

Mario Genco
Uomini di mare

I Siciliani sono stati inventati dal mare.

Homo Sapiens, lo sanno tutti, fu un gran camminatore ma non si è sicuri che cinque milioni d'anni fa il Mediterraneo fosse davvero una immensa vallata secca fra le masse continentali euroasiatica e africana.

Chi fossero qui i paleolitici siculi poco si sa, oltre che mangiavano arselle e pitturavano la loro vita sulle rocce delle grotte alle pendici di monte Pellegrino e dell'isola di Levanzo.

Passarono i millenni e arrivarono i Sicani, ormai considerati i primi abitanti storici dell'isola, e neppure di questi si sa come e da dove fossero arrivati. Né loro, né tutti quelli che sarebbero venuti dopo, potevano essere arrivati camminando perché da tempi incalcolabili attorno alla Sicilia c'è stata sempre stata acqua dappertutto.

Perciò furono uomini del mare: con esso, contro e dentro esso vissero, morirono, trafficarono in ricchezza e povertà. Con ardimento quanto con neghittosa perplessità.

Così per migliaia di anni.

Poi se lo dimenticarono, il mare. Dall'altro ieri.

A cifre arrotondate si può fissare la data dell'oblio: inizio XX secolo.

Ma non potevano farne a meno: anche dopo l'unificazione nazionale, per spostarsi da una città costiera all'altra – e quasi tutte le città, grandi piccole o piccolissime lo erano – ci si doveva imbarcare su vascelli chiamati bovi, pinchi, mistichi, leuti, sciabecchi, o sui primi piroscafi a ruote. Non era consigliabile per uomini e mercanzie affrontare viaggi terrestri: le regie trazzere e i pochi stradoni viabili erano, oltre che malmessi, frequentemente corsi e controllati da bande di briganti. Anche se nelle traversate meno lunghe e con imbarcazioni lente c'era il rischio reale di essere intercettati dalle più veloci barche dei ladroni di mare nostrani, avidi e feroci. Bastonavano spesso passeggeri ed equipaggi catturati, arraffavano tutto, dai vestiti ai fazzoletti; a una donna tagliarono un orecchio con l'orecchino; alleggerirono un giudice che andava a prendere servizio a Sciacca di tutto il bagaglio e di dieci onze [*monete*] d'argento ma della cassa di libri non seppero che farsene, anche se da sola valeva ottanta onze.

Era il 1863, si era Italia. I ladroni c'erano ancora, la neonata Regia Marina Italiana non era riuscita a debellarli. Il comandante di un brigantino greco, abbordato con le vele flosce di bonaccia sotto capo Zafferano, fu seviziato e ripetutamente immerso in mare perché rivelasse dove avesse nascosto il cospicuo ricavato della vendita a Palermo del carico di grano.

Come fecero a dimenticarsene?

Diciamo, come si usa oggi, destino geopolitico. Con qualche complicità. La Cultura, per esempio.

Scienziati attentissimi a descrivere coleotteri lucertole e piantine endemiche; al massimo, conchiglie; storici e antropologi che fra i documenti degli archivi scovavano qualsiasi zolla di terrai fosse passata da un feudo all'altro, qualsiasi leggenda e cantata popolare riferibili alla "Civiltà Contadina", da certi critici maliziosi ridefinita "Civiltà dello zappone". Poco frequentati i pur numerosi registri e documenti pieni di notizie sulla storia marinara dell'isola, rintracciabili negli Archivi di Stato dei comuni e delle Capitanerie di Porto.

Non ultimi, i grandi scrittori, fino ai nostri giorni: pensate alla freddezza con cui molti di loro reagirono all'apparizione fantasmatica e straordinaria di Stefano D'Arrigo con il suo stupefacente *Horynus Orca*. C'è stata qualche rara eccezione, che però alla fine avrebbe confermato la regola: per citarne una, la passione marinaresca di Salvatore Mazzarella, che per l'editore Sellerio, anni 80, diresse un'esile collana *Il Mare*. Ventiquattro titoli, fra cui i cinque suoi, belli, con qualche ripescaggio da altre collane dello stesso editore, compreso *I Malavoglia* di Verga: capolavoro indiscusso ma improbabile da definire "libro di mare" alla Stevenson, Conrad o Melville. La collana si esaurì anni prima che Mazzarella morisse nel 2002.

A Messina la coraggiosa casa editrice *Mesogea* è particolarmente attenta ai vari temi d'interesse marino. E c'è stata l'appassionata ricerca dell'antropologa Elisabetta (Elsa) Guggino, che ha raccolto i canti e le tradizioni dei tonnaroti di Favignana; ma la tonnara con la Sicilia della navigazione e della marineria c'entra poco: la tonnara è un mattatoio liquido, con i suoi rituali barbarici guidati da uno sciamano di mare

chiamato Rais. Difficile citare uno scrittore “marino” contemporaneo: viene in mente solo Antonino Rallo trapanese, ex ufficiale mercantile a lungo imbarcato e ora insegnante di lingua e letteratura inglese in un istituto superiore in Veneto

E come non pensare al Nobel Luigi Pirandello? Discendeva da una sterminata famiglia palermitana, di origine genovese, che con il mare e le navi aveva fatto fortuna e in ogni generazione aveva avuto brigantini e capitani transatlantici dai primi anni dell'800 ai Cinquanta del '900. Il primo ad arrivare a Palermo era stato il giovane Andrea che si qualificava «interprete di Inglese», titolo che in quegli anni assicurava preziosi contatti con i capitani di nave e i commercianti e imprenditori inglesi numerosi nell'isola e lui lo seppe presto mettere a profitto: diventò un ricco commerciante e armatore: Palermo era una delle capitali corsare del Mediterraneo e Andrea Pirandello arrivò a mettere in mare almeno quattro bastimenti corsari. Ebbe due figli e uno si chiamava Luigi da cui scaturì una gremita figliolanza e anch'essa prolifica a sua volta: era il nonno dello scrittore. Chi ne abbia curiosità, può leggere la lunga saga della famiglia nel mio *I Pirandello del mare*, ammesso che ne esista qualche copia in giro perché la casa editrice è fallita.

E il Nobel Luigi? Lui amava il mare ma non la gente che ne viveva.

Dichiarò per iscritto repellenza per i porti e i miasmi che ne scaturivano; affermò di non capire perché mai si dovesse navigare; ridicolizzò la figura del capitano di lungo corso nella novella *Richiamo all'obbligo* che poi diventò una delle sue commedie più rappresentate, *L'uomo, la Bestia e la Virtù*; la *Bestia* era il capitano.

Corollario conclusivo: i Siciliani odiano il mare.

Possibile, visto che tutte le grandi città dell'isola, e molte delle più piccole, sono state costruite sul mare, o nelle sue immediate vicinanze, eccetto tre?

Immaginiamoci la storia di Sicilia come una storia dei suoi porti.

Subito il paradosso: l'isola non ne ha avuti per secoli, se per porto d'intende luogo sicuro e attrezzato. Solo Messina poteva vantare uno naturale ineguagliabile, serratura della rotta dal nord Europa al Levante. Lì si radunarono le duecento galee da guerra della flotta della Cristianità prima di partire per la battaglia di Lepanto; lì l'ammiraglio Nelson stabilì la base permanente per la sua *Mediterranean Fleet* durante la lunga guerra contro la Francia di Napoleone, con la Sicilia ridotta a una quasi colonia britannica; lì si concentrava gran parte del commercio con l'estero: grano da Odessa e dal Mar Nero, stoccafisso dalla Scandinavia.

Porto di gente di mare abile e coraggiosa: valentia che costò cara a due suoi capitani, Francesco Scarfia e Andrea Donato «piloti della Terra del Faro»: imbarcati da Nelson perché guidassero la flotta inglese verso Malta, furono costretti a rimanere a bordo fino alla battaglia di Abukir; sopravvissero e tornati in Sicilia implorarono da Ferdinando IV di Borbone una «qualche mensile gratificazione»; le carte d'archivio non dicono se la avessero ottenuta.

Ai siciliani più colti i porti evocavano per lo più sangue fuoco disfatte e stragi.

Più di cento triremi ateniesi intrappolate, incendiate e distrutte dentro il porto grande di Siracusa, nel 413 A.C., durante la campagna siciliana della guerra del Peloponneso.

Una flotta romana, comandata dal console Claudio Pulcro, affondata o mandata a incagliarsi sui bassifondi dai Cartaginesi di Asdrubale davanti al porto di Trapani durante la prima guerra punica nel 249 A.C. (i romani si rifecero otto anni dopo con la battaglia delle Egadi e vinsero la guerra). Passarono mille anni, nel 1273 una flotta aragonese comandata dall'ammiraglio genovese Lanfranco Pignataro entrò nel porto e incendiò tutte le navi che c'erano dentro. Dieci anni dopo ci sbarcò Pietro III d'Aragona e cominciò da lì la cacciata dall'isola degli Angioini (Vespri Siciliani). Nel 1535 vi sbarcò l'imperatore Carlo V di ritorno dalla vittoria contro la flotta turca.

Trapani aveva un porto strategico sulla rotta per il Nord Africa.

Strategico ma di scarso fondale e assolutamente indifeso dal vento di libeccio – «*Libìci sempre dannu fici, si dannu nun fici non è libìci*» sentenza un proverbio – che con certe condizioni di luna, di correnti, di direzione delle onde e di pressione atmosferica, fino a non molti anni fa gonfiava un gorgogliante fenomeno di acqua alta (i siciliani lo chiamano *marrubbio*) che inondava i moli, svelle le ancore.

Porto anche di corsari. Fino alla prima metà dell'Ottocento ne salparono tanti. La specialità dei trapanesi furono i Barbareschi, truci leggende ne nacquero, a loro viene attribuito l'anacolutto di battaglia «*Cu afferra un Turco, è so*» (Un Turco è di chi lo cattura). Perciò a Trapani ci fu un ben alimentato mercato di schiavi, un certo giorno ce ne furono tanti che il padrone marittimo corsaro Francesco Tedesco ne regalò otto a re Ferdinando IV di Borbone. Fra i tanti giovani capitani corsari ce ne fu anche uno, un certo Alberto Rampolla, che diede la caccia a un bastimento inglese scambiandolo per francese e l'inseguì fin dentro il porto di Trapani e lì si accorse dell'errore solo a corpo a corpo già ingaggiato.

Orgoglio cittadino era, e rimane, l'ammiraglio Marino Torre: agli inizi del secolo XVII il cardinale Richelieu lo aveva messo al comando di una flotta francese con cui, per te volte, aveva sbaragliato quelle inglesi. Uno dei pochissimi del tempo che potesse vantarsene.

E non furono solo corsari.

Da Trapani partirono gli ultimi grande velieri transatlantici del Novecento, alcuni doppiavano Capo Horn: come il best-bark (diventato «barcobestia» nello slang navale italiano: tre, quattro alberi a vele quadre) *Gabriele D'Alì*, dell'omonimo armatore, che già armava il brigantino a palo *Rosalina D'Alì*. Il *Gabriele*, costruito a Chiavari nel 1903, quattro alberi, quasi 3000 t.s.l.: era il veliero più grande fra gli armatori meridionali e uno degli ultimi cinque costruiti in Italia nel XX secolo. Comandato dal capitano Salvo, navigò su e giù per l'Atlantico nei vent'anni successivi prima di essere demolito, ultimo veliero in ferro della flotta italiana del vento. C'era il *Silverstream*, brigantino a palo comandato dal capitano-armatore Domenico Garziano, schiatta marinara fin dalla metà del secolo XVI: era uno degli ultimi velieri che gli armatori, soprattutto quelli meridionali, avventuravano sulle rotte atlantiche (erano più economici: il vento era gratis, il carbone per i piroscafi no). Spesso con il capitano saliva a bordo anche la moglie Francesca Costantino che lo accompagnava nelle traversate dell'oceano. Quando il *Silverstream* salpò per l'America c'era anche lei nonostante fosse incinta. Avevano fatto i conti e sì, ce l'avrebbero fatta a tornare in tempo. Ma col vento e con il mare certi calcoli servono a poco e l'intrepida Francesca mise al mondo il figlio in piano oceano. Fece quasi tutto da sola mentre il marito alternava mugolii di paura a imprecazioni di rabbia, il nostromo fece da aiuto levatrice. Il neonato come secondo nome fu chiamato Atlantico, morì lucidissimo non molto tempo fa a 104 anni.

Voglia e necessità di andar per mare in Sicilia non mancavano. Scarseggiavano i bastimenti, i capitali, i porti, la volontà politico-burocratica. All'inizio dell'800 il paese di Riposto, sulla costa jonica, era diventato uno scalo importante per il commercio del vino e della produzione agricola della zona etnea. Imprenditori e naviganti – dal 1820 c'era una Scuola Nautica da cui uscivano capitani per navigazione di cabotaggio e d'altura – avevano chiesto con improduttiva insistenza al governo borbonico la costruzione del porto; tutto quello che ottennero dal subentrato governo italiano fu, nel 1865, l'installazione di una boa d'ormeggio. Dovettero aspettare fino al 1906, quando si pose la prima pietra per le banchine di un vero porto. Quando non c'era neppure la boa, per stivare un bastimento lo tiravano in secco sulla spiaggia, con fatica immane di veri e propri specialisti della *tirata dei bastimenti*. E la “tirata” diventava una vera e propria cerimonia, con liturgie e canti d'incitamento. Fra la gente di mare di quella città, si tramandò a lungo la memoria dei nomi e dei soprannomi di alcuni velieri e fra essi ci fu il brigantino *Iniziativa*, che per la sveltezza e l'eleganza dello scafo fu chiamato *La Palummedda*, colombella; la linea tozza del brigantino *Ervole* suggerì il nomignolo di *Papiragianni*, il bruttone.

Nella sua *Della storia economico-civile della Sicilia*, lo storico dell'economia avvocato Lodovico Bianchini pubblicò i dati sulla consistenza della flotta mercantile siciliana dal 1824 al 1835. Nel 1830 essa consisteva in 1.763 navi per 35.306 tonnellate complessive, cioè un tonnellaggio medio di 20 tonnellate. In sintesi: il grosso della flotta era composto da barchette, con pochi bastimenti adatti al vero mare. Fra il 1819 e il 1823 ai cantieri di Palermo avevano costruito solo sei brigantini e due brigantini – goletta, con stazza di poco superiore alle 200 tonnellate e nel 1824 cinque brigantini, fra cui il *Gabriele* di 210 tonnellate, il più cospicuo dell'intera flotta palermitana. Una parte non grande dei bastimenti d'alto mare, per così dire, era gremito di imbarcazioni dai nomi quasi fiabeschi: pinchi, bovi, mistichi, leuti, sciabecchi. Li comandavano “padroni marittimi” o “marinai autorizzati”, che spesso non sapevano né leggere né scrivere, né capire una carta nautica ammesso che ne avessero mai vista una: tuttavia veleggiavano arditi per il Mediterraneo perché sapevano interpretare i venti, le correnti, la direzione delle onde, la posizione del sole della luna e

delle stelle. Ma nessun cantore ci fu a tramandarci l'epopea, che su scala immensamente ridotta non dovette essere diversa da quella dei Popoli del Mare indonesiani che di isola in isola colonizzarono l'immensità dell'Oceano Pacifico.

I pescatori sulle "varchelonghe" veleggiavano e vogavano da Isola delle Femmine a Lampedusa e le coste della Barbaria nordafricana a cercare spugne e corallo.

La Marina Mercantile moderna nacque a Palermo il 5 maggio del 1798 quando in una villa costruita a forma di nave nella borgata marinara detta Acquasanta, cominciò i corsi il primo istituto navale della Sicilia: il Regio Seminario Nautico (presto ribattezzato Collegio). Dell'edificio, che aveva sul tetto gli alberi di manovra completi di vele e sartie, si riesce a tutt'oggi a riconoscere la poppa. Lo avevano progettato e fortemente voluto il colto abate giramondo Giuseppe Gioeni e Valguarnera dei Duchi d'Angiò, e Giovanni Fileti Pilota Maggiore della Real Marina di Ferdinando IV Borbone, di famiglia originaria di Termini Imerese stabilitasi a Napoli, eccellente comandante di velieri, studioso di scienza navale e di astronomia, autore della prima Grande Carta Piana del Mediterraneo, fondatore per incarico reale delle scuole nautiche di Sorrento (i Fileti avrebbero fornito all'istituto mezza dozzina di direttori, fino a metà '900 e innumerevoli comandanti di velieri e piroscafi oceanici). Il Collegio era fornito degli strumenti nautici più moderni e gli allievi studiavano sui testi degli autori più autorevoli dell'epoca. Nei primi tredici anni di insegnamento, il Collegio abilitò alla carriera di ufficiale mercantile cinquantotto allievi presto imbarcati con ruoli di comando.

Erano pronti per gli oceani, fino ad allora preclusi ai siciliani. L'unico a oltrepassare Gibilterra era stato, proprio quell'anno, il capitano di gran cabotaggio Giuseppe Rizzo che portò il brigantino *Marianna* fino a Pietroburgo, di più la sua abilitazione al comando non consentiva.

Categoria non molto frequentata nella Palermo fine Settecento, la città poteva già vantare almeno due grandi uomini di mare, e forse non se ne era ancora dimenticata, anche se entrambi ne erano partiti giovani per studiare a Roma e la loro carriera navale si era formata e sviluppata nell'Armata spagnola del re di Spagna Carlo III: Alessandro Malaspina e Federico Gravina dei principi di Montevago. Quasi coetanei – il primo del 1754, due anni più piccolo il secondo – avevano frequentato le stesse scuole, fino al romano Collegio Clementino dove si erano laureati e subito dopo erano entrati nei ruoli della Marina spagnola.

Gravina sarebbe diventato ammiraglio e avrebbe comandato la squadra spagnola che, insieme con quella francese di Napoleone, sarebbe stata sconfitta da Nelson a Trafalgar il 21 ottobre del 1805. Nelson e Gravina si conoscevano e si stimavano. Quando Spagna e Gran Bretagna erano alleate contro la Francia, Gravina aveva approfondito le sue conoscenze di navigazione e di strategia navale proprio a Londra. La convulsa e mutevole storia europea dei tempi, li aveva poi messi uno contro l'altro, accomunandoli nello stesso tragico, ancorché glorioso, destino. Trafalgar sarebbe stato fatale per entrambi: il vincitore Nelson stroncato da una palla di moschetto; lo sconfitto Gravina gravemente ferito e morto di cancrena pochi mesi dopo.

Alessandro Malaspina – terzogenito del marchese di Mulazzo in Lunigiana – era venuto da giovanissimo a Palermo con la sua famiglia (la madre era nipote del viceré di Sicilia Giovanni Fogliani d'Aragona) – a vent'anni, era stato nominato guardiamarina e imbarcato su un vascello di stanza a Cadice. Brillante e coraggioso, già l'anno dopo aveva ricevuto la sua prima decorazione e l'avanzamento di grado ad alfiere di fregata, per il coraggio in un'azione contro i marocchini. Pochi mesi e era stato promosso alfiere di vascello prima e tenente di vascello subito dopo: la sua nave, insieme con molte altre della flotta spagnola, era stata catturata dagli inglesi dell'ammiraglio Rodney, nella battaglia di Capo San Vincenzo. Di notte, approfittando dell'oscurità e di una furiosa burrasca, Malaspina e i suoi marinai sopraffecero le guardie inglesi, ripresero il governo della nave e riuscirono a portarla a Cadice. Concluse gli anni di guerra con il grado di capitano di fregata: aveva ventotto anni.

Durante un intermezzo di pace fu impegnato in alcune lunghe crociere verso Manila, per riconoscere e consolidare le rotte per le navi della Compagnia delle Filippine. Incarico svolto egregiamente: gli valse la promozione a capitano di vascello. Ma già lui aveva già in mente una grande spedizione scientifica, il cui piano minuzioso lo impegnò per circa sei anni.

Piano dettagliato fino nei minimi particolari: tipo e armamento delle navi; qualità degli ufficiali e degli equipaggi; stipendi; attrezzature marinarie e scientifiche; scorte di viveri per due anni e di attrezzature

per quattro; misure sanitarie; scelta degli scienziati, naturalisti, cartografi, astronomi, che avrebbero effettuato le rilevazioni e le ricerche, e dei disegnatori più abili per le carte nautiche e topografiche, i luoghi e gli uomini che li abitavano, gli animali, le piante; studio accurato di tutta la cartografia esistente, per poterne poi verificare l'attendibilità e correggerne gli errori.

L'ispirazione generale era una novità, per quei tempi, avidi sì di conoscenze scientifiche ma soprattutto di conquiste e acquisizioni di nuovi territori: «È mia particolare intenzione – specificava – di non fare come principale oggetto del viaggio le scoperte. Sarà nostra cura di studiare la storia naturale in tutta la sua estensione, inclusa la litologia... Vorrei anche esaminare il livello dei due oceani Atlantico e Pacifico verso l'istmo di Panamá... Di grande interesse sarà poi la storia dell'uomo, perché molte lingue indiane sono in possesso di pochi frati e il nostro vivere fra loro ci offrirà moltissimi dettagli...».

Il re di Spagna non era più Carlo III, nel frattempo di diventato Carlo I di Napoli e Sicilia. Il nuovo re Carlo IV, affascinato dalle ricadute pratiche di cui prevedeva ricca l'impresa, gli fu largo di mezzi e di incoraggiamenti: sugli scali furono impostate due nuove corvette, fu istituito un centro di addestramento a Cadice dove ufficiali ed equipaggi si sarebbero addestrati per sei mesi:

Il 30 luglio del 1789 - mentre la Francia viveva i primi furiosi giorni della Rivoluzione - le corvette *Descubierta* (Scoperta) e *Atrevida* (Intrepida) salparono.

Quando tornarono nello stesso porto da cui avevano fatto vela cinque anni e due mesi prima, Alessandro Malaspina – che così diventò il primo italiano a fare il giro del mondo al comando di una nave – e i suoi scienziati e navigatori avevano raccolto una quantità impressionante di rilevazioni che, una volta ordinate e pubblicate, avrebbero costituito un tesoro di incommensurabile valore strategico per la Corona spagnola.

Carlo IV lo nominò brigadiere d'armata e ricompensò lautamente tutti i partecipanti alla spedizione. Malaspina tuttavia rifiutò l'anno di congedo - premio concesso a tutti membri della spedizione: «Dato che i lavori non sono stati ancora riveduti né completati ritengo intempestiva e forse azzardata qualsiasi ricompensa. Che se anche i risultati del viaggio fossero pienamente soddisfacenti, sarebbe per me un'offesa considerare una fatica straordinaria quello che fu il consueto lavoro della navigazione, confortato da un riposo e da condizioni di vita assolutamente privilegiate. Se qualche ricompensa doveva essere data, ne fossero considerati degni solo gli esploratori dello stretto di Juan de Fuca (*Alaska*) e tutti gli uomini di bassa forza che sono stati certamente i fautori più importanti della buona riuscita dell'impresa».

Rimesso piede a terra, Malaspina cominciò a elaborare lo sterminato materiale raccolto. Il tutto sarebbe stato raccolto in sette libri.

Il primo: descrizione fisica dell'America meridionale, da Capo Horn all'istmo di Panamá. Il secondo: l'America settentrionale, da Panamá alla California. Il terzo: le isole Malvine (*che già allora la Gran Bretagna chiamava Falkland*) e le Filippine. Il quarto: esame politico dei possedimenti spagnoli non americani. Il quinto: esame politico dei possedimenti spagnoli in America. Il sesto: esame politico dell'America settentrionale, da Panamá all'Alaska. Il settimo: esame politico dei possedimenti spagnoli nelle isole Marianne e nelle Filippine.

Seguivano le monografie, compilate dalla numerosa e qualificata équipe scientifica che aveva partecipato al viaggio.

Malaspina pensò di aggiungere tre capitoli conclusivi, con osservazioni di carattere politico sulle riforme da attuare per il miglioramento delle colonie, ormai spopolate e impoverite dopo gli stermini compiuti dai *Conquistadores* nei due secoli precedenti. In sostanza, anche se involontaria, era una critica serrata alla politica coloniale dal suo inizio fino ai suoi giorni. E questo eccesso di zelo non portò fortuna a lui e alla sua eccezionale impresa, perché insospettì il re e specialmente il suo potentissimo primo ministro duca Manuel Godoy.

Costui non amava molto quel navigatore italiano, quel Malaspina, diventato così famoso e che sembrava essere entrato nel favore della regina: temeva che prima o poi lo avrebbe scalzato. Sembrava la ripetizione della storia di Cristoforo Colombo. Godoy riuscì a venire in possesso di un piano di riforme politiche elaborato da Malaspina su richiesta della regina: lo manipolò e strumentalizzò con astuzia e lo utilizzò per accusare Malaspina di cospirare per la caduta della monarchia, di eresia e tradimento, di massoneria, di propaganda delle idee della Rivoluzione Francese.

Un anno e due mesi dopo il suo trionfale ritorno, il 23 novembre 1795, don Alessandro fu arrestato ma non si arrivò mai al processo davanti a un tribunale. Le prove dovevano essere poche o inesistenti ma i sospetti e le invidie agivano potentemente. Il re, che forse temeva un esito processuale assolutorio e perciò sconveniente al suo prestigio, ordinò di tenere l'uomo che gli aveva riaperto gli oceani chiuso per dieci anni e un giorno nel castello della Corona, di sigillare gli incartamenti e seppellirli negli archivi del ministero di Giustizia.

All'inizio, il prigioniero non si preoccupò molto, le accuse gli sembravano così inverosimili che era certo di essere liberato presto. In cella, si mise, a studiare l'opera dell'economista Adam Smith, a rielaborare i risultati del suo viaggio; scrisse anche una storia della moneta spagnola, dai Cartaginesi ai suoi giorni. Giorni che però passavano senza che accedesse nulla, mentre fuori dalle mura del castello - prigioniera la rivoluzione francese e Napoleone stavano cambiando la storia dell'Europa. Inutili risultarono le raccomandazioni e le sollecitazioni degli amici influenti, che pure non gli mancavano. E ciò appare incomprensibile e indurrebbe a sospettare che l'intera vicenda non fosse stata originata solo da incontenibile gelosia. Quasi certamente, secondo la ricostruzione di alcuni storici spagnoli e italiani, Malaspina era coinvolto nel movimento d'opposizione contro Godoy, capeggiato dal figlio del re, Ferdinando. La guerra intestina alla Corte di Spagna, alla fine, provocò la cacciata del re Carlo IV, l'intervento di Napoleone e l'installazione sul trono di Giuseppe Bonaparte, fratello dell'imperatore.

Comunque fosse andata, Malaspina tornò libero solo nel 1802, sembra per intervento diretto di Napoleone.

Gravemente ammalato e psicologicamente a pezzi, Alessandro Malaspina rifiutò la carica di ministro della Guerra del Regno d'Italia se ne tornò nella terra della sua famiglia, in Lunigiana, dove tentò di rimettere in sesto un patrimonio completamente dissestato. Per qualche anno diresse un'organizzazione sanitaria per combattere la febbre gialla che si era diffusa da Livorno a tutta la Garfagnana.. Morì di tumore nel 1810, quasi povero, a soli cinquantasei anni, a Pontremoli, vicino Massa Carrara.

Della sua spedizione e dell'eccezionale documentazione che ne era derivata - carte nautiche, rilevazioni astronomiche, precisissimi calcoli di determinazione di latitudini e longitudini, minuziose descrizioni di coste, territori, costumi e organizzazione sociale delle popolazioni del centro e del sud America, ricchi glossari delle lingue parlate dai nativi - i contemporanei non conobbero nulla. Tutti i manoscritti e gli studi sembravano svaniti. Di tanto in tanto, brandelli venivano pubblicati quasi per caso, incorporati spesso nei lavori di altri, senza citazione del vero autore. Nascevano leggende sulla sorte di quei documenti: fra le altre, anche quella che l'intero incartamento fosse custodito dalla famiglia inglese degli Acton, a Palermo.

Alcuni degli uomini di scienza che avevano lavorato con Malaspina pubblicarono le loro monografie in cui venivano appena ricordati i nomi delle due corvette e, come di sfuggita, quello del loro comandante. Non mancarono isolati riconoscimenti, come quello del grande naturalista e geografo tedesco Alexander von Humboldt, che in alcune parti dei suoi viaggi aveva ricalcato le rotte di Malaspina e aveva scritto che le carte e le osservazioni dell'italiano erano esattissime e che «le carte marine apparse a Madrid dopo il 1799 si basarono in gran parte sui risultati da lui ottenuti».

Solo alla fine dell'Ottocento, e per un caso di orgoglio nazionale, una piccola parte della *Relazione* di Malaspina fu pubblicata a cura di un ufficiale di marina spagnolo: per smentire uno storico inglese che aveva messo pesantemente in dubbio, quasi negato, la valentia dei navigatori spagnoli, tacciati di incapacità e di ignoranza. Infine, grazie alla passione e alle ricerche di storici di mezzo mondo, durate quasi mezzo secolo, dal Cile all'Italia, la monumentale opera di Malaspina fu pubblicata e conosciuta. Fra l'altro, furono trovati a Madrid due grandi libri di disegni e acquerelli eseguiti dai pittori al seguito della spedizione e ben trecentovent'otto carte nautiche, lunghe più di un metro e larghe più di mezzo, estremamente dettagliate e ricche di informazioni. Solo poche di esse portano in testa, com'era e com'è tuttora d'uso, il nome del comandante che ne diresse i lavori; tutte quelle pubblicate dopo la carcerazione, riportano solo il nome delle due corvette e la data.

Finalmente, la relazione di viaggio che Malaspina scrisse giorno per giorno, fu pubblicata per la prima volta in Italia: ma era già l'anno 1935.

E si vuole, per concludere, riportare gli ultimi due periodi di quel diario, che forse possono aiutare per intuire lo spessore umano del compilatore:

«E prima di finire, crediamo opportuno ricordare che nel lungo periodo di cinque anni e due mesi, le corvette furono tanto fortunate che non perdettero a bordo e negli ospedali più di dieci individui, quattro della *Descubierta* e sei della *Atrevida*, due dei quali caduti accidentalmente in acqua senza che si fossero potuti salvare. Ci è triste ancora ricordare che il troppo zelo delle scienze naturali ed un eccessivo senso del dovere condusse alla tomba il colonnello Antonio Pineda (*uno dei naturalisti della spedizione*), la cui morte sarà sempre pianta da tutti coloro che lo hanno conosciuto nel gran teatro delle sue operazioni militari e scientifiche».

Torniamo nella Palermo negli anni di fine Settecento e fino ai nostri giorni. Che ne seppero, e tutt'oggi ne sanno, i palermitani di quel loro quasi concittadino, grande navigatore e scienziato? Sembrerebbe che ne fossero orgogliosi, visto che chiamarono Malaspina una contrada extraurbana poi con lo stesso nome diventata quartiere cittadino è in questo una via, una piazza, un vicolo. Malaspina, ma senza il nome proprio. E allora: Malaspina chi?

Sia lo stradario di Carmelo Piola, del 1870, sia quello di Nino Muccioli, degli anni '90 del Novecento attribuiscono il toponimo al un ignoto proprietario che per primo «cominciò a erigere case lungo questa magnifica località». Solo nel suo *Nuovissimo stradario storico della città di Palermo*, Mario Di Liberto, scrive che Malaspina è «antichissima definizione» della contrada e cita una omonima famiglia feudale (Malaspina di Lunigiana), che perciò non poteva essere quella di Alessandro, arrivata nell'ultimo ventennio del XVIII secolo. A quell'epoca la nobiltà palermitana aveva cominciato a impiantare le sue ville nella zona, dove non c'è mai stata una villa Malaspina. In ogni caso, certamente non sarebbe "quel" Malaspina. Che invece una strada di Palermo se la meriterebbe a pieno titolo. Basterebbe aggiungere una semplice A. sulla targa e scalpellarci «navigatore». E pensare che Palermo ha onorato di targa stradale, fra le villette dell'Addaura, anche Margherito da Brindisi, non celeberrimo ammiraglio del re normanno Guglielmo II e Ferdinando Po, navigatore portoghese che nel XVI secolo aveva veleggiato nel Pacifico e scoperto l'isola Bioko, in Guinea.

A Palermo si era andata formando intanto una solida classe di imprenditori, i cui capifila insieme con gli inglesi trapiantati da molti anni in Sicilia Woodhouse e Whitaker&Ingham furono certamente i Florio – calabresi d'origine diventati celebrate, anche troppo, icone siciliane – ma non meno intraprendenti furono Pojero, Bordonaro, Tagliavia, Pirandello, Buonocore, Barbaro, De Pace, Lo Vico, Corvaja. Generazioni secolari di capitani di velieri furono anche, fino al '900 inoltrato, quelle degli usticesi Di Bartolo, degli Anatrà, Vella, Onorato, Rallo, Tedesco.

Non pochi dei capitali accumulati s'erano incrementati grazie alla dozzina d'anni che era durata la guerra di corsa, a cui nobili e imprenditori palermitani avevano partecipato con avido entusiasmo. Si contarono a decine le imbarcazioni corsare; fra esse anche lo scibecco-scuola del Collegio Nautico, con gli allievi dell'ultimo anno imbarcati per fare esperienza.

A Palermo la gente di mare era folta. Un documento della metà dell'Ottocento nell'archivio dell'Istituto Nautico afferma che ce ne erano diecimila famiglie: calcolando per difetto quattro persone per nucleo familiare, almeno un quinto della popolazione di una città che non raggiungeva i duecentomila abitanti. Frequenti i rapporti matrimoniali fra le aristocrazie marinare: almeno tre matrimoni fra uomini Pirandello e donne Fileti; altri intrecci fra i Vella; gli Onorato; i Lo Vico; i Corvaja che con il mare vantavano secolare mestiere, ce n'era stato uno al comando di una delle galee corsare che s'erano unite alla flotta di Lepanto. Tanti capitani di lungo corso: i soli che potessero comandare sugli oceani, fino a Cuba e più giù fino al Brasile. Con un grosso handicap professionale: non conoscevano la rotta giusta per gli Stati Uniti, le rare volte che riuscivano ad approdare a New York o Boston, dopo mesi di traversie, avevano bastimenti e carico irrimediabilmente devastati.

Le loro traversate cominciavano e finivano sempre nel segno dell'improbabilità e i grandi commercianti preferivano affidare i loro affari a capitani e bastimenti americani e inglesi. Finché, dopo almeno dieci anni di tentativi infruttuosi, il capitano Ignazio Tedesco di Termini Imerese, che aveva navigato sui grossi brigantini americani e a Gibilterra era stato pilota e direttore di navigazione, non riuscì a convincere i diffidenti armatori e comandanti palermitani. La rotta giusta non era quella malignamente indicata dai capitani americani: «A rombo dritto tra i paralleli 42° e 43° fedelmente mantenere». Che significava andare ad infilarsi dentro i venti e le tempeste che prorompevano impetuosamente da occidente. L'indicazione di Tedesco era invece di scalare di latitudine, piegare a sud usciti da Gibilterra, attraversare il Tropico del

Cancro e poi andare in poppa col favore degli alisei fino alla corrente della Florida: «Qui – ammoniva – la forza e il coraggio abbisogna: s'inveli oltremodo la nave onde la corrente solcare sotto una diagonale brevissima». Insomma si trattava di attraversare la Corrente del Golfo.

Il primo a dargli retta fu, nel 1830, il capitano Stefano Stabile: con il brigantino *Penelope* andò e tornò da Boston in soli centoventi giorni. A Palermo fu festa. Gli americani avevano perduto il vantaggio del *Know how*, ma rimanevano di gran lunga avvantaggiati dal superiore tonnellaggio dei loro brigantini a palo e le Case di Commercio palermitane continuavano a fidarsi solo di loro. Fra il 1838 e il 1840, se otto bastimenti che arrivarono dagli U.S.A. a Palermo con carichi per Florio, sette erano inglesi e solo uno siciliano.

I siciliani erano ancora troppo lenti, così il principe Giuseppe Lanza di Trabia, “Deputato Amministratore Unico” del Nautico, decise di mandare qualcuno a capire perché. Fu scelto don Giovanni Fileti, «Lettore di matematica» dell'Istituto – di cui sarebbe diventato il terzo direttore dopo il nonno omonimo e il padre Michele – che s'imbarcò per l'America e studiò la Corrente: fu uno dei primi al mondo a farlo. Tornò con un'altra notizia importante: i bastimenti americani erano più veloci dei nostri, e avevano anche una vita più lunga, perché le loro carene erano rivestite con lastre di rame. I costruttori navali siciliani non lo sapevano, o forse lo sapevano ma gli armatori non erano in grado di sostenere la spesa necessaria.

Mancavano i capitali. L'aristocrazia che ancora avesse denaro e la neonata alta borghesia si mantenevano restie a mettere a rischio le rendite sul mare.

Soprattutto, a dispetto etimologico del nome, *Panormus* tutto porto non ne aveva veramente uno degno del nome. Perché aveva due grandi nemici: in primo luogo la malefica tribù dei venti da NNE a ENE (dalla Tramontana al Greco-Levante); in secondo la pigrizia governativa che non sapeva trovare il tempo per allungare i moli.

Fu il grecale a mandare in rogo, durante la cosiddetta Guerra d'Olanda, una flotta ispano-olandese, ancorata nella baia di Palermo, davanti alla città con la prua al vento: la flotta francese le scagliò contro a vela gonfia piccoli bastimenti spalmati di pece infiammabile e pieni di esplosivo (si chiamavano “brulotti”). Era il 2 giugno del 1676 e fu strage.

Ancora, fra il 6 e l'8 febbraio del 1821, una bufera di Grecale sconquassò e mandò a infrangersi sulla riva tutti i bastimenti ancorati nel porto piccolo della Cala e ne danneggiò seriamente molti altri al molo Nord, inadeguatamente protetto da un antemurale troppo corto.

Passarono tre anni e il dramma si ripeté. Fra l'antivigilia del Natale 1824 e l'Epifania del 1825, due settimane di bufera sempre da Grecale resero praticamente impraticabile l'entrata dei vascelli in arrivo; ingarbugliò gli ormeggi di quelli ancorati che presero a sfasciarsi l'uno contro l'altro; uno affondò a metà sul fondale; il giovane comandante di un brigantino inglese scomparve in mare mentre con una scialuppa tentava di attraversare lo specchio d'acqua del porto

Tramontò il Regno delle Due Sicilie e nacque quello d'Italia, tutto rimase tale e quale per altri decenni, Solo nel 1865, il molo Nord fu allungato di altri centosessanta metri e qualche anno dopo fu prolungato di qualche decina di metri il molo Sud. Cambiò poco.

Era arrivato già il tempo di piroscafi a vapore.

Nel 1879, il piroscifo *Egadi* dei Florio, appena arrivato dal cantiere inglese dov'era stato costruito, ebbe la carena squarciata dalla marra di un'ancora, non affondò per miracolo. I Florio avevano bisogno di un porto vero.

Palermo era una delle capitali marinare del Mediterraneo Dal 1881 era diventata con Genova il porto d'armamento della Navigazione Generale Italiana (N.G.I.) la più grande d'Italia, nata dalla fusione della storica “Società per la navigazione a vapore R. Rubattino &” con la “Vapori postali I. e V. Florio”.

Finalmente, nel 1891 i lavori per allungamento dell'antemurale, cominciati con flemma da vent'anni, erano quasi finiti.

Il 18 dicembre, i palermitani si affollarono alla marina per assistere a un spettacolo inconsueto. Era, manco a dirlo, una giornata di Grecale impetuoso e all'imboccatura s'era addensata una flotta di trenta bastimenti a vela. Chissà che baraonda, pensavano. Invece, a gruppi ordinati, andarono tutti all'ormeggio

con eleganza e agilità di manovra. Il console austro-ungarico ne restò ammirato e segnalò subito la novità al governo Imperial Regio.

Finito l'incubo? Macché. La sera del 25 ottobre 1973 una bufera di Grecale sconvolse le banchine, strappò ancora e ormeggi a tutte le navi, qualcuna l'affondò e ne danneggiò gravemente altre: «Il porto non c'è più» titolò il quotidiano della sera *L'Ora*.

È da tempo una frase ricorrente della gente che non vuole pensare: «Palermo volge le spalle al mare».

Sarebbe più vero dire che il mare le è stato strappato dalla memoria. A lei che era stata una capitale del mare. A lei che aveva pianto per i tre ufficiali del brigantino *Clementina* trucidati dai Malesi nel 1850 mentre caricavano pepe in una delle isole indonesiane raggiunte nel 1839 da Vincenzo Di Bartolo, di Ustica. Aveva pianto per i bastimenti scomparsi nell'Atlantico, come il *Nuovo Rattler*, brigantino a palo di cui non s'era saputo più nulla dal giorno della sua partenza da New York nel 1879; in un registro della Gente di Mare di 1ª Categoria, accanto al nome di molti marinai di quel veliero c'è segnata con la matita rossa o blu una croce per «scomparsa in mare». Il Compartimento Navale di Palermo ebbe perfino un bastimento entrato nella cupa leggenda atlantica delle navi fantasma. Il brigantino a palo *Vincenzo Perrotta*. A circa 600 miglia a est della Bermuda, il 27 settembre 1887, il capitano di un piroscafo inglese lo avvistò semiaffondato, disalberato tranne un troncone dell'albero di trinchetto, tre metri dell'albero maestro, il bompresso troncato. Gli Inglesi salvarono l'equipaggio, compreso il capitano che in un primo momento aveva voluto restare a bordo. Il piroscafo si allontanò e il brigantino continuava a rimanere a galla e così cominciò la sua avventura di vascello fantasma, insieme con un'altra trentina che come lui vagavano nell'oceano e terrorizzavano i naviganti. Il relitto del *Vincenzo Perrotta*, benché avvistato una trentina di volte, continuò la sua sorte di incubo girovagando per quasi 3000 miglia per altri 536 giorni finché fu ritrovato arenato su una secca dell'isola di San Salvador.

All'inizio del grande viale che si ferma davanti alla chiesa del Santo Spirito, la chiesa dei Vespri nel cimitero palermitano di Sant'Orsola, c'è un enigmatico monumento funebre. È con evidenza il cippo di qualcuno che ha avuto a che fare con il mare. Si chiamava Vincenzo Di Liberti, e solo questo nome è scolpito sotto il busto del titolare. Non ci sono le date dell'Alfa e dell'Omega. Era stato un capitano, un armatore, un costruttore navale?

Nel recinto, accanto al cippo, c'è la statua a grandezza naturale di una giovane donna appoggiata a un'ancora. In testa ha il cappello alato di Hermes – Mercurio. Sui quattro lati della base del cippo, in bassorilievo dentro una cornice, quattro episodi della vita di Vincenzo Di Liberti.

E qui sta l'enigma. Prima scena: un bastimento di legno in allestimento in cantiere, il fasciame riveste lo scafo fino a metà, un carpentiere con in spalla un'asse. Come didascalia: «Infanzia Orfano 1830 Palermo». Seconda scena, in senso antiorario: un bastimento con vela latina con uomo a bordo e una scialuppa affiancata verso prua. Didascalia: «Gioventù Accortissimo 1850 Odessa». Terza scena: un palazzetto a due piani. Didascalia: «Proprietario Attualità 1884». Quarta scena: un battello a vapore attraccato di poppa al molo con la biscaglina a murata, barchetta in mare a poppa. Didascalia: «Iniziatore Cisterna».

Il racconto di una vita che gli eredi vollero lasciare ai palermitani, che allora erano certamente in grado di coniugare i tempi e i fatti trascorsi fra una scena e l'altra. Quando la città era legata al mare e da esso in larga misura dipendente.

E noi? Sì, possiamo ricostruire grossolanamente la storia narrata: un orfano riesce a costruirsi un bastimento con cui va a portare arance a Odessa dove carica grano – era questo il traffico con la città del Mar Nero – arricchisce, è proprietario di un palazzo e intraprende nuove attività, la «Cisterna» di impossibile interpretazione.

In sintesi: a noi quel messaggio non dice più nulla e questo monumento funebre, per definizione addetto alla rimembranza, diventa una specie di allegoria della rimozione. Perché la città s'è dimenticata del mare e della sua gente audace e coraggiosa che per quasi due secoli la alimentò.

Basta una ricognizione nella toponomastica cittadina, per avere la prova di questa radicata smemoratezza collettiva. Ci sono strade che onorano la barca, i barcaioli, il remo, l'ancora, il timone, le caravelle. Altre intestate a una mezza dozzina di ammiragli, quelli storici ci sono tutti, o quasi, da Duilio a Cristoforo Colombo, insieme con un assortimento sorprendente di perfetti sconosciuti. Per farla breve, ci sono una settantina di strade dedicate alla mariniera internazionale mescolata agli umili arnesi della vita marinara. Quelle dedicate ai navigatori illustri della città sono meno di dieci. C'è il fondatore della mariniera siciliana moderna, monsignor Giuseppe Gioeni; e non mancano Enrico Fileti, uno solo dei tanti; Vincenzo Di Bartolo; Stefano Stabile; Giuseppe Costa; i Montechiaro, ufficiali di Di Bartolo e poi comandanti sulle rotte delle Indie Orientali, titolari di due cortili di via Simone Gulì. Gulì l'eroico e sfortunato comandante del transatlantico *Principessa Mafalda*, pieno di emigranti, incagliato, esploso e affondato col suo capitano al largo del Brasile nell'ottobre del 1927. E ancora, fra i non dimenticati, Alberto Rallo, capitano del piroscafo *Trieste*, morto a bordo della sua nave nel porto di Napoli e unico a essere ricordato di un'intrepida dinastia marina. Fra le casupole baracca del Borgo Vecchio si fanno strada a fatica una viuzza quasi sterrata e un vicolo – difficile distinguere l'una dall'altro – assegnati a un Cusimano senza nome proprio, ignorato anche dagli stradari: attribuiamoli noi al capitano Pietro Cusimano. C'è una via Navigatori, ma è nella stessa zona della borgata Addaura tutta intestata ai navigatori del passato remoto, quindi non ai nostri moderni.

C'è un'assenza, fra le altre, vistosa: nessuna che ricordi Salvatore Castiglia, grande e colto navigatore atlantico e intrepido comandante delle due marine da guerra che la Sicilia mise in mare nelle rivoluzioni del 1848-49 e del 1860. Era stato lui – che Garibaldi aveva voluto come pilota del *Piemonte* perché era il solo ad avere e conoscere bene le carte nautiche del mare attorno alla Sicilia – a consigliare lo sbarco a Marsala invece che a Porto Palo, dove non c'era fondo sufficiente.

E c'è un intero molo dedicato a una nave da guerra: il cacciatorpediniere *Bersagliere*, affondato dal bombardamento del 3 gennaio 1943. Era attraccato al Molo Sud, da allora molo *Bersagliere*, centrato da due bombe si rovesciò su un fianco e rimase sommerso a metà da pochi metri d'acqua.

Non si poté far nulla per tirar fuori cinquantanove fra ufficiali e marinai rimasti chiusi dentro lo scafo. Furono visti morire uno a uno, muovevano le mani per salutare dietro i vetri degli oblò i commilitoni scampati e la vita. Al comandante Anselmo Lazzarini, capitano di fregata, è stata intitolata una strada nascosta al mare a Partanna Mondello.

Una via è intestata a Giuseppe Di Bartolo, nel rione delle Medagli d'Ora, che nel 1943 si guadagnò la sua morendo in combattimento al comando di un dragamine contro una squadriglia di cacciatorpediniere britannici

Per tutti gli altri coraggiosi comandanti e equipaggi della vela e delle traversate atlantiche, scomparsa nel mare infinito della memoria perduta.

Certo non è una prova ma un indizio forse sì. Il 23 marzo del 1878 a Palermo fu inaugurata la prima linea tramviaria della città: partiva – vetture su rotaia ma tirate da cavalli – da piazza Marina e arrivava fino all'Acquasanta, cioè collegava il centro degli affari marittimi con la zona del porto. Poco più di vent'anni dopo, il 25 maggio del 1899, il primo tram elettrico si lasciò alle spalle il mare e collegò piazza Bologni con Monreale.

Oggi nella piazza simbolo della città, chiamata da tutti impropriamente Politeama, in una delle aiuole dello spazio intestato a Carlo Cottone principe di Castelnuovo, c'è fra le altre la statua bronzea di una donna. Seduta su un rotolo di cordame si guarda assorta 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. Incisi alla base l'anno della scultura, 1894, e il nome dello scultore, Mario Rutelli.

Sembra la statua di una accattona ma per l'artista e per il committente Ignazio Florio jr, che la volle per il giardino della villa alla Zisa, doveva rappresentare l'allegoria della Navigazione; una specie di statua alla memoria in realtà, pochissimi ancora lo sapevano ma la stella Florio era già al tramonto e con essa la storia marinara di Palermo.

Sulla mano protesa teneva una bussola, scomparsa da tempo per furto: Lady Navigazione rimase sconsolata a guardarsi la mano vuota; travalicò l'anno 2000 e sparì anche la grande ruota del timone su cui la signora aveva tenuto appoggiato il braccio. È tutto quel che resta della Navigazione a Palermo. Una allegoria diventata metafora.

NOTA

Tutti i nomi di uomini e di navi e tutte le vicende qui narrate sono tratti da fonti documentali, da libri, in qualche caso da racconti orali e comunicazioni scritte. Praticamente ad ogni frase, quindi, dovrebbe corrispondere una, o più note e così tutto diventerebbero praticamente illeggibile, fitto di numerini puntigliosi e fastidiosissimi. E poi, come consultare la congerie di note e mantenere ancora il filo della lettura?

Perciò si è preferito fare un elenco generale di tutte le fonti utilizzate:

Fonti.

Capitaneria di Porto di Palermo e di Trapani: ventitré “Registri della Gente di Mare di 1^a Categoria” e alcuni “Registri delle Navi”.

Archivio di Stato di Palermo. Fondi consultati:

Reale Segreteria presso il Luogotenente Generale. Polizia; Incartamenti; Tribunale di Commercio, Rapporti e Testimoniali di Capitani Marittimi.

Ministero Luogotenenziale e Segreteria di Stato: LL.PP. Departi Penali, Real Marina

Atti dello Stato Civile.

Sovrintendenza di Salute Pubblica.

Consulore del Governo – Atti, memoriali, relazioni, delegazioni speciali sulle prede marittime.

Miscellanea Archivistica 2^a serie.

Miscellanea Archivistica, Carte della Rovere.

Commissione degli zolfi di Sicilia.

Consolato Sardo.

Consolato Austriaco.

Sentenze Civili 2^a Sezione; Atti civili, Perizie.

Processi penali.

Atti dei notai Francesco Daddi, Francesco Maria Albertini, Giuseppe Serretta, Marco Antonio Avena.

Altri archivi:

Archivio Storico comunale.

Archivio Notarile Distrettuale di Termini Imerese, notaio Girolamo Maniscalco.

National Archives and Records Administration, *Film M237, Reel 417. Transcribed by Dee Kluger a member of the Immigrant Ships Transcribers Guild, 18 July 1879.*

<http://files.usgwarchives.net/la/orleans/history/ships/00000042.txt>

Società Siciliana di Storia Patria, Manoscritti del Risorgimento.

Istituto Nautico *Gioeni – Trabia* di Palermo.

Archivio Diocesano di Palermo, Atti di stato libero e di matrimonio.

Chiesa di Santa Maria di Monferrato, registri parrocchiali.

Cimitero dei Cappuccini di Santa Maria di Gesù a Palermo.

Centro Studi e Documentazione Isola di Ustica.

Giornali e Riviste.

Annuario della Marina Mercantile Italiana e delle Industrie Navali in Italia, 1914, di Oreste Calamai direttore della rivista *La Marina Mercantile Italiana (Quindicinale illustrata)*.

Biblioteca Centrale della Regione. Giornali: *La Cerere, Il Precursore, La Battaglia, Il Vapore, Il Giornale di Commercio, Giornale dell'Intendenza di Palermo, La Rana, Giornale di Sicilia*.

Biblioteca Comunale di Palermo.

G. Lodi, *Memorie relative al marino Salvatore Castiglia*.

Sicano, *Salvatore Castiglia nei rivolgimenti di Sicilia del 1848 – 1860*.

Libri, mostre e pubblicazioni varie

- Mario Corrao, *Cenno storico sulla Marina mercantile in Sicilia*.
 Francesco Renda, *Storia della Sicilia*, Sellerio.
 Orazio Cancila, *Palermo*, Laterza
 Id., *Storia dell'industria in Sicilia*, Laterza.
 Id., *I Florio*, Bompiani.
 Simone Candela, *I Florio*; Sellerio.
 AA.VV., *L'economia dei Florio: I Florio nelle vicende della navigazione*, Sellerio.
 Raleigh Trevelyan, *La Storia dei Whitaker*, Sellerio.
 Id., *Principi sotto il Vulcano*, Rizzoli.
 Emma Bona, *Alessandro Malaspina, sue navigazioni e esplorazioni*, Istituto Grafico Tiberino, Roma 1935.
Giornale di Sicilia, 11 febbraio 1936.
 Carmelo Piola, *Dizionario delle strade di Palermo*.
 Antonio Muccioli, *Le strade di Palermo*, Newton Compton editore.
 Mario Di Liberto, *Nuovissimo stradario storico della città di Palermo*, Edizioni Grifo 1993.
 Alfonso Sansone, *Storia del Regio Istituto Nautico 1789 - 1892*.
 Pasqualino Marchese, *Breve storia e bibliografia della Marina Mercantile siciliana*, Edizioni Ristampe Siciliane di Piero Vittorietti. Palermo 1982.
 L. Chiara, *Messina nell'Ottocento. Famiglie, patrimoni, attività*, citato da Rosario Battaglia in: *L'Ultimo Splendore. Messina tra rilancio e decadenza*, Rubettino Editore.
 Mario Genco, *I Pirandello del mare*, (collana Gramsciana *Il Presente la memoria*), Istituto Gramsci Siciliano, edizioni XL,
 Id., *Gente di mare*, 3 volumi, Torri del Vento editore.
 Salvatore Mazzarella, *Vincenzo Di Bartolo da Ustica*, Sellerio.
 Id., *Vapori*, Sellerio.
 Alberto Guglielmotti, *Vocabolario Marino Militare*.
 M. Bernabò Silurata e F. Picchi, *Grande Dizionario di Marina inglese – italiano*, Di Mauro editore, Salerno.
 Pino Fortini, *Eroi e Ladroni di mare*, Biblioteca Comunale "Pino Fortini" di Isola delle Femmine.
Di là del Faro, paesaggi e pittori siciliani dell'Ottocento, catalogo della mostra curata da Sergio Troisi e Paolo Nifosi.
 N.G.I., *Un grande organismo marinaro – La Navigazione Generale Italiana*, edito in occasione del X Congresso Geografico di Milano, Settembre 1927.
 Ufficio Storico della Marina Militare Italiana, *Navi mercantili perdute*.
 D. Madia, *Archivio di Psichiatria*, 1897.
 Istituto dell'Enciclopedia Italiana, *Dizionario enciclopedico italiano*.
 Tomaso Garoppallo, *Il romanzo della vela*, Mursia.
 Id., *Ultima vela*, Mursia
 Id., *Navi a vapore e armamenti italiani dal 1818 ai nostri giorni*, Mursia.
Partono i bastimenti, mostra sull'emigrazione, a cura del professor Francesco Nicotra direttore dei Progetti Speciali NIAF (National Italian American Foundation), Palermo 16 Aprile - 16 Maggio 2015.

Le notizie sulle famiglie Carson e Corvaja e quelle sui giornali e sugli archivi americani, le devo al professore Carlo Corvaja, docente di chimica – fisica dell'Università di Padova e attento e tenace ricercatore di notizie navali, per fare onore alla stirpe palermitana dei capitani e armatori Corvaja dei quali il professore è discendente diretto.