

Piero Violante
Gente di mare

È in libreria il terzo volume di *Gente di Mare. Verso il Novecento* di Mario Genco (Torri del Vento Edizioni, Palermo 2018, pp. 200, Euro 14). In questi tre volumi scritti “con attenzione, pazienza e amore” Genco ha ricostruito sulla base delle notizie e degli indizi contenuti nei *Registri delle Matricole della gente di mare di Prima Categoria*, nei *Registri delle navi* della Capitaneria di porto di Palermo e di Trapani; nei *Rapporti e testimoniali di Capitani marittimi della capitaneria di porto* dell'Archivio di Stato di Palermo e su altre fonti lì rinvenute, nell'archivio dell'istituto nautico di Palermo, sugli atti notarili. Una montagna di fonti mai esplorate che gli ha permesso con lavoro lungo e meticoloso di scrivere, una storia possibile della “gloriosa” e rimossa” marineria siciliana dalla fine del XVIII secolo sino alla prima metà del XX secolo. L'11 maggio 1789 difatti sorse a Palermo il Regio Seminario Nautico progettato e fondato da monsignor Giuseppe Giorni e Valguarnera dei duchi d'Angiò e Giovanni Fileti, Pilota maggiore della Reale Marina la cui famiglia nel tempo darà alla città gente di mare ma insieme geografi, teorici dell'arte nautica, ingegneri navali, direttori di macchine e ben sei direttori dell'Istituto nautico palermitano. Alla trilogia di *Gente di mare* va affiancato l'altro saggio di Genco *I Pirandello del mare* (2011). Storia di una famiglia di armatori, colonna portante della marineria commerciale siciliana. È la famiglia di Luigi Pirandello! Cinque generazioni di naviganti e commercianti del mare: una dinastia sterminata che si intrama con altre dinastie di marinai i Rallo, i Vella, gli Onorato, i Fileti, i Lo Vico, i Cricchio. E queste famiglie – osserva Genco - furono il cuore vitale dinamico di Palermo insieme agli Ingham-Whitaker, ai Florio, ai Pojero, ai Bordonaro, ai Di Pace. Con questi quattro volumi Genco pone le basi di una storia sinora inedita non solo della marineria siciliana ma della stessa modernità in Sicilia che la Marina incarna. Pertanto la rimozione economica e storiografica della marineria commerciale siciliana, del dinamismo moderno di questa parte della nostra storia economica concorrerà poi ad un'autorappresentazione immobile e immemorabile. “I registri - dice Genco - contengono segmenti di storie scritte, da scrivere o che non saranno mai scritte”. Narrano un grande romanzo storico “dove eroi minori di questa saga ultracentenaria vivono e navigano e in un giorno qualsiasi del calendario muoiono perché al tortuoso sentiero della gente qualsiasi è accaduto quel giorno di incrociare per caso la strada della storia, una guerra una tempesta, un'eruzione incendiaria e velenosa.” Dei protagonisti di questa saga Genco nel primo libro ne menzionava più di trecento che salgono e scendono dai ponti di 57 imbarcazioni. È la flotta fantasma del moderno in Sicilia. Se il primo volume reca come sottotitolo “Dal Mediterraneo all'Oceano”, il secondo apparso l'anno successivo (2017) si sottotitola “Generazioni”. In quel volume Genco ricostruisce con un gioco complesso di rinvii tra i vari Registri la vita di un certo numero di capitani e marinai (più di un migliaio), di uomini e navi, di rotte degli oceani di bufere, naufragi e morte. Il cuore del secondo volume così affollato di nomi, mercanzia, bastimenti e marinai che si perdono in mare batte nella storia di naufragi alcuni miracolosamente scampati altri inevitabili. Questo terzo volume *Verso il Novecento* narra il mutamento tecnologico dalla vela al vapore. Fu un mutamento inesorabile che ammainò le vele a volte con rimpianto se è vero che un armatore convertito alla velocità e all'inferno delle caldaie chiamò il suo brigantino *Silenzio*. E la tecnica nuova vuole nuovi nomi. È nelle corde letterarie di Genco che con il suo stile elencale si lancia nella disanima della trasformazione nominale: non più nomi di santi a partire da *G.M.G.* che sta per GesùMariaGiuseppe o *Guida Celeste*. Non più o non solo le mille variazioni della *Madonna delle Grazie, del Soccorso, della Concordia*. Non più i nomi

delle donne di casa *Amelia, Angelina, Clementina*, oppure *Padre, Madre, Due Figli*. Adesso in *Verso il Novecento* trionfano i nomi di città e soprattutto quelli che si allineano allo spirito del tempo: *Attività, Audace, Elettrico, Esperimento* o fanno proprie le esaltazioni colonialiste: *Libia, Tripoli, Tunisi, Bengasi*, ecc. Un capitoletto delizioso che stempera il mood per la carneficina che le guerre hanno fatto in mare. Anche questo volume come già il precedente narra il lutto in mare. Ma mentre nel secondo volume il lutto era dovuto alla forza incontrollata della natura, qui è soprattutto quello provocato dagli uomini in armi. Siluramenti, cannoneggiamenti, bombardamenti. Genco con questo suo stile asciutto riesce in un racconto non enfatico ma drammatico del mare come tomba di marinai e come deposito di relitti. A partire dalla battaglia navale di Lissa. Genco narra la carneficina durante la prima e la seconda guerra mondiale con il loro corredo di affondamenti e di medaglie al valore per ufficiali capitani marinai che cercavano di sfuggire alla morte. E si rimane senza fiato. Ma la marineria commerciale siciliana era in crisi già prima della guerra. Gli ultimi a resistere furono i Corvaja la cui genealogia Genco ricostruisce e che riuscirono a interagire con armatori di più grande stazza e imprenditori come Ingham-Whitaker, Florio, Tagliavia, Pojero, De Pace, Buonocore, i Pirandello. Questa disfatta imprenditoriale va ancora analizzata mentre la memoria di questo cetto è scomparsa. Non ce n'è traccia ad esempio nella toponomastica cittadina. Emblematica, in questo senso, la storia che Genco sornione racconta del degrado della statua di Rutelli datata 1894 in una delle aiuole dello spazio intestato a Carlo Cottone. Scrive Genco:

“È la statua di una donna. Seduta su un rotolo di gomene si guarda la mano destra distesa con la palma rivolta in alto, diresti con gesto mendico; il braccio sinistro piegato al gomito e sollevato a mezz'aria sembra appoggiarsi sul vuoto. Sembra la statua di un'acattona, ma per Rutelli e i committenti doveva rappresentare l'allegoria della navigazione nel momento del massimo fulgore. Sulla mano protesa ora vuota teneva una bussola”.

Genco ricorda che mezzo secolo fa se ne accorse il professore Carlo Battaglia che denunciò il fatto e ne chiese il ripristino. Non se ne fece nulla. Nel 2000 spari anche la grande ruota del timone su cui la signora di bronzo appoggiava il braccio: “Doppia allegoria bronzea della smemoratezza marinara della città.”