

Mario Genco
La Pipa di Trafalgar

C'è stata a Palermo, e forse c'è ancora, una pipa in grado di raccontare una storia di mare lunga quasi un secolo. Il 1800, ultimo secolo in cui Palermo fu una città di mare. La Pipa di Trafalgar.

Era sbarcata a Palermo, la pipa, fra i denti dell'*ordinary seaman* (marinaio semplice) di Sua Maestà Britannica William Carson, l'1 luglio del 1807. Quel marinaio aveva ventidue anni, era un veterano della battaglia di Trafalgar, in cui, due anni prima, aveva combattuto a bordo della *Royal Sovereign* del vice ammiraglio Collingwood, che era stata la prima a spezzare la linea della flotta franco-spagnola uscendone vincitrice ma assai malconcia. E forse malconcio, nello spirito e nel morale se non nel fisico, ne era uscito anche William. La zuffa fra uomini e vascelli era stata feroce, da lasciare il segno negli occhi e nella mente di chi c'era stato. La *Royal Navy* aveva stravinto, sì, ma a caro prezzo: l'ammiraglio comandante Horatio Nelson se ne era tornato cadavere a Londra macerato dentro un barile pieno di rum (Giorno fatale per gli ammiragli: anche il comandante della flotta spagnola, il palermitano Federico Carlo Gravina, era stato ferito e morì per cancrena un anno dopo lo scontro).

Il giovane William era imbarcato sulla fregata *Formidable*. A Palermo ne scese in franchigia e non ci risali più. Disertore. Che in tempi di guerra quali erano quelli significava, se ripresi, il capestro. Palermo era un posto particolarmente pericoloso, insieme con Messina era la base meridionale della flotta britannica del Mediterraneo, per un disertore il rischio di essere rintracciato era molto alto. Non lo rintracciarono. Né lui si preoccupò di non lasciare traccia. Anzi: eccolo, appena quattro anni dopo, arrivare da Lisbona al comando dello sciabecco *L'Attivo*, con carico di zucchero, carne salata e baccalà. A poppa sventolava la bandiera inglese. Il bastimento era dei fratelli Antonio e Paolo Scobel, maltesi che però vivevano a Palermo e lucrosamente vi trafficavano; Paolo era anche vice console dell'indipendente e marinara città dalmata Pergusa (oggi Dubrovnik) e tutti e due armavano agguerriti vascelli corsari, fonte non secondaria dei loro ingenti guadagni.

Per una ventina d'anni Carson navigò per il Mediterraneo con la sua beffarda bandiera inglese, con carichi di zolfo, cuoi, cacao scritto cacaos sui documenti portuali, carta e talvolta qualche passeggero e qualche sacchetto di posta. Gli spioni britannici, chissà come, non lo presero mai. E sì che la Royal Navy, così lontana da casa, era sempre a corto di uomini e non si faceva scrupolo di arruolare forzatamente gente per rinfoltire gli equipaggi. Come impararono a loro spese i piloti messinesi Francesco Scarpa e Andrea Donato, presi diciamo in prestito da Nelson perché gli tracciassero la rotta per Malta e trattenuti a bordo fino alla fine della battaglia di Abukir. All'Archivio di Stato di Palermo, fra i documenti dell'Intendenza, c'è la loro accorata supplica a re Ferdinando IV di Borbone per avere almeno una pensioncina

Con gli Scobel Carson fu prima pilota poi capitano di gran cabotaggio su sciabecchi e brigantini, come ottenne i gradi non si sa. Dall'Archivio Diocesano di Palermo, si trae che la sua era una famiglia di gente di mare della città scozzese di Dumfries, notevole porto d'armamento in cui arrivavano in cerca di imbarco marinai da tutto il continente, siciliani compresi: il padre John era capitano di mare dove era morto nel naufragio della nave che comandava, come si desume da un bizzarro documento fra quelli chiesti dalla chiesa per sposare una nipote palermitana, figlia di William: indicare il luogo di sepoltura del nonno e quella aveva risposto di ignorarlo perché disperso in mare. Seppe dire solo: «Mentre tornava casa».

Fra un viaggio e l'altro chiese e ottenne la cittadinanza siciliana e si sposò con una ragazza trapanese, che abitava coi genitori al Borgo Nuovo (che oggi è il Borgo Vecchio in pieno centro cittadino) dalla quale ebbe almeno mezza dozzina di figli. Diventò Guglielmo Carson e diede l'avvio ad almeno un'altra generazione di capitani di mare.

E qui s'inserisce una leggenda familiare con una tempistica un po' confusa. Gli indubitabili documenti dell'Archivio Diocesano fissano la data del matrimonio con la venitreenne Lucia: 3 giugno 1811. La leggenda parla invece di una promessa (a se stesso) fatta dal giovane William appena scampato nel 1816 al naufragio davanti alla costa settentrionale della Sicilia, all'altezza del paesello di San Vito: per grazia ricevuta sposerò la prima ragazza che incontrerò e mi vorrà. La prima sarebbe stata la figlia del locandiere di San Vito, che quei documenti qualificano trapanese. La futura San Vito nel 1816 non esisteva, forse c'era un qualche insediamento di pescatori pendolari; e comunque mai nativi di San Vito sarebbero stati definiti trapanesi, quel paese dalla fondazione fu compreso nel vasto comune di Monte San Giuliano oggi Erice. Insomma, leggenda o fake news?

Anche la Pipa di Trafalgar si salvò dal naufragio e William navigò con lei, finché morì nel 1833. Passò al figlio maschio più grande,

Giovanni, e poi di generazione in generazione, s'inoltrò nel XX secolo, cimelio familiare esibito in bacheca.

I figli maschi erano due, Giovanni e Guglielmo, entrambi «alunni» del Seminario Nautico, cioè studenti interni con retta pagata dal governo borbonico in quanto orfani di padre capitano.

Giovanni fu il primo a diplomarsi. Era stato studente brillante. Appena un anno dopo essere uscito dal Seminario, nel 1835, il direttore dell'istituto Michele Fileti – di illustre famiglia marinara originaria di Termini Imerese, con solide referenze alla Corte di Napoli – lo propose come pilota su uno dei bastimenti della cintura sanitaria contro il colera, che aveva già cominciato a inquietare la città. Le autorità obiettarono: troppo giovane. Insieme con lui era stato proposto, e per lo stesso motivo non accettato, il suo compagno di corso Giuseppe Corvaia, che diventò anch'egli un capitano di mare, oltre che suo cognato, perché ne avrebbe sposato la sorella Rosalia.

I Corvaia erano numerosa famiglia di armatori e fu con loro che infine la Pipa dei Carson navigò fino al Novecento. Tradizioni marinare antiche, tramandate da due personaggi illustri: lo storico francese Fernand Braduel e l'antropologo siciliano Salvatore Salomone Marino. Il primo citando il secondo scrisse che due Corvaia avevano valorosamente combattuto nella battaglia di Lepanto, al comando dei loro vascelli corsari.

A metà dell'Ottocento Gaetano Corvaia fondò la *Compagnia di Navigazione Corvaia*, con una flottiglia di piccoli piroscafi, quasi tutti coi nomi femminili della famiglia. Traffici mediterranei e lungo la costa occidentale dell'Africa, un'impresa di medie dimensioni che durò non più di mezzo secolo, troppi eredi alla morte del titolare.

Giovanni Carson fu uno dei più prestigiosi comandanti di velieri della gente di mare palermitana. Giovanissimo, 23 anni, era già pilota d'altura e con questo grado imbarcò con la leggenda della marineria siciliana, l'usticense Vincenzo di Bartolo, che, nel 1838-39, aveva aperto alla marineria del Regno delle Due Sicilie l'Oceano Indiano, verso quelle che allora erano chiamate le Indie Orientali, cioè l'Indonesia e i suoi mercati ricchi di spezie.

Era il 1842, seconda traversata, affrontata con il tre alberi *Sumatra*, bastimento più grosso dell'esile brigantino *Elisa* (248 ton.) della prima volta. Carson era stato ingaggiato «con soldi mensuali franchi di vitto: 20 ducati»: paga abbastanza alta – oggi sarebbero stati circa venti milioni, il capitano ne riceveva solo 4 in più; ultimo veniva il mozzo, manco un tari, poteva solo mangiare – Nel porto indonesiano dove stavano caricando pepe, due allievi ufficiali palermitani e una parte dell'equipaggio si ammutinarono, non volevano salpare per Giakarta, da cui arrivavano voci di febbri mortali. Carson fu solidale con il capitano che riuscì, senza usare le forza, a riportare all'ordine i riottosi. Quando tornò, dotò e fece sposare le sorelle Giovanna e Elisabetta e il fratello Guglielmo poté riprendere gli studi al Nautico, interrotti perché s'era imbarcato come marinaio per aiutare anche lui la madre, vedova con almeno due figlie da crescere. Anche Guglielmo fu Capitano di Lungo Corso.

Sistemati gli affari di famiglia. Giovanni Carson ricominciò la sua vita di navigatore transatlantico al comando dei brigantini delle rotte pe le Americhe.

La notte fra il 24 e il 25 aprile del 1853 la sua vita cambiò.

Giovanni Carson e la sua pipa sul ponte di comando del piroscavo *Sicilia* navigavano verso un posticino, piccolissimo sì ma importante, della storia navale italiana: il capitano con la pipa e la sua nave sarebbero stati i primi fra le marine di tutti gli Stati pre-unitari ad ancorare un piroscavo a vapore, a elica, di ferro, nel porto di New York.

Il *Sicilia*, 828 tonnellate di stazza (negli avvisi pubblicitari le tonnellate erano spacciate per 1.200) era stato costruito, a Glasgow per la società di navigazione *Sicula Transatlantica*, degli armatori-commercianti palermitani Salvatore e Luigi De Pace, padre e figlio: che volevano inaugurare, prima volta in Italia, un collegamento stabile fra Palermo e il Nord America.

Carson aveva trentadue anni, stimato come il comandante più fidato e ricco di esperienza della flotta veliera De Pace, naturale che per lo storico primo viaggio la scelta cadesse su di lui. Così aveva salpato alla fine di marzo del 1853. Navigazione di routine nella prima tratta mediterranea. Al largo della Costa Azzurra, fra Nizza e Antibes, la notte fu tempestosa, la visibilità nulla. Il *Sicilia* andò a piantarsi nella fiancata sinistra del piroscavo napoletano *Ercolano*, anch'esso al suo viaggio inaugurale, della *Amministrazione della Navigazione a Vapore delle Due Sicilie*.

Un disastro. Incastrati nelle cabine morirono trentasei passeggeri e dodici marinai dell'*Ercolano*. L'equipaggio del *Sicilia* riuscì a salvare quattordici passeggeri e ventidue marinai, fra i quali era il comandante Francesco Miceli, tenente di vascello della Real Marina borbonica. Le cronache di quei giorni scrissero della singolare avventura di sir Robert Peel, figlio di un ex primo ministro britannico: invece che in cabina se n'era andato a dormire nella sua carrozza caricata in coperta, si gettò in mare, nuotò e fu recuperato. I due capitani, sbarcati a Genova, si presentarono al Consolato Generale di Napoli e la magistratura genovese li mandò in carcere per qualche giorno poi i lasciò a piede libero. Dopo una serie di rimpalli procedurali, il processo si svolse a Messina ed entrambi i capitani furono condannati, ma quello napoletano, ufficiale della marina militare, scontò la pena ai domiciliari quale "ospite" del comandante della Capitaneria di Porto messinese. Giovanni Carson si trovò un nome alias e fu nascosto dal suo armatore De Pace come fattore in un'azienda agricola a Misterbianco (SR). Ci rimase fino a quando Garibaldi cacciò i Borbone e riprese la sua identità di capitano di mare.

La sorte del *Sicilia* continuò nella sfortuna. Riparato dai non gravi danni in un cantiere di Genova, ripartì e, al comando di un comandante che si chiamava Ferdinando Cafiero – ramificata famiglia di Sorrento ben considerata dagli armamenti palermitani – finalmente arrivò a New York. Viaggio storico

ma poco proficuo, l'idea della linea stabile fu abbandonata e devastante fu di lì a poco l'esito del processo per il disastro: fiancata sinistra speronata in mare significa torto quasi automatico, De Pace dovette sborsare un gravosissimo risarcimento, fu costretto a vendere il piroscafo. La malasorte del *Sicilia* non cambiò nemmeno con il nuovo armatore. Partito da Palermo il 20 settembre del 1854, affondò per una valvola di presa d'acqua lasciata aperta, 60 miglia al largo dell'Irlanda. Al comando c'era un altro nome importante della gente di mare palermitana: Giuseppe Di Bartolo, uno dei tre fratelli minori (tutti capitani) di Vincenzo l'Indonesiano.

E Carson? Continuò a navigare negli oceani ma solo e sempre al comando di velieri. Mai più piroscafi a vapore., non volle comandare neppure sul piccolo rimorchiatore che aveva acquistato a Genova, in società con uno dei Corvaia, che portò a Palermo. Solo una volta qualche mese sul piroscafetto *Angelina* della compagnia di famiglia, diciamo così, di cui era diventato socio. Viaggi di piccolo cabotaggio fra Palermo e Castellammare del Golfo, per uno come lui quasi lavori per dovere d'ufficio.

Il vento sul mare è un gran miscelatore dei destini incrociati di uomini e di navi. Giovanni Carson riprese le traversate atlantiche per conto dei De Pace ed eccolo nel 1863-64 sul loro brigantino *Clementina*, nome tragico per la marineria palermitana.

Il 20 marzo 1851 all'ancoraggio nella rada di un paese dell'Indonesia chiamato Qualah Diah, caricava pepe. Mezz'ora dopo mezzanotte, durante la pesatura il capitano contestò il peso delle spezie, ne nacque contestazione accanita col capo dei pesatori malese, una masnada dei quali sopraffecce presto ufficiali ed equipaggio del bastimento. Fu un massacro. Il Capitano Francesco Cafiero (e un altro Cafiero avrebbe preso il posto di Carson nella prima traversata col piroscafo *Sicilia*), il primo ufficiale Salvatore De Francisci, il secondo Monti trucidati a colpi di machete, come altri due marinai. Alcuni si salvarono arrampicandosi sull'alberatura e nascondendosi aggrappati alla polena, altri feriti erano riusciti a mettere in mare un paio di scialuppe e s'erano rifugiati su due navi americane ormeggiate vicino. «L'eccidio del *Clementina*» titolarono i giornali palermitani quando, tre mesi dopo, la notizia arrivò in città.

Il bastimento tornò a casa al comando di un capitano americano, data imprecisata perché i giornali cittadini non ne parlavano più da molti mesi. Il Capitano Fortini di Sferracavallo, scrittore navale, raccontò che gli scampati portarono un ex voto alla chiesetta dedicata alle Anime dei Corpi Decollati, sulla riva nord del fiume Oreto. Oggi non ce n'è traccia, dopo alluvioni, bombardamenti, spoliazioni ladresche.

Carson e la sua Pipa di Trafalgar continuarono a fare la spola con Costantinopoli, New York, Boston, Filadelfia e infine con il *Clementina* naufragarono davanti alla costa orientale degli Stati Uniti. Tutti salvi a bordo, il capitano con due dita di un piede in meno. E continuò per anni sui brigantini a palo più sperimentati come l'*Andrea Lo Vico*, grosso bastimento di 567 ton, che aveva comandato tanti anni prima. Oceano Atlantico, Oceano Indiano e l'ultima annotazione, «salpato per New York», trovata su un Registro della Gente di Mare di 1^a Categoria; non si può dire che non ce ne siano state altre. Era l'anno 1889, Carson aveva sessantanove anni, ben oltre l'età della pensione.

La sua lunga carriera marinara si concluse nel vento e col vento, col silenzio sottolineato dagli scricchiolii dei legni, dal tintinnio delle sartie, dai sibili dell'aria. Fu uno degli ormai rari capitani di lungo corso transatlantici della marina velica meridionale. Gli Oceani venivano disegnate dalle rotte a spirali dei rombanti piroscafi a vapore, che poco badavano alle direzioni dei venti. Quel silenzio a cui gli armatori palermitani Barbaro, che alla fine di quel secolo avevano una flotta di velieri ma già guardavano avanti e oggi gestiscono – unica sopravvissuta dai tempi della vela – una compagnia di

navigazione con una numerosa flotta di petroliere, motonavi per trasporti specializzati rimorchiatori d'alto mare, vollero lasciare un accorato ricordo dedicandogli il brigantino transatlantico *Silenzio*.

La Pipa di Trafalgar passò ai uno dei capitani di casa Corvaia, e giù per i successori e non più marinai fino al XX secolo. Si deve credere che stia ancora orgogliosamente esposta in bacheca.

LE FONTI

Archivio di stato di Palermo. Fondi: Real Segreteria presso il Luogotenente Generale, Polizia, Incartamenti, Tribunale di Commercio, Rapporti e testimoniali dei Capitani Marittimi, Segreteria di Stato LL.PP. Departi Penali, Real Marina, Miscellanea Archivistica.

Capitaneria di Porto di Palermo. Registri della Gente di Mare di 1^a Categoria.

Altri archivi: Storico Comunale, Diocesano, Istituto Nautico Gioeni Trabia.

Chiesa Santa Maria di Monferrato, registri parrocchiali.

National Archives and Record Administration.

Biblioteca centrale della Regione: giornali *La Cerere, Il Precursore, il Vapore, Il Giornale di Commercio, il Giornale di Sicilia*.

Ringrazio Il professor Carlo Corvaia dell'università di Padova per le tante notizie sugli archivi americani e sulla storia della sua famiglia.

...