

Parte prima
estate del 1956

Il mare si può odiare, temere, ma anche amare appassionatamente: certamente non ha mai lasciato l'uomo indifferente. I marinai amano il mare perché sanno di essere da esso incantati, stregati e anche protetti per non essere devoti solo alla terra. Una citazione di sant'Agostino voleva l'oceano essere la casa del demonio, per Omero Oceano è il padre di tutti gli dei; secondo me, marinaio, è madre, è vita.

PRIMO GIORNO

La stazione ferroviaria del mio paese era deserta, a parte un barbone che russava su una dura panca di legno; usava il fagotto delle sue cose come cuscino. Accanto alla panca una bottiglia di birra vuota. Nella guardiola della biglietteria sonnacchiava il ferroviere che mi accolse dicendo che il primo treno sarebbe partito tra un'ora e che potevo evitare di arrivare così presto in stazione. Dormivano anche i locomotori in attesa dei viaggiatori. Albeggiava quando salii su un convoglio di terza classe occupando un sedile di legno vicino al finestrino. La carrozza era semivuota, pochi i pendolari. Avevo sonno e mi addormentai.

Mi svegliò il controllore poco prima di arrivare alla stazione centrale in quel caldo mattino del trenta giugno 1956. Ero accompagnato dalla certezza del sogno di tutti: un lavoro. Chiesi al primo vigile che incontrai come sarei potuto arrivare al porto. Mi indicò un autobus dicendomi: «Quannu ti senti arrivari u scutuluni ntô stommacu, e satasti ntâ l'aria picchè a currera trasiu e nesciu di rintra un fossu, veni a diri arrivasti e t'ha preparari a scinniri a la firmata chi veni appressu¹». Ero a Palermo.

Appena misi piede a bordo, in quella giornata estiva, ma con un acquazzone da “diluvio universale”, contento del mio primo imbarco, spaesato come ogni recluta, con la valigia di cartone, simbolo di una svolta di vita di ogni emigrante, e l'ombrello che mamma aveva preteso che avessi nel corredo, non sapendo a chi rivolgermi, ebbi la fortuna (fortuna? Sì, certo) di imbarcarmi in una persona che indossava una cerata gialla con in testa un cappello a falde parapigioggia chiamato sudovest che dava ordini a dritta e manca e sacramentava come un marinaio livornese: era il nostromo.

Indaffarato nel distribuire incarichi e rimproveri, ap-

1 Trad. Quando il tuo stomaco viene sollecitato perché l'autobus ha preso una grossa buca preparati a scendere alla prossima fermata.

pena volse lo sguardo verso di me, si avvicinò, mi strappò l'ombrello dalla mano buttandolo in mare e mi ordinò di andare subito nella cabina assegnatami, cambiare gli abiti, da signorino disse, e indossare la tuta di lavoro per tornare subito da lui che c'era da trasportare i tanti viveri in cambusa.

Quell'uomo incuteva rispetto e paura. Perché mi aveva buttato l'ombrello in mare? A cosa servivano tutte quelle provviste per soli venti giorni di viaggio? Non dovevamo andare in America e precisamente a Baltimora? Queste e tante altre domande mi frullavano in testa nei pochi minuti necessari per tornare in coperta.

La sera a cena, stanco di una fatica che non conoscevo, intirizzito dalla tanta acqua che mi era piovuta addosso, iniziavo a maturare la consapevolezza che la vita di mare era più dura di quanto mi avevano raccontato, pari forse a quanto descritto ne *Il vecchio e il mare* di Hemingway.

Andai dopo cena, su sua richiesta, a trovare il nostromo in cabina. Era scalzo, senza i pantaloni, ma coperto "chi causi tila" (le mutante di una volta), aveva le gambe esili, bianche e pelose in palese contrasto con il suo volto bruciacchiato dal sole e dalla salsedine fin dentro le numerose rughe. Era concentrato a cucire una strana coffa

di tela olona che, poi, avrei imparato a conoscere come una cappa. Usava con competenza l'ago, con lo spago che spesso incerava, aiutandosi con un vardamano (una specie di guanto munito di un supporto di ferro, come se fosse un ditale, che serviva per spingere l'ago e perforare la spessa tela).

La sua cabina era pulitissima. L'oblò di ottone lucidissimo. Sul pavimento di ferro pitturato di un colore verde intenso faceva spicco un bel tappeto di corda di canapa intrecciato sicuramente da lui. Niente era lasciato al caso in quegli otto metri quadrati di spazio. Una foto, che supponevo ritraesse la moglie e i suoi tre figli, era ingegnosamente e necessariamente ancorata sulla piccola scrivania; non mancavano la Madonna di Trapani e San Francesco di Paola.

«Ho conosciuto tuo nonno» – mi disse – «ed ho imparato a essere marinaio sotto il comando del “capitano con il pesce” – detto anche “u cattiddaru”, così era ingiuriato tuo nonno nella nostra marineria – ora, come è strano il destino, mi trovo a fare la parte che egli fece a suo tempo con me. I tempi sono cambiati: il legno delle navi è stato sostituito dal ferro e le barche sono molto più grandi e meno scomode. Domani all'alba molleremo gli ormeggi e se non sarai sveglio ti butterò un bugliolo di

acqua fredda nella cuccetta. Ora vai a dormire e ricordati sempre di non parlare mai di quello che vedrai nei prossimi giorni. Ricordalo, altrimenti te lo farò ricordare io a calci in culo».

Che ci fosse qualcosa di strano ero sicuro, ma ero troppo stanco per pensare. Sprofondai in un sonno profondo e senza incubi.

Pierre Frey barone De Coubertin diceva: l'importante è partecipare. Per quello che ci riguardava non avevamo altra alternativa alla partecipazione degli illeciti. Cosa fare altrimenti?

SECONDO GIORNO

Un leggero rollio mi svegliò. Avevo dormito per tante ore. Il nostromo mi aveva risparmiato. Non ero stato testimone dello sbarco delle numerose casse di sigarette che avevamo richiesto per conto della criminalità organizzata. Le sigarette fornite dal monopolio di stato con destinazione fuori dai confini dell'Italia non erano soggette alle onerose maggiorazioni fiscali (imposta generale sulle entrate) e quindi molto richieste dai contrabbandieri. Con i loro potenti, velocissimi e costosissimi motoscafi, appena in mare aperto, accostandosi alla nave, erano venuti a prendersi l'illecito carico.

La nave aveva lasciato all'alba il porto di Palermo dirigendo la prua verso Gibilterra che avremmo doppiato dopo circa sessanta ore di navigazione. Il tempo era bello, il mare calmo e liscio come l'olio, increspato e spumeg-

gigante solo a poppavia dalla scia dell'elica. Guardando la costa siciliana pensai che lì avevo lasciato la mia ragazza, i miei affetti e il mio passato per crearmi un futuro che mi permettesse di sognare una vita migliore.

Per i sogni c'era tempo. Ora incombeva rassettare la nave, stivare i tanti viveri in cambusa, soprattutto quelli deteriorabili con quel caldo e, successivamente, rizzare tutto ciò che con il maltempo avrebbe potuto procurare danni.

Il tempo continuava ad essere bello, i gabbiani pattugliavano il mare sottostante e ci accompagnavano con le ali aperte ed immobili nell'aria, ma attenti a qualsiasi preda; dal mascone di sinistra si intravedeva Marettimo, isola che trae il nome, come alcuni studiosi affermano, dall'abbondante presenza di timo selvatico.

Lo sguardo del nostromo non prometteva niente di buono, meglio continuare con il lavoro che mi aveva assegnato.

L'equipaggio era composto "ufficialmente" da ventisei persone – come disse il terzo ufficiale – di cui dieci ufficiali e sedici di bassa forza. Che significato aveva la parola "ufficialmente"? E perché il nostromo mi aveva

detto di non parlare mai di quello che avrei visto? Decisi di non pormi domande, almeno nell'immediato, e lasciare al tempo la risposta.

Il mio modo di vivere stava cambiando, il mio orologio biologico, o come si sia soliti chiamarlo, si stava sfasando, andavo spesso ad espletare nel luogo preposto quelle che erano le mie urgenze. Recandomi proprio in quel posto subii il mio primo choc quando incontrai una giovane donna con i capelli cortissimi, vestita da uomo, che mi guardò senza sorriso e senza parola. Ebbi il tempo necessario per notare che aveva, chissà per quale specifica mutazione genetica, gli "occhi da gatto" color ambra con macchie marrone attorno alla pupilla. Erano occhi che avevo visto solo in alcuni felini, mai negli uomini.

Chi era costei che indossava i pantaloni? Chi potrà credere che nel 1956 vidi una donna che indossava i pantaloni? Che ci stava a fare su una nave di soli uomini? Lei non era sicuramente una delle ventisei dell'equipaggio. Dovevo farmi violenza e, come avevo pensato prima, anche se difficilmente attuabile, ibernare il pensiero.

Avevamo dei clandestini a bordo. Questo era l'arcano. Ero diventato, mio malgrado, come si direbbe ora, uno "scafista". Uno di quelli a cui oggi il codice penale riserva

diversi anni di carcere. Non ci volle molto a capire cosa intendeva il nostromo nel dire che dovevo tacere. Ecco il perché di tutte quelle provviste. Quanti erano e chi erano i clandestini?

Contrabbandieri di sigarette e trafficanti di clandestini. E poi? Quanti eventi in poco più di ventiquattro ore di navigazione e quanti ancora ne avrei vissuti.

Nessuno dell'equipaggio parlava del carico umano che trasportavamo. Per questo carico avremmo avuto come compenso quello che nel nostro ambiente veniva definito "la coca cola".

La "coca cola" era un modo di dire per occultare alcuni compensi illeciti che andavano dal traffico di clandestini a quello delle armi tra gli Stati Uniti e i paesi caraibici; da quello delle sigarette a quello del carburante necessario per far muovere le eliche.

Il più odioso di tutti gli illeciti, per noi, era quello relativo alle provviste che qualche cambusiere senza scrupoli, con la complicità dei provveditori marittimi e di alcuni comandanti, faceva a scapito della qualità e quantità dei viveri.

L'articolo 1 della Costituzione Italiana venne approvato nella sua interezza il 22 marzo 1947 dando finalmente un'identità alla nascente Repubblica. Tutti conosciamo cosa esso recita. Tutti conosciamo che migliaia di persone emigrano in cerca di un lavoro. Ritornare a casa è il loro sogno. In quanti ci riusciranno?

TERZO GIORNO

Mi stavo abituando a svegliarmi presto (usanza che sarebbe diventata una costante della mia vita). La colazione era pronta alle sette e trenta, dopo aver lavorato per oltre un'ora, e consisteva in un pezzo di focaccia con la cipolla, ma c'era anche quella senza, e una brodaglia di latte e caffè. La focaccia precedeva l'informata del pane che spesso era di pessima qualità perché non essendoci un panettiere la mansione era esercitata dal cuoco che si giustificava dicendo che le piastre elettriche del forno non erano buone.

Le vesciche che si erano formate nelle mie mani avevano lasciato posto a delle dolorose piaghe. Il nostromo, magnanimamente, mi aveva messo a fare l'inventario della pittura nella cala di prua.

Distinguevo i clandestini, gente dal corpo asciutto simile a quello di una modella anoressica, provenienti dalla campagna siciliana, da quel latifondo: terra di pochi, gli altri come schiavi da sempre nelle stesse condizioni di miseria.

Loro, i clandestini, circolavano liberamente in coperta, avevano la faccia sporca di carbone. Dormivano nei corridoi delle stive, dove prima c'era stato il carico: circa diecimila tonnellate di carbone scaricato in parte a Napoli e in parte a Palermo.

Nel ventre della nave, anche se "pulito" con potenti getti di acqua di mare alimentati dalle pompe, rimanevano pur sempre dei residui che oltre a sporcare minavano la salute per le esalazioni prodotte appunto dal carbone.

I loro giacigli erano fatti di stracci e pezzi di cartone. Non avevano nessun corredo con loro se non un vestito e un paio di scarpe per lo sbarco in terra d'America e un po' di biancheria intima che avrebbero lasciato a bordo assieme alla roba che indossavano, sempre la stessa, e che in parte sarebbe stata usata dai prossimi clandestini.

Tutto ciò mi ricordava una poesia che recita²:

*Ammonticchiati là come giumenti
sulla gelida prua mossa dai venti
migrano a terre ignote e lontane
laceri e macilenti
varcano i mari per cercar del pane.
Traditi da un mercante menzognero
vanno, oggetto di scherno, allo straniero
vanno a campar d'angoscia in lidi ignoti.*

Non ho rivisto la giovane donna. Chi mai sarà stata? Da dove veniva? Perché aveva scelto il rischio della clandestinità? Era l'unica clandestina donna a bordo? Ecco continuavo a farmi domande a cui, almeno nell'immediato, non avrei potuto dare risposte.

Alborán, piccola e bassa isola spagnola da sempre rivendicata dal Marocco, presieduta da una ventina di militari, era a traverso a un miglio da noi. Le acque, in quella zona di mare sono sempre state infide, con forti correnti e onde pericolose. Gibilterra era a un paio di ore di navigazione e le coste africane ed europee si avvicinavano sempre più creando l'effetto imbuto.

2 E. DE AMICIS, Sull'oceano, Ed. Garzanti Torino - 1996 pag. 267

I clandestini, per ordini venuti dal ponte di comando, si erano rintanati nelle stive per paura che il sorvolo degli aerei dell'air force britannica di stanza a Gibilterra potessero fotografare la nave.

Tutto era programmato; ogni precauzione messa in atto, e non era certo per rispetto del carico umano del quale a nessuno importava più di tanto.

Gli "ospiti" erano in tutto ottantaquattro. Ufficialmente tutti uomini. Il più vecchio aveva circa quarant'anni.

Sembrava che nessuno avesse un cognome. La maggior parte si chiamavano Peppe, Peppino, Pio, altri Tori, Turiddu, Totò, altri ancora Tanu, Pippo, Cola, Sariddru, 'Ntoni, ecc.

Nessuno di loro aveva documenti perché, una volta sbarcati in America, temevano di essere identificati e rispediti in patria. Erano, come si direbbe oggi, sans papier.

Da poppa si avvicinava a tutta velocità una nave passeggeri, una di quelle definite città galleggianti con il suo carico di emigranti con il passaporto in regola e un buon contratto di lavoro che li attendeva. Con loro sicuramente, oltre ad un adeguato corredo, avevano anche prodotti

che costituivano il cordone ombelicale con la propria terra da regalare agli zii d'America, composti principalmente da pecorino, olio, vino e dolci fatti in casa (mustazzoli, cubbaida, marturana, ecc.).

L'emigrazione clandestina è sempre stata parallela a quella legalizzata. Alla lista ufficiale del numero dei passeggeri sulle navi di linea andava aggiunta, però, quella di un numero uguale, spesso anche maggiore di clandestini. Il traffico era tale che in molte città portuali italiane i poveretti in attesa di imbarcarsi vivevano in locande, gestite da donne e uomini disonesti e senza scrupoli, con camere oscure e fetenti dove dormivano ammassati oltre cinquanta persone, la maggior parte per terra tra feci ed orine, privi di aria, con letti di una sporcizia inaudita.

I clandestini saliti a bordo si mischiavano con i passeggeri regolari. Onestà vuole che si ricordi che tutto ciò non sarebbe potuto accadere senza la complicità di organizzazioni criminali e, dal mio punto di vista di marinaio, di quella degli equipaggi delle navi.

La nave che ci stava raggiungendo era l'Andrea Doria, uno dei punti d'orgoglio dell'Italia che allora cercava faticosamente di ricostruire la propria reputazione dopo la catastrofica seconda guerra mondiale.

Alcune settimane dopo il transatlantico affondava, precisamente il 25 luglio del 1956, in allontanamento dalla costa di Nantucket, e diretto a New York, entrò in collisione con la nave svedese Stockholm: morirono quarantasei passeggeri.

Stavamo doppiando Gibilterra, istmo da sempre conteso tra Spagna e Gran Bretagna, porta del Mediterraneo occidentale, roccaforte militare. La morfologia sottomarina impedisce alle correnti fredde dell'Atlantico di entrare nel Mediterraneo. Un motto latino caro a questa terra recita: *Nulli Expugnabilis Hosti*³.

Gibilterra è anche famosa perché nella sua rocca vivono le uniche scimmie quasi selvagge d'Europa, che, secondo una credenza popolare, finché saranno presenti nel territorio, garantiranno al Regno Unito il possesso di Gibilterra.

3 Trad. Non espugnabile da alcun nemico.