

CONTRIBUTI

I quattro fratelli

di Mario Genco

Per almeno un paio di decenni, a cavallo della metà del XIX secolo, la piccola isola di Ustica, poco più di tremila abitanti e alcuni centinaia di coatti, fu uno dei punti di riferimento della marineria siciliana; quella dei pionieri della navigazione atlantica, aperta dal capitano Stefano Stabile e dal suo brigantino *Penelope* nel 1830. Tutto merito dei quattro figli maschi di Ignazio Di Bartolo e Caterina Pirera, trapanesi trapiantati sull'isola alla fine del XVIII secolo e del loro zio paterno Andrea. Costui, Capitano marittimo e poi Ispettore di Polizia - sia del governo borbonico sia di quello nazionale dopo l'unificazione - amico del padre nobile del risorgimento siciliano Ruggero Settimo e contemporaneamente del generale borbonico Nunziante e perciò uomo di bivalente influenza, avviò alla carriera marinara il primo dei fratelli Di Bartolo, Vincenzo. Il giovanotto non lo deluse e a soli diciotto anni - appena diplomato - l'Istituto Nautico palermitano Gioeni Trabia gli affidò l'insegnamento della matematica e, soprattutto, gli concesse la patente di Pilota (ufficiale di rotta e secondo di bordo) per gli infidi e impegnativi mari del nord. A trentasei anni, ormai comandante di grande esperienza e con solide basi teoriche, Vincenzo sarebbe stato il primo siciliano (e forse italiano) a veleggiare verso l'Indonesia e a tornarne con carichi proficui per la casa Ingham & Whitaker. Entrò così negli annali d'onore della marineria siciliana, ma non ancora italiana: motivo per cui le storie unitarie ne parlarono, e tuttora ne parlano, poco. Deve a Salvatore Mazzarella, appassionato scrittore di navi e marinai e troppo presto salpato



Battello a vapore ed armamento di vela, metà '800.

da questo mondo, e al suo *Vincenzo Di Bartolo da Ustica*, un ruolo stabile e definitivo nella storia navale italiana.

Dopo Vincenzo (nato nel 1802), anche i suoi tre fratelli Andrea (1810), Costantino (1815) e Giuseppe (1818) divennero comandanti di bastimenti.

I primi che s'incontrano sui registri dei *Rapporti e Testimoniali di Capitani Marittimi*, fatti al Presidente del Tribunale di Commercio al termine di ogni viaggio, sono Andrea e Giuseppe: comandante giovanissimo il primo, ancor più giovane pilota il secondo. Sono sul barco *Antonietta*, 315 tonnellate di stazza e 16 persone d'equipaggio comandante compreso, uno dei pochi bastimenti a vela di Casa Florio, partito l'8 febbraio 1844 da un porto brasiliano dello stato di Pernambuco. Viaggio «con pieno carico di zucchero e cuoi salati secchi, il tutto bene stivato, con buon pagliolo e cautele alle murate, coi i boccaporti assicurati con doppia incerata, sufficienti provviste ed Equipaggio col bastimento bene stagno». L'accurata descrizione delle misure prese per assicurare l'integrità del carico e la sicurezza della navigazione è una caratteristica dei fratelli Di Bartolo: si legge solo nei loro rapporti.

«Avendo navigato felicemente fino al giorno 2 marzo pervenimmo nella latitudine 34° 42' N e longitudine 31° 8' O», cioè sulla rotta per le isole Azzorre ma ancora parecchio lontano da esse (la longitudine non era ancora riferita al meridiano di Greenwich ma a quello di Parigi, due gradi più a est).

Da quel punto in poi, le tempeste martellarono nave e marinai, con brevi interruzione fra l'una e l'altra, fino a Gibilterra e poi ancora per quasi tutto il Mediterraneo: «Abbiamo sofferto di forti temporali, con colpi di mare in coperta e forte aumento d'acqua nella sentina e particolarmente la mattina del 24 di detto mese (marzo) trovandoci a posa distanza dalla costa della Barberia e propriamente verso le alture di Algeri, con vento fortunale da Nord e grosso mare del medesimo e al NE, siamo stati obbligati a forzare le vele con le quattro maggiori, tutti i terzaroli alle gabbie e il fiocco per tirarci al largo temendo la traversia [...] Alle 2 p.m. un gran colpo di mare fece rollare talmente il Bastimento che l'altro che lo seguì s'imbarcò interamente a bordo da sottovento. Il ponte pieno d'acqua, il bastimento sbandato coll'enorme peso di essa restò senza sentire l'azione del timone». A questo



Il Brigantino Sumatra della casa armatrice Ingham e Whitaker (stampa 1867). Il nome Sumatra fu dato in onore della impresa del comandante Vincenzo Di Bartolo, il primo siciliano che nel 1830 raggiunse l'isola di Sumatra, aprendo al commercio siciliano nuove rotte verso l'Indonesia sino ad allora riservate a marinerie più evolute.

punto, Andrea Di Bartolo fece mollare le scotte delle vele di gabbia e di maestra, fece aprire il portello di un cannone e riuscì a riprendere il governo della nave e far defluire l'acqua. Nella sentina misurarono quasi un metro d'acqua.

Solo quindici stringatissime righe per descrivere il limite tra la vita e la morte.

«Il giorno 31 marzo si diede fondo felicemente in questo porto senza altro da rimarcare», dettò a verbale il comandante, con la controfirma di suo fratello e del timoniere trapanese Diego Palmeri, gli unici dell'equipaggio che sapessero scrivere.

Una volta sbarcati, i due Di Bartolo non trovarono ad aspettarli gli altri due fratelli. Capitan Vincenzo era alla prese con il difficile passaggio del Capo di Buona Speranza, di ritorno da Giava con il brigantino *Sumatra* e Costantino stava vedendosi in pieno Atlantico con i temporali scatenati da venti del 3 e 4 quadrante.

Costantino Di Bartolo era al comando di uno dei brigantini di

maggiore tonnellaggio dell'armamento palermitano, il *Gabriele* di 276 tonnellate con 14 uomini di equipaggio, di proprietà di Antonio Chiaramonte Bordonaro. Quel bastimento, allora impiegato sulle rotte per il nord Europa, era stato il primo comando di Vincenzo Di Bartolo, nel 1827. Il suo rapporto fu assai scarso: partito il 3 marzo dal porto del Pernambuco con un carico di zucchero e cuoi salati secchi e con «bastimento ben equipaggiato ecc.». Si limitò a elencare, dandone le esatte coordinate, i quattro temporali superati «con aumento d'acqua nelle sentina e col ponte pieno d'acqua». Diede fondo a Palermo l'1 maggio. Pochi mesi a terra e un'altra volta verso il Brasile, stavolta per conto dell'armatore Scipione Catalano e al comando del brigantino *Scipione*, 174 tonnellate e 10 uomini d'equipaggio. Ripartì dal Pernambuco l'1 febbraio 1845, con il solito carico di zucchero e compì la traversata in cinquantacinque giorni, un buon tempo nonostante due intensi periodi di

temporali.

Per almeno due mesi, febbraio e marzo del 1844, tutti e quattro i fratelli Di Bartolo furono in mare contemporaneamente. Vincenzo tornava dal suo secondo viaggio nelle Indie Orientali: un ottimo carico di pepe e altre mercanzie pregiate, nonostante avesse dovuto affrontare una specie di ammutinamento da parte dei tre allievi ufficiali imbarcati e di alcuni marinai, terrorizzati dalle voci di febbri mortali in agguato sull'isola di Giava. Aveva dovuto usare tutta la sua esperienza e saggezza di comandante per convincerli a risalire a bordo; poi la navigazione era proseguita senza intralci, se non si tiene conto del continuo, angosciante e inesplicabile singhiozzo che aveva colpito qualche marinaio. Il capitano, dopo aver tentato con altri mezzi, trovò un rimedio infallibile: una generosa dose di magnesia e il singhiozzo spariva.

Gli altri tre fratelli, in quello stesso periodo, erano in navigazione dal Brasile.

La carriera successiva dei Di



Il prestigioso cutter Aegusa della famiglia Florio.

Bartolo si svolse con la navigazione a vapore e sempre per le società Florio. Il primo ad avere il comando di un piroscafo fu, naturalmente, Vincenzo, al quale Ignazio Florio affidò il suo primo battello a vapore: il *Palermo*. Un incarico che, scrisse Salvatore Mazzarella, il comandante accolse con scarso entusiasmo: era assai provato dalla morte della moglie e infiacchito da un inguaribile mal di vivere. Salito sulla plancia del *Palermo* nel 1846, sbarcò per sempre dalla nave e dalla vita tre anni do-

po.

Nel 1853, fu la volta di Andrea Di Bartolo, che prese il comando del vapore ribattezzato *Diligente*, piroscafo costruito, nel 1847, in Francia con il nome di *Indipendent*: che non risultò ben accetto, dopo la grande paura del 1848-49, al ministro di Polizia di Napoli, sensibilità che i Florio tennero in opportuno (e opportunistico) conto. Quando Florio, nel 1857, fece costruire nei cantieri inglesi di Glasgow il piroscafo *Etna*, Andrea Di Bartolo ne fu il comandante e ce-

dette il *Diligente* al fratello Costantino: rimase fino alla fine della carriera nelle società di Florio e nel 1881 fu uno dei comandanti sentiti dalla Commissione parlamentare d'inchiesta sulla marina mercantile.

Il più giovane dei Di Bartolo, Giuseppe, nel 1858 ebbe il comando del piroscafo *Archimede*, costruito a Liverpool e dotato di una macchina da 260 cavalli. Florio l'aveva acquistato per il servizio postale Palermo - Napoli. Aveva la piena fiducia di Ignazio Florio, che nel 1861 lo mandò in Inghilterra per acquistare nuove navi e nel 1863 lo nominò rappresentante della società, per la firma degli atti in una complicata vertenza con l'amministrazione delle poste.

Un'ultima notizia dai registri dei *Rapporti*: il più vecchio comandante annotato, sotto la data 29 aprile 1843, è il capitano palermitano Giuseppe Napoli, che a 74 anni comandava il brigantino *Rosalia*, 136 ton. e 10 uomini di equipaggio, arrivato da Genova in sette giorni.

MARIO GENCO

Mario Genco, scrittore e giornalista attento alle fonti archivistiche, vive e lavora a Palermo.

VOCABOLARIETTO

(tratto dal *Vocabolario Marino e Militare* di Alberto Guglielmotti, 1889)

Barco (Barca)- Bastimento con tre alberi a verle quadre, di tonnellaggio maggiore del brigantino. «Qualcuno gli affibbia l'esotico nome di *Bark*».

Boccaporto (Boccaporta) - Quella porta che si apre a mo' di bocca sul ponte dei bastimenti e per la quale si scende nelle camere di sotto e nella stiva.

Bompresso - Specie di albero che è posto a prua e sporge in fuori obliquamente all'orizzontale, per portare le vele atte al correre e al poggiare.

Brigantino - Quella specie di bastimento quadro che porta due alberi, a coffa coi loro alberetti guarniti e attrezzati allo stesso modo, il bompresso e la randa.

Coperta - Per fuggire equivoci, vedi **Coverta**: nome speciale di quella impalcatura con che si chiude e copre la parte superiore di ogni bastimento.

Fiocco (vedi **Flocco**) - Voce veneziana (per **Flocco**). Nome comune che di ciascuna vela triangolare tra il bompresso e il trinchetto.

Gabbia - Tutte le vele del secondo ordine al di sopra delle coffe. Nondimeno, volendole distinguere, resterà sempre il nome di Gabbia alla (vela) centrale, il nome di **Parrocchetto** alla prodiera e il nome di **Contrammezana** alla poppiera.

Maestra - La maggiore di tutte le vele di un bastimento, così quadro come latino, e insieme la più centrale e più bassa.

Murata - La parte interna del bordo di un bastimento cominciando dalla linea di galleggiamento. L'origine del nome, perché per difendersi dai colpi della bombarde, i grossi navigli si muravano al didentro con un grosso riparo di mattoni e calcina fino al parapetto.

Pagliolo (Pagliuolo) - Quella camera nella stiva del bastimento dove si ripone pane, biscotto, farina, legumi



Le fonti

Rapporti e Testimoniali di Capitani Marittimi, Archivio di Stato di Palermo, fondo *Ministero e Segreteria di Stato presso il Luogotenente Generale / Tribunale di commercio*, Busta 241, registri 365 e 366, anni 1829 - 1863.

Vincenzo Di Bartolo da Ustica, di Salvatore Mazzarella, Sellerio.

Breve storia e bibliografia della Marina mercantile siciliana, di Pasquale Marchese, Edizioni Ristampe Siciliane di Piero Vittorietti.

I Florio, di Simone Candela, Sellerio.

I Florio nelle vicende della navigazione, di Orazio Cancila, in *L'economia dei Florio*, AA.VV., Sellerio.

Vito Ailara, Centro Studi e Documentazione Isola di Ustica.

Due vedute del porto di Palermo della seconda metà dell'Ottocento. Vapori e velieri affollano le banchine.

e simili cose di lunga provvista. Piglia il nome per l'essere ricoperta tutta di stuoje al fine di mantenere la vettovaglia netta e asciutta. Per estensione, qualsivoglia specie di tavolato, fatto di legno dolce, sul quale convenientemente si collocano le merci, il carico e le munizioni nella stiva.

Quadrante - (della bussola). Ciascuna quarta parte della rosa, divisa per quattro punti cardinali, con quest'ordine, che il 1° va da Borea (Nord,) a Levante: il 2° da levante a Ostro (Sud); il 3° da Ostro a Ponente; il 4° da Ponente ritorna a Borea.

Rollare (Rullare) - Oscillare del naviglio, scosso comunque dalle onde e dal vento: voce in questo senso generica, che comprende tanto il **Barcollare** da lato, quanto il **Beccheggiare** di punta.

Scotta - Quella fune la quale si attacca alle vele, per tirarle di poppa, acciocché stiano più distese.

Sentina - *Crusca* : «*La fogna della nave*». La più bassa e interna parte del bastimento dove si raccolgono gli scoli che in qualunque modo entrano dentro. La sentina (errore incredibile, e pur frequentissimo, non si vuol confondere con la stiva, come non si confondono nell'architettura civile le fogne col magazzino).

Sottovento - Posizione di quello tra due punti che è più lontano dall'origine del medesimo vento. Soffiante su tutti e due. Il vantaggio e la sventura sono accidentalità, che possono esserci, e non esserci: quindi non entrano nella definizione del concetto formale.

Stazza - Misura della grandezza e capacità interna di un bastimento qualunque.

Terzarolo - Quella ripiegatura nel senso orizzontale che si fa ad ogni vela per diminuirne la superficie quando il vento soverchia (*prendere una -o più- mano di Terzaroli significa appunto ripiegare una certa quantità di vela*).

Timoniere - Marinaio di prima classe: deve aver pratica della bussola, del solcometro, dell'ampolletta (*cllessidra*), esperto nelle tempeste al buon governo del bastimento.

Traversia - Quel vento che soffia perpendicolare al lido di un luogo determinato.

Trinchetto - Il primo albero a partire dalla prua.