto, se volessero farne un monumento, riempirebbe una piazza. Non m'intendo di cannoni ma mi sembrano davvero grossi.

«Sono grossi sì», conferma lui. «Enormi. Canne lunghe quindici metri e passa; col massimo rialzo spedivano un proiettile di quasi novecento chili a venticinque chilometri di distanza; con tiro orizzontale fino a diciannove». E insieme ci lasciamo trasportare come ingenui canotti dentro quella meraviglia per gli oggetti epici che avevano i bambini di una volta: la gru, il compressore, la draga, la locomotiva, l'altoforno della ghisa, i carrelli dell'Italcementi: meraviglia che da grandi ha trasformato lui in un archeologo subacqueo e me in un curioso di porti e di fabbriche abbandonate.

«Capaci di sparare uno e mezzo, due colpi al minuto. Impressionante». In origine dovevano essere montati sulle corazzate della classe Caracciolo, che però non furono ultimate entro la fine della guerra, e allora vennero installati su questi natanti. Chiamavano i due monitor "gemelli" soltanto perché erano i più grossi, con un dislocamento adatto a sostenere una coppia di cannoni di quella portata, e non perché avessero la stessa età o una forte somiglianza; del resto la Marina Militare armava altri galleggianti coi medesimi calibri, ma un solo cannone, non due; erano quelli della classe

Monti, come annota lo storico Gino Galuppini in un articolo che trovi nel faldone: Monte Santo, Monte Grappa, Monte Cengio, Montello, Novegno, Sabotino. Ce n'erano altri che montavano calibri minori, tra i tanti che sguazzavano nelle lagune tra Venezia e Grado, e si chiamavano Vodice, Cucco, Carso, Pasubio; per non dire dei pontoni di legno, spicciolame indicato come Foche, Lontre, Lupi, Topi, Castori e varie altre bestiole comprese anche Rane, Ranini e Ranoni.

Quando il fronte fu sfondato a Caporetto e l'armata italiana costretta a ripiegare e quasi prossima a disfarsi, questi monti e questa fauna galleggiante si sobbarcarono un lavoro enorme, non solo contrastando l'avanzata del nemico, ma anche proteggendo l'affannosa ritirata dei nostri: sotto i bombardamenti caricavano artiglierie e uomini tra il Tagliamento e il Piave e, scivolando nell'intrico dei canali, li portavano a salvamento dietro il nuovo fronte.

I due gemelli invece furono trainati da lì fino a Venezia, perché non si voleva in nessun modo rischiare che venissero in mano del nemico; ma Venezia era appunto l'obiettivo di quell'offensiva, tanto che lo Stato Maggiore della Marina decise di spostarli ad Ancona, per proteggerli meglio dal rischio di cattura e difendere se mai quel fianco d'Italia che conduce a Roma da possibili attacchi della marina austroungarica. Non li prese il nemico ma li prese il mare, perché durante la fase di trasferimento uno fece naufragio e l'altro mancò poco che finisse travolto dalle onde. Saranno stati i nomi a portar loro sfortuna, se pensiamo che Enrico Faà di Bruno era morto affondando con la "Re d'Italia", e Alfredo Cappellini esplodendo con la sua "Palestro" insieme ai marinai, entrambi a Lissa, entrambi eroi di una battaglia persa.

Intenzione di Scandurra - come spiega Loris - era trovare il relitto innanzitutto, rilevarne l'esatta posizione, controllare lo stato di conservazione e la presenza probabile di munizioni; fornirsi delle attrezzature necessarie per lo scavo perimetrale, idrovore e sorbone da installare su grossi battelli, o addirittura progettarle quando necessario; una volta arrivato a contatto dei cannoni utilizzare escavatori più piccoli, a testa snodabile, in modo da isolarli dai depositi; non bastassero quelli per il troppo fango o per gli strati cementati che si fossero trovati, contare su un artificiere capace di azionare gli esplosivi sott'acqua e liberare gli affusti dalle incrostazioni; e poi tirarli su con una gru. Per fare tutto questo gli servivano anche un peschereccio da usare come base operativa,

imbarcazioni più piccole e veloci per tenere i contatti tra la base e il quadrante delle operazioni, alcune squadre di sommozzatori che gratuitamente, al netto delle spese, si mettessero a disposizione per tutta la durata del lavoro. Ripescare il Cappellini non era uno scherzo nemmeno come costi. In compenso ci sarebbero state utilità nel recupero di quei cimeli: se non altro, un'esperienza preziosa per le squadre di sommozzatori; e alla fine i due cannoni sarebbero diventati un monumento alle vittime del naufragio e alla memoria della grande guerra.

Certamente Scandurra non si nascondeva le difficoltà di reperire tante collaborazioni e risorse sufficienti da mettere in campo, ma sperava di riuscire a superarle. «Sono cose che in Francia e in Inghilterra si fanno normalmente», ci teneva a dire, «e negli Stati Uniti esiste appunto un museo che accoglie il primo monitor, o quello che ne resta: perché non da noi?»

E poi sarebbe stato un completare l'opera intrapresa nel 1918, quando tentarono di ripescare i due Vickers allo scopo di impiegarli nuovamente in guerra. A quell'epoca il pontone non era coperto per intero dalla sabbia; eppure non fu facile localizzarlo. Lo cercavano fin dal dicembre precedente; lo trovarono in aprile con l'aiuto di due rimorchiatori; in settembre riuscirono a imbragarlo con tre cavi d'acciaio per tirarlo fuori, ma il mare era agitato e si dovette rinviare; finita la guerra, dopo un altro tentativo infruttuoso, l'idea di sollevarlo e di portarlo a riva fu messa da parte.

«Con Scandurra abbiamo lavorato nell'agosto del 1981,» dice Loris richiamando quella data senza sforzo. «Piuttosto che seguire le carte, comunque imprecise, chiedevamo informazione alle persone, tutta gente che pescava da quaranta-cinquant'anni in quel tratto di mare. Sono stati loro che ci hanno condotto sul luogo in cui si trova all'incirca la presura, valendosi di punti di riferimento a terra; e nonostante questo abbiamo cercato senza frutto per diversi giorni. Andavamo con due imbarcazioni parallele trascinando cavi piombati per vedere se qualcosa potesse ostacolarli; usavamo l'Alisub, un minisommersibile che trae dietro di sé un sommozzatore; facevamo libere immersioni, ma non incontravamo niente; finché, il 16 agosto, ci siamo imbattuti in un'ancora che tratteneva una grande rete, intera. "Strano," hanno detto i pescatori: "con quello che costa una rete, chi la perde fa di tutto per recuperarla; e qui un verricello facilmente tirerebbe su la rete con l'ancora e tutto. Com'è che non ce

l'hanno fatta?" Doveva essere che l'ancora era trattenuta da qualcosa di pesante. Abbiamo scavato nella sabbia e la catena ci ha guidati al relitto rovesciato del pontone Cappellini al quale era agganciata. L'ancora era una delle due con le quali il suo comandante aveva sperato di evitare l'ingavonamento.»

A questo punto la ricerca si è fermata per mancanza di risorse, ma Scandurra si è sempre riproposto di tornare e di portare a riva pontone e armamento, e non è detto prima o poi che non riesca a farlo.

2. Il Cappellini

Del resto il primo monitor, che diede il nome alla classe di queste cannoniere, anche quello affondò che non aveva un anno, e per la stessa ragione: non teneva il mare. Il vapore Rhode Island lo stava trainando verso sud quando, la notte dell'ultimo dell'anno 1862, fu sorpreso da una tempesta al largo di Cape Hatteras, nel North Carolina e si capovoltò trascinando con sé diciotto marinai. Quel posto è chiamato con molta proprietà "la tomba dell'Atlantico" per quante imbarcazioni ci hanno fatto naufragio. Marina di Montemarciano non ha la stessa fama; ma è riuscita ugualmente a chiudere la breve parabola del monitor Alfredo Cappellini e di sessantanove dei suoi marinai.

La mattina del 15 novembre 1917 il rimorchiatore Titano esce dal Lido di Venezia trainando dietro sé il monitor Faà di Bruno, seguito dal Luni che rimorchia il pontone Cappellini. Insieme con le quattro torpediniere della scorta formano un convoglio che dirige verso il porto di Ancona. Andranno costeggiando con prudenza, perché i loro trasporti non hanno pescaggio e faticano a tenere il mare: sono chiatte fatte apposta per muoversi nelle lagune, alle foci dei fiumi e sottocosta; e anche quando il mare è calmo, coi motori che sviluppano non più di tre-quattrocento cavalli, vanno al massimo a tre nodi e mezzo: la velocità di un pensionato che attraversa il parco. Nei lunghi tragitti bisogna trainarli navigando con loro di conserva.

Lo sa bene il comandante del Titano, Schiaffino, che al termine del viaggio ne riferirà nel suo rapporto di navigazione; lo sa meglio di lui il capitano di corvetta Gaetano Pesce, che ha chiesto riparazioni e migliorie per il suo

Cappellini e non le ha ottenute per la fretta che gli impongono di ripartire; per questo scruta il cielo augurandosi che il tempo si mantenga buono. Del resto quei pontoni sono già sperimentati sulle lunghe tratte: il Cappellini era stato trainato da La Spezia senza alcun inconveniente costeggiando tutta Italia fin sotto Trieste, dov'era assegnato; poi, nei giorni drammatici di Caporetto, col Faà di Bruno era tornato indietro fiancheggiando dal mare la grande ritirata dei fanti fino al Piave.

Costruito nel 1915 a Livorno dai cantieri Orlando come pontone per sostegno delle gru, la Marina Militare l'aveva fornito di una torre binata con questi cannoni enormi, per poterlo utilizzare a supporto delle truppe di terra che operavano al fronte. Consegnato l'8 aprile del 1916, era entrato in servizio il 6 luglio dello stesso anno: era dunque nuovo, a differenza dell'altro che aveva quasi cinquant'anni, essendo stato costruito nel 1869 e soltanto ammodernato in tempi più recenti.

La navigazione procede senza scosse, mare calmo, un po' di brezza appena; solo intorno alle dieci di sera si leva un venticello da nord-ovest che rinfresca l'aria e fa fremere la superficie. Al traverso di Pesaro, però, svoltato il San Bartolo, il convoglio è investito da un vento contrario di greco-levante che viene crescendo finché il mare si fa molto agitato. Il Cappellini è il meno adatto dei due a sostenerlo, perché l'onda, attraverso i portelli poco stagni e le chiusure imperfette, trova facile via per penetrare negli alloggi e nel locale caldaie. Nella notte comincia ad imbarcare acqua attraverso i boccaporti e dall'impianto della torre cannoniera. Il capitano Pesce fa coprire i boccaporti coi tendoni e otturare le maniche a vento utilizzando parabordi e coperte di lana per cercare di frenare l'invasione; manda poi il sottocchiere Grafigna Giuseppe a controllare il portello a sinistra dell'alloggio che ha una cerniera rotta; quello va, legato ad una cima per non farsi travolgere dall'onda che rompe in coperta, ma gli tocca constatare che, per quanto i galletti siano stretti bene, l'acqua entra ugualmente. I marinai si affannano a svuotare l'interno del barcone utilizzando pompe manuali e la pompa a vapore finché questa funziona; lavorano come dannati, ma, con tutto lo sgottare e il tamponare che vanno facendo, l'acqua dentro continua ad aumentare fino al punto che il pontone è diventato pesante e procede lentamente affondando oltre la linea di galleggiamento. Per alleggerirlo, il capitano Pesce si decide a scaricare la cassa idraulica e ne ottiene un beneficio momentaneo; anche se non ignora che così la piattaforma diventa meno stabile e tende a scarrocciare; quando

schiarisce, l'alba non porta gran sollievo ai naviganti, che si trovano comunque in condizioni critiche.

Anche il Faà di Bruno nella notte se l'è vista brutta, ma è meglio costruito e, nonostante l'onda spazzi la coperta, non imbarca acqua. Procedo però lentamente, e la tempesta lo scuote con gran forza imprimendogli bruschi movimenti di rollio. Alle cinque e un quarto del mattino, quando è ancora buio, arrivano segnali dal Titano che si è rotto il gherlino di dritta, un cavo torticcio di 32 centimetri di diametro, il più grosso del rimorchio. Il comandante del monitor, Goiran, li riceve e a sua volta risponde che con quelle onde è del tutto impossibile recuperarlo. Vorrà dire che proseguiranno con due cavi soli. Vanno avanti così fino alle nove e tre quarti. Il rapporto di Schiaffino rende nota quest'ora, quando il vento porta via un urlo dal ponte del Titano: un marinaio, sottocapo timoniere Thuber Franco, mentre stava per salire in plancia a segnalare che anche un altro cavo s'era rotto in conseguenza di una nuova fortissima rollata, è scivolato ed è caduto in mare. Il Comandante ferma subito le macchine e butta i salvagente e le sagole perché s'aggrappi: non ammaina la lancia perché è certo che in quel mare arrembante perderebbe anche i soccorritori. Dalla spalla del ponte gli imbarcati del Titano vedono il loro compagno dibattersi sopra le onde e lottare per molti minuti, e poi scomparire. Ripartono le macchine e subito uno strappo fa fuori il terzo cavo. Si fanno tentativi per recuperarlo e in quel frattempo si cerca nuovamente di avvistare il disperso, ma è tutto inutile. Il monitor va alla deriva mentre il suo rimorchiatore manovra per girargli intorno nel vano tentativo di imbrigliarlo; in questo modo entrambi si avvicinano alla costa. Allo scandaglio risultano otto metri di profondità, troppo pochi perché lo scafo del Titano non debba temere di arenarsi; allora il Comandante decide di mollare, mette la prua al mare e riguadagna il largo. Il monitor Faà di Bruno è trascinato dove vogliono i marosi, scarroccia, procede obliquamente col grecale che lo spinge verso nord e poi si arena su un fondale di tre metri, a cento metri dalla costa, mezzo miglio più a nord della foce del Cesano.

L'altro traino, rimorchiatore Luni e pontone Cappellini, prosegue il suo percorso cercando ansiosamente di raggiungere la meta. Adesso l'acqua ha sfondato i boccaporti e il pontone procede traversato rispetto alla costa. Il Luni compie sforzi ripetuti per portarlo in direzione, perché Ancona è vicina; ma non ci riesce, e allora decide di staccarsi e di mandarlo verso

riva. In quel momento si trovano a due miglia e mezzo dalla costa: a un nuovo scuotimento tra il cavo che tira e le onde battenti, le rizze che trattengono gli affusti si spezzano e i due grandi cannoni si piegano sulla sinistra. Il pontone si solleva da un lato e si piega dall'altro; alle tredici e un quarto è ormai tutto di sbieco. Da suo rimorchiatore non avrà più aiuto perché il Luni, dopo avere lanciato alcuni salvagente sulle onde se mai i naufraghi potessero afferrarli, ha tagliato le gomene e ha voltato controvento puntando per suo conto verso Ancona. Allora il capitano Gaetano Pesce, dopo avere disposto di lasciar andare il legname che si trova in coperta, ha chiamato gli uomini vicino a sé, ha fatto loro indossare il salvagente e a tutti ha ordinato di buttarsi in mare. Poco dopo il Nostromo con i quattro ufficiali che si trovano ancora sul pontone ammaina la scialuppa e il Capitano stesso per ultimo vi scende. Il Cappellini si rovescia e cola a picco in pochi istanti tra Marzocca e Marina, su tredici metri di profondità.

Adesso il mare ha mano libera per prendersi anche i marinai, che nuotano - chi ci riesce - e vengono sommersi dalle onde nel vano tentativo di scampare. Nemmeno la scialuppa ce l'ha fatta a reggere alla forza delle onde e anch'essa si è rovesciata. Il vento di grecale spinge forte in direzione di Marzocca e verso sera rovescia sulla spiaggia quarantacinque uomini tra morti e moribondi. Altri corpi finiscono sul lido lungo un tratto che arriva a Palombina, per via delle correnti di ritorno. Solo quattro su settantatre risultano sopravvissuti, con l'aiuto di qualcuno che si trova lì e dà una mano per portarli in salvo: sottocapo cannoniere Aldrovandi Fernando, cannoniere Dagnino Filippo, torpediniere Lorusso Domenico, marinaio Trulli Gennaro. Tutti gli altri sono morti e i loro nomi sono scritti su una pietra, nella tomba sotto gli alberi che hanno trovato al cimitero delle Grazie, a Senigallia.

Il rapporto finale conclude elencando le cause di questa sciagura: "Il naufragio del Cappellini è dovuto a causa di forza maggiore determinata dal mare tempestoso, dalla nessuna adattabilità del pontone ai mari cattivi, dalla debolezza della costruzione e permeabilità dei portelli e dall'essersi rotte le rizze dei cannoni che provocarono l'ingavonamento del pontone. Si può affermare che la maggior parte delle morti sia avvenuta per assideramento".

3. Il Faà di Bruno

“Ho seguito per mesi i marosi che assaltano / gli scogli come mandrie di isteriche vacche / e non pensavo che i piedi luminosi delle Marie / potessero forzare il grugno agli oceani imbolsiti.” Nel momento stesso in cui il veggente Rimbaud ammetteva la dimenticanza, imbastiva nelle sue Marie la metafora marina delle undici ragazze, e lo faceva quarantacinque anni prima del 1917. A cose fatte il vate D’Annunzio le osannò con versi epigrafici: «Picene di antiche origini eran / già nel mito dell’età primeva / ancor prima dell’evento che / le vide agli scalmi impavide / dominare la tempesta». A te, mio caro cane, l’impiccio di assegnare la palma.

Una ventina di chilometri più su, a cento metri da terra e a mezzo miglio dalla foce del Cesano, appoggiato su un fondale di tre metri d’acqua, il Faà di Bruno cercava di resistere alle onde. Il capitano Ildebrando Goiran faceva conto di frenare la deriva e stabilire un contatto con la terraferma finché ci fosse stata luce; ma all’ancora che aveva salpato in poco tempo s’era rotto il cavo mentre a riva inutilmente si sbracciava un numero crescente di persone. Solo verso il tramonto gli uomini della cannoniera riescono a filare una cima verso terra e, con l’aiuto di un certo marinaio Ghirardelli di Marotta, ad agganciarla con un ancorotto a una casa prospiciente la marina. Per un po’ l’imbarcazione resta ferma, sballottata tra gli schiaffi dei frangenti e gli strattoni della cima; poi, verso le dieci di notte, il canapo si rompe e il Faà riprende a scarrocciare, rallentato soltanto dal peso dell’acqua che ha imbarcato.

I marinai faticano tutta la notte, tormentati dai frangenti, zuppi d’acqua, intirizziti dal freddo, per svuotare gli alloggi e i locali macchine; disperano però di riuscirci, e per precauzione sgombrano la cambusa delle cose necessarie, viveri, medicinali, fiammiferi, candele, e le riparano di sopra, nella camera di tiro. L’equipaggio è ormai tutto asserragliato là. La mattina seguente appare chiaro che sottocoperta ormai l’acqua è padrona; allora Goiran fa isolare i locali poppieri, dove tre cassoni sono quasi divelti; la marea che sale sommerge l’intera piattaforma e arriva a coprire la ruota del timone.

A giorno alto arrivano da Ancona gli artieri del Comando di Spiaggia, che si mettono a imbrigliare la cannoniera con ormeggi più forti, e finalmente riescono a bloccarla. I marinai sono stremati, ma non lasciano la nave perché il loro capitano non la vuole perdere; la gente del borgo continua ad angosciarsi sulla riva: sono donne, anziani, bambini, perché gli uomini validi sono tutti al fronte; non possono far niente se non aspettare che la bufera cali; un'altra notte passa e il giorno dopo il mare non è più così tremendo, ma permane arrogante e il vento non dà segno di sgonfiarsi; in quella situazione intorno alle due del pomeriggio si vede da lontano sobbalzare lungo costa da Marotta e venire loro incontro una battana con chissà chi dentro. Il Capitano del Faà di Bruno è stato avvertito per segnale che gli faranno avere viveri per tutti, ma non gli hanno spiegato chi glieli porterà, e come: sono undici ragazze che remano con tutta la forza, e urlano come le matite a ogni impennata della barca. Da terra riconoscono quella battana: è la Gigetta; riconoscono le soccorritrici: solo due di loro, l'Ersilia e la Maria, hanno intorno ai trent'anni; le altre non arrivano a venti e la più piccola, la Nella, ne ha appena tredici. Da riva non si vede che abbiano piedi luminosi, ma si vede che hanno confidenza con il mare, perché prendono le ondate di prua in modo che la barca resti in linea.

Ildebrando Goiran le ricorderà una per una nel rapporto in cui racconta traversie e salvataggio della sua cannoniera: «Arrivarono al traverso del Faà di Bruno e, sempre a forza di remi, nonostante i frangenti rendessero difficile avanzare, accostarono la nave; giunte presso di noi sbarcarono alcune damigiane, cibi caldi e cestini di frutta, e a queste cose unirono un biglietto che diceva: "Le spose di Marotta offrono ai marinai d'Italia un bicchiere di vino." Un atto coraggioso e gentile che tutti i marinai accolsero con battimani e grida d'entusiasmo; il giorno dopo la stessa imbarcazione ritornò sotto il bordo e rinnovò il dono.»

«Il gesto», annoterà il Comandante con ammirazione, «ci diede maggior forza per portare la nave a salvamento.»

Una storia di spose e marinai è di quelle che vanno cercando i rotocalchi degli anni di ferro; ma nemmeno il patriota più fervente poteva immaginarne una più netta e pulita di questa. Non la trascurano le autorità militari, alle quali può piacere un'avventura che finisce bene, gioiosa e incosciente, nel mezzo di una guerra che conobbe soprattutto morti: decidono di assegnare alle undici ragazze di Marotta una medaglia di bronzo al merito della Marina, con la motivazione: "Equipaggiarono una

imbarcazione e riuscirono coraggiosamente, malgrado il forte vento e il mare grosso, a vincere i frangenti e rifornire di viveri una unità navale da guerra che trovavasi gettata alla spiaggia di Marotta dalla violenza del fortunale”.

A guerra finita, nel corso di una cerimonia allestita per loro nella piccola piazza del paese, le giovani donne ricevettero la decorazione.

Sarà perché si vede il mare al fondo della via, questa piazzetta disuguale negli stili delle costruzioni ma così raccolta da apparire come un niente prezioso a fianco del tanto che si è costruito, è un posticino nel quale si viene volentieri; ed è appunto qui che andiamo noi per sapere cosa resta della vicenda nel ricordo della gente che ci vive. Ho parcheggiato il vecchio cane Klaus, che porto sempre con me per compagnia, sono entrato nel bar e ho chiesto un caffè e un’informazione. Il Bar 83 è già piccolo per sé, e quasi tutto occupato dal bancone; poco pubblico, dunque, ma cordiale, due clienti che fanno colazione come fossero dentro casa loro in perfetta confidenza con il resto.

«Il caffè sono riuscita a farlo,» ha detto la barista appoggiando sul banco la tazzina. «Adesso vediamo se le so dare l’informazione che le serve.»

«Bene,» faccio io. «Ci sarà pure qualcuno che sa tutto delle undici ragazze di Marotta?»

«... e del Faà di Bruno?» ride lei per far vedere che conosce la faccenda.

«Mario Ercolani. Ci vuole parlare? Le do il numero, ma non ce n’è bisogno perché lui è sempre qui d’intorno e se aspetta una decina di minuti...»

È una bellezza che in questi paesotti esista sempre un compendio vivente dei saperi; un cultore di storie locali, nel caso. Meriterebbero migliore gratitudine. Mi siedo a un tavolino che si trova di fuori e cerco di indovinare la figura quando si presenterà. «Vedi?» dico a Klaus che mi guarda come uno che vorrebbe sapere, «quelli che fumano almeno hanno un vantaggio: apprezzano per forza l’aria aperta.»

Fa freddo, non c’è dubbio, ma da quando la mia vecchia amica Bibi, che ha letto Tanizaki, ha detto che dovremmo imparare ad apprezzarlo, ho cercato di farmelo piacere. La letteratura può far molto di noi, a quanto pare.

Non l’ho riconosciuto; ma quando la barista me lo ha consegnato dicendo «questo è Mario», mi è sembrato logico che conciliasse nell’aspetto l’aficionado del bar con l’intenditore di cose marine; niente lupo però: piuttosto un husky, occhi azzurri vaganti sotto il berretto blu e un carattere cordiale per un uomo che tutti salutano con simpatia. Comincia a parlare

delle undici ragazze e subito mi espone un cruccio, anzi due: lo sprezzamento che a volte si fa dell'episodio nel parlare comune e insieme l'enfasi deformante della celebrazione.

«Erano giovani e con i marinai avevano in comune l'età e una guerra da combattere», così lui spiega il gesto, nel modo più diretto. «Hanno raggiunto l'altra metà del mare, e non c'è molto da sapere e ricamarci sopra.»

Ha portato un dossier dove compare una fotografia delle ragazze scattata nel giorno del conferimento delle medaglie. Schierate in prima fila, ben vestite alla moda di quegli anni, col diploma nelle mani e la medaglia al petto, in piedi da sinistra a destra l'Ersilia Ginestri e la Maria Marinelli sposa Zampa, che sono le grandi; poi Emilia Portavia detta la Mirra, Elda Paolini, Erina Simoncelli con un ombrellino chiuso, e Giustina Francesconi, tutte sotto i vent'anni. Dietro loro, issate su un palchetto che le fa svettare, le altre ragazzette Portavia, in camicetta bianca: la Maria, l'Arduina, la Nella, la seconda Emilia e la Teresa Isotti, comprese in un'età che va dai 13 ai 17 anni.

«Adesso le più giovani avrebbero cent'anni, ma qualche anno fa c'erano ancora, e ancora la Nella raccontava.» Parlare coi nipoti è quasi inutile secondo Mario, perché avrebbero poco da dire oltre a quello che già sanno tutti.

«Ma non manca di certo chi ci aggiunga del suo,» faccio presente; «basta leggere le cose che hanno scritto nel cinquantenario. Guarda qua...»

Lui dà un'occhiata e sbuffa, perché il falso d'autore è fin troppo vistoso nell'articolo che leggo. Per cominciare, la località è chiamata «Porto Marotta». Mai sentito chiamarla in questo modo, se non altro perché questa frazione non ha mai avuto un porto; al tempo delle undici ragazze, come dice il giornalista, era «una fila di casette ognuna col proprio orticello e il piccolo giardino di gerani, dove la biancheria al sole arieggiava a un gran pavese». E fin qui ci può stare: le lenzuola sventolate come fossero bandiere. Ma quando si mette a riferire la vicenda il giornalista comincia a strombettare; perché sì, il paese «si è dilagato e ha pretese di cittadina balneare;» per fortuna, però, «come ieri e sempre, continua la sua vita patriarcale, dove salgono ancora, nelle ore più impensate, stornelli alla luna, al sole e all'amore». Ma va' via. Nemmeno quando ero ragazzo ho mai sentito qualcuno che intonasse cose come «Fior di ginestra / tutta s'infiora la campagna nostra / quando Nina s'affaccia alla finestra». Nel

1967, anno in cui quel giornalista scrive, Eric Clapton aveva già smesso di spaccare le chitarre e Bebo Conti era leader indiscusso degli Shout, che suonavano al Maurizio e non certo gli stornelli di campagna.

E che è successo ai nomi? La Gigetta da semplice battana è diventata «un palischermo», espressione così inusitata che se avessero detto alle ragazze di salirci sopra, si sarebbero rinchiuso dentro casa. Per le stesse esigenze di copione Ersilia Ginestri è trasformata in Silvia Ginestra, in modo che da lei emani un più suadente profumo leopardiano. Alla povera Erina è capitato di peggio: con la semplice aggiunta di una enne il giornalista la trasforma in Erinna; la nomina sul campo capitana e poi, contro il suo stesso parere (oltre che contro la realtà dei fatti) la fa scendere dalla barca come fosse davvero una furia dell'inferno e non una ragazza di vent'anni, ancorché coraggiosa.

«Erinna!», inneggia il giornalista nel suo pieno delirio parolifico, «ancor più mitico e simbolico il nome in quell'ora di disperato coraggio. Compiuta la missione, l'intrepida si getta in mare e raggiunge a rapide bracciate la spiaggia dipanando la sagola fino alla riva».

A buon diritto Mario si risente per simili travisamenti, perché questa è la sua storia e non permette a nessuno, ignorante o fanfarone, di sgualcirlo e strapazzarlo come più gli aggrada. Sull'intera vicenda del naufragio, da conoscitore, si permette di avanzare un'opinione, che se Schiaffino fosse stato il comandante del Luni, il Cappellini si sarebbe salvato.

«Cosa ha fatto il Luni nel momento più difficile della missione? Ha tagliato la corda, è proprio il caso di dirlo, e si è messo al riparo dentro il porto di Ancona mentre gli uomini del Cappellini inutilmente lottavano in mezzo alle onde.

«E i quattro incrociatori? Hanno detto che non potevano tenere il mare. Ma fammi il piacere, incrociatori che non tengono il mare! Facevano prima a dire che se la sono svignata.»

Non ho un'opinione personale a proposito del comandante del Luni, ma posso osservare che sui documenti il suo nome è eclissato e non compare mai; in quanto alla tenuta degli incrociatori, mi parrebbe di dare ragione alla critica di Mario. Ma, tornando al relitto, gli domando:

«Tu pensi che dovrebbero tirare fuori il Cappellini dal luogo in cui si trova sommerso?»

«Direi proprio di sì,» risponde lui. «I cannoni che montava, rigati, a nastratura d'acciaio, sono gli ultimi Vickers da 381/40 che siano rimasti. Dunque da recuperare.»

Usciamo insieme dal bar e andiamo a visitare il monumento che hanno innalzato alle ragazze sul lungomare di Marotta. Appare affettuoso e quasi bello, - i monumenti di solito sono brutti e freddi - e facile da leggere nel suo significato: una chiglia di legno impennata in verticale e uno sbruffo di lamiera colorata di rosa che si arriccia simulando l'onda. La lapide, però, si è lasciata impressionare dalla furia paroliera del già detto giornalista: ormai la ragazzetta Erina sarà Erinna per sempre; o almeno fino a quando reggerà questo marmo.

4. Fissare l'indicibile

Siamo andati al cimitero a trovare i marinai. Ogni tanto passiamo a salutarli, e ogni volta mi domando se a voi cani sia permesso l'accesso. Il luogo è sacro e a rigor di logica tu non potresti entrare. Il fatto è che vi chiamano animali, ma ancora non si sa se avete un'anima. Una volta, quando tutti credevano agli spiriti vitali, uno straccio di anima vegetativa non vi era negato; ma adesso che le conoscenze sono progredite e che l'anima, arretrando dall'intero corpo al capo e da questo alla cellula neuronale, si è fatta sempre più immateriale, a voi non è rimasta neanche quella. Chissà se nei prossimi cent'anni i teologi ci ripenseranno. Senza di voi la vita eterna sarebbe molto triste. Allora prendiamoci un anticipo su come vorremmo il paradiso e, forza, amico mio, metti su il tuo rigoglio e varchiamo il cancello.

Scendiamo lungo il ripido corso principale (il solo modello che riusciamo a riprodurre dentro un cimitero è quello urbano, con tanto di villette, condomini, strade, piazze e qualche raro spelucchio di giardino), adagio adagio perché vedo che tu freni a ogni passo e il retrotreno ti si ammucchia sulle zampe davanti; svoltato un angiolotto di marmo che sorregge un cartiglio, raggiungiamo uno spiazzo raccolto sotto grandi cipressi dove siede la statua di Gherardi. Era stato studente di belle speranze; morto giovane, «a mostrare come le nobili discipline non sieno privilegio del ricco» (o piuttosto a mostrare il contrario, vorrei dire, pur ammirando il

gesto) la famiglia lasciò tutto il suo avere all'istruzione dei figli dei poveri. Mia madre da bambino mi portava là, come a legare un voto che fossi un po' più attento a scuola e - contrappasso crudele - che crescessi in salute, e rimaneva tutta assorta in quel pensiero mentre io mi distraevo in ogni modo: il giovane Gherardi, pettinato all'ottocento con lo scrimine in mezzo e modello irraggiungibile di sacrificio, non mi era simpatico per niente.

E poi, dall'altra parte dello spiazzo, c'era l'ancora appoggiata al monumento verdognolo dei marinai, attrazione avventurosa dalla quale nemmeno tentavo di distogliermi. Anche adesso quando entro al cimitero faccio sosta là. Una targa di bronzo raccoglie il lungo elenco, ossidata e non facile da leggere. Una volta li ho trascritti sul taccuino. Per rispetto di ognuno. Per avere qualcosa di loro possedendo il nome. Per notare che quei nomi sono belli, e dei più belli tra quelli che si usano anche oggi. Non ci sono i Mirko, i Gianluca, i Samuele; ma ci sono i Giovanni, i Vittorio, i Gaetano. Oggi avrebbero magari un taglio skinny e jeans cadenti sotto l'ombellico, ma nel resto niente di diverso, ragazzetti spavaldi e spauriti dentro un rave involontario, un marasma convulso che per puro malinteso noi chiamiamo festa.

Non c'è traccia di festa in questo luogo: solo tempo trascorso. Per noi, intendo dire, perché il tempo per loro non esiste. Di quello che intercorre tra il naufragio e l'oggi facciamo un intervallo di circa novant'anni; per loro è silenzio dimentico, senza dimensione; ed è difficile per noi che misuriamo tutto immaginare una cosa che non ha dimensione. Come dice il buon amico Ermanno: non siamo programmati per capire l'infinito, lo dimostra il fatto che abbiamo inventato il metro. Le stesse parole non ci servono bene; sono anch'esse segmenti che attraversano un tempo: cominciano e finiscono lasciandosi dietro il loro alone di suono e di senso, che pure poco dopo si dissolve; e inutilmente ci troviamo a riprodurlo perché quello permanga. In-finito, in-terminati spazi, sovr-umani silenzi: non vedi, cara bestia, che anche il nostro poeta paesano - che pure più di tutti ci si è sporto - fa prova di fissare l'indicibile forzando le parole a saltare su se stesse perché possano arrivare più lontano? Soltanto dopo lunghe esitazioni si decide a seguirle lasciandosi sbalzare dal suo colle per tuffarsi in quel dolce naufragare che le accoglie tutte.

Ma secondo te un musicista non potrebbe fare meglio? I suoni, come le parole, sono tratti che cominciano e procedono una direzione e poi a un certo punto si interrompono; tuttavia se accompagno con la mente quella

musica continua, quelle fasce sonore strascinate come fossero da sempre e non dovessero finire mai - ce l'hai in mente, Bobo? - quelle voci siderali che risuonano nel Lux Aeterna di Ligeti, così prive di scansioni da sembrare senza corpo, che trasformano in rumore di fondo l'attrito del ruotare degli astri, fragoroso, impercettibile, sul quale usiamo appendere le nostre noterelle giornalieri; se ci penso mi verrebbe di dire che questo non sarà l'eternità, però mantiene l'acronia del sonno.

In questo caso penso a voi che nuotavate sotto gli occhi spietati dei pontoni e che, sbalzati dalla zattera del tempo, siete scesi dove scendono talvolta gli annegati: ho capito che vorreste raccontare. Ma si vede benissimo che siete stanchi: per voi quella giornata deve ancora finire e vi si chiudono gli occhi. Magari io e Klaus ce ne andiamo, magari avete voglia di dormire. Stiamo via poco. Torniamo domani.

Cosa avete da assieparvi tutti qui sull'orlo? D'accordo, ho capito: mille anni e domani sono la stessa cosa. Allora cominciate a raccontare: come è andata la festa? C'era gente? La musica com'era? E adesso è finita oppure va avanti a sfinimento?

INDICE

1.	La barca che va giù	1
2.	Il Cappellini	6
3.	Il Faà di Bruno	10
4.	Fissare l'indicibile	15



Per il lettore

Libri**Senza**Carta.it è un esperimento di editoria su web, a costi bassi e con un occhio alla qualità. Ha tra gli scopi principali quello di divulgare la storia e la cultura locale, e di proporre inediti racconti, poesie e tesi di laurea inedite ai più. Tutto questo avverrà "senza carta", ovvero sfruttando al massimo le potenzialità "low cost" di internet, con l'obiettivo implicito di "digitalizzare" un sapere difficilmente raggiungibile in altri modi, e di permettere che la [blogosfera](#) contribuisca, con i commenti e la diretta partecipazione al progetto, alla fioritura di questa idea.

Il blog è no-profit e senza sponsor; pubblica materiale offertoci a titolo gratuito dagli autori.

Per l'autore

Libri**Senza**Carta.it vuole proporre a voi, autori ed editori di libri "di carta", la pubblicazione sul nostro *blog* delle vostre opere. Ciò implica avere a nostra disposizione una copia in formato elettronico del libro stesso, che sarebbe dunque resa pubblica su Internet all'interno di questo blog, dal quale chiunque potrebbe "scaricare" il documento, oltre che recensirlo, commentarlo, segnalarlo ad altri e così via.

In questo modo il libro avrebbe un propria collocazione certa e facilmente raggiungibile, anche se non fisica ma solo "virtuale". Il suo contenuto, e l'indirizzo dal quale scaricare il libro, sarebbero permanenti e facilmente ricercabili da tutti i [motori di ricerca](#). Rimarrebbero assolutamente pubblici e garantiti la paternità del lavoro, i riferimenti agli autori ed editori, ed ogni altra informazione che, in quanto detentori dei diritti originali, vorrete disporre in aggiunta o sostituzione di quanto già pubblicato.

Per qualsiasi informazione su prossime iniziative, testi pubblicati e per proporre la pubblicazione di una vostra opera: info@librisenzacarta.it



Questo libro è rilasciato con licenza

Creative Commons
Attribuzione – Non commerciale – Condividi allo stesso modo

cioè

- è permesso che altri copino, distribuiscano, mostrino ed eseguano copie dell'opera e dei lavori derivati da questa, a patto che vengano mantenute le indicazioni di chi è l'autore dell'opera. (**Attribuzione**)
- è permesso che altri copino, distribuiscano, mostrino ed eseguano copie dell'opera e dei lavori derivati da questa solo per scopi di natura non commerciale. (**Non commerciale**)
- è permesso che altri distribuiscano lavori derivati dall'opera solo con una licenza identica a quella concessa con l'opera (**Condividi allo stesso modo**)

libri
senza
carta.it