



Scia-becco a tre alberi abborda una nave.

La scuola del mare

di Mario Genco

Quando monsignor Giuseppe Gioeni e Valguarnera dei duchi d'Angiò, colto patrizio palermitano giramondo fondò il Real Seminario Nautico di Palermo, lo dotò di un corpo insegnante ben preparato, di una biblioteca con i più accreditati e moderni testi dell'arte navale e del commercio marittimo e chiamò a dirigerlo Giovanni Fileti, esponente prestigioso di una famiglia di capitani di mare originaria di Termini Imerese. Giovanni Fileti aveva fondato per incarico del re la Scuola Nautica di Sorrento e quando conobbe monsignor Gioeni comandava il *Tartaro*, il cosiddetto *Pacchetto* (dall'inglese *packet-boat*, battello postale) che assicurava il servizio postale di Stato fra Napoli e Palermo. Durante le lunghe traversate, i due avevano alimentato una solida stima reciproca e avevano elaborato il progetto del Seminario, che inaugurò il primo corso l'11 maggio del 1789, meno di due mesi prima della presa della Bastiglia e dello scoppio della grande rivoluzione. Di lì a poco il Mediterraneo sarebbe diventato un mare di guerra e i primi giovani capitani diplomati dal Seminario – poi diventato Collegio Nautico – cominciarono a fare esperienza oltretutto con il governo dei bastimenti e le tecniche e le astuzie del commercio, con gli assalti e gli stratagemmi degli scontri navali. Perché la guerra era, sì, fra la flotta britannica e quelle francesi, ma anche i bastimenti mercantili erano armati di cannoni e spingarde, pronti alla caccia della guerra corsara, predatori e prede secondo il volgere della fortuna o della malasorte.

Il Seminario era stato dotato dal re di un bastimento, insieme nave scuola e legno mercantile e da guerra: un vecchio e un po' malconcio scia-becco, che Fileti aveva rimesso in condizione di ben navigare. Aveva un doppio nome, com'era frequente nelle navi di quei tempi: si chiamava *Madonna* (a volte, *Vergine*) *della Provvidenza* e *Seminario Nautico*. Nel 1800 lo troviamo nella squadra navale anglo-borbonica che strappò Malta ai francesi (e da allora l'isola diventò territorio britannico, nonostante le vane rivendica-

zioni di sovranità di re Ferdinando). Comandante di ruolo del bastimento era, da almeno due anni, Giovanni Riso, che come "alunno povero" era stato fra i dodici ragazzini ammessi al primo corso della scuola e poco dopo il diploma, giovanissimo, aveva avuto il suo primo comando. Nella relazione giornaliera inviata al Comandante del Dipartimento Marina, il 20 agosto 1798, «don Diego del Corral, Cap.no proprietario [titolare] del Porto di questa Capitale» certificava che «avendo fatto la revisione dello Scia-becco palermitano n.to la *Madonna della Provvidenza* e il Seminario Nautico di Cap.no Giovanni Riso ho trovato essere il medesimo consistente nelle seguenti persone... di maniera che sono in tutto quaranta uomini compreso detto capitano, ed inoltre un passeggero». Giovanni Riso aveva ventidue anni e a bordo di Riso ce n'erano altri due, verosimilmente suoi parenti: Francesco, trentantadue anni, e Giovanni di dodici, certamente allievo del Seminario al primo imbarco come mozzo. Stessa relazione l'anno successivo: stavolta l'equipaggio era di trenta uomini, diversi dall'equipaggio precedente, solo il mozzo Giovanni c'era ancora.

In un'altra relazione del 2 agosto 1801, il comandante del porto Ferdinando Giarrusso forniva una sintetica ma esauriente descrizione del bastimento e del suo capitano: «Certifico che capitano Giovanni Riso, Alfieri della Real Marina, Capitano del suo scia-becco nominato *Vergine della Provvidenza* e il *Seminario Nautico*, a tre alberi, di portata di ottocento salme [poco più di 200 tonnellate di stazza netta attuali], di proprietà di S.E. il principe di Trabia [casa Trabia era la tutrice, definiamola così, del Seminario], con cannoni dodice e pitreri ossia tromboni dodice, con numero quaranta persone del suo equipaggio detto capitano compreso, parte per la volta di Lisbona...».

La nave-scuola del Seminario non partiva solo per una crociera d'istruzione: era ben armata ed equipaggiata, pronta a rintuzzare eventuali assalti di corsari francesi e, alla prima buona occasione, a farsi predatrice a sua volta. Una scuola dura e non priva di rischi, quella dei giovani allievi ufficiali, che numerosi erano certamente nel ruolo equipaggio. E poteva accadere che qualche allievo del Real Seminario finisse preda e schiavo dei corsari barbareschi. Dall'archivio dell'Istituto Nautico *Gioeni Trabia* di Palermo, la



Collegio nautico al molo (ex convento dei Padri Mercedari Scalzi).

professoressa Simona Scibilia –che, attenta bibliotecaria dell’istituto, sta faticosamente sottraendo alla polvere e al caos restituendogli la sua preziosità di memoria storica– ha fatto emergere un interessante scambio di corrispondenza, nel febbraio e marzo del 1808, fra il direttore Giovanni Fileti, il Deputato unico del Seminario principe di Trabia e la Real segreteria di Guerra e Marina. In sintesi, il direttore dell’Istituto chiedeva (ma nelle lettera il verbo usato è: implorare) che il Re ordinasse alla Deputazione dei Cattivi –che aveva il compito di trattare i riscatti– di includere fra i «Cristiani che sono schiavi in Tunisi, preferendo i Siciliani che hanno servito nella Real Marina» i due allievi del Seminario Rocco e Giuseppe Chirico, messinesi, da scambiarsi con otto schiavi «Turchi». Il Re benignamente ordinò.

Quando Giovanni Riso, diventato un ricco commerciante e finanziere e nominato barone, da comandante della Guardia nazionale nella rivoluzione del 1848-49 fu tra coloro che convinsero alla resa il Senato palermitano, il rivoluzionario democratico Pasquale Calvi lo accusò di essere un traditore e gli rinfacciò i suoi trascorsi da “pirata”.

Se fin qui la militanza corsara del bastimento del Seminario Nautico, pur verosimile, non è esplicitamente evidente, essa è invece dichiarata nel bollettino degli arrivi giornalieri di bastimenti nel porto di Palermo: «Quest’oggi sono entrati i seguenti Bastimenti: Sciabecco corsaro della nostra Real Marina il *Collegio Nautico* [così era stato ribattezzato l’istituto, e perciò anche la sua nave-scuola], comandato dal Cap. Andrea Di Bartolo, [proveniente] da Ponza in due giorni con vari passeggeri, con un sergente, due caporali e nove soldati».

Andrea Di Bartolo era lo zio e padrino dell’usticese Vincenzo Di Bartolo, che sarebbe diventato un capitano famoso per aver aperto alla marineria meridionale, e forse italiana, la via per il ricco mercato delle spezie delle Indie Orientali, come allora veniva chiamata l’Indonesia. Né Vincenzo era l’unico capitano della famiglia; lo furono anche i tre fratelli più piccoli: Andrea, Costantino e Giuseppe, tutti comandanti di velieri atlantici prima e poi di piroscafi.

Nel primo quindicennio dell’Ottocento, re Ferdinando IV era stato retrocesso, diciamo così, a III e cacciato da Napoli dai Francesi s’era installato a Palermo, la Sicilia e qualche isola tirrenica essendo tutto quel che restava del suo regno. Palermo era diventata una delle capitali mediterranee della guerra di corsa, impresa in cui si lanciarono non pochi commercianti e armatori palermitani, fra i quali, per citare un nome famoso, il bisnonno dello scrittore Luigi Pirandello, Andrea, che mise in mare almeno quattro bastimenti corsari. Insieme con una numerosa flotta privata, operava anche una flottiglia alla dirette dipendenze del governo. In quanto vascello pubblico, lo sciabecco comandato da Andrea Di Bartolo faceva parte di questa flottiglia. Il che non gli impediva di violare le severe disposizioni che regolavano la gestione delle prede, che potevano essere vendute all’asta solo nel porto di Palermo, a cui

tutte le navi catturate dovevano essere condotte con il carico intatto. Da un documento del 1810 risulta che il capitano corsaro Di Bartolo, all’ancora a Stromboli, che in quegli anni era una specie di porto franco clandestino per i corsari, aveva acquistato dal collega corsaro Gamardella una pezza di «abraccio» –in Italiano, albagio-: panno rozzo usato per tende e cappotti. Essere corsari e non frodare il governo era obbligatorio per legge ma i documenti disponibili all’Archivio di Stato raccontano tutta un’altra storia.

MARIO GENCO

Le fonti. Archivio di Stato di Palermo, Fondo Consultore del Governo –Atti, memoriali, relazioni e delegazioni speciali sulle prede marittime, anni 1794 – 1813. Filze 263, 264, 267, 270; Archivio dell’Istituto Nautico “Gioeni Trabia” di Palermo; *Vincenzo Di Bartolo da Ustica*, Salvatore Mazzarella, Sellerio; Alfonso Sansone, *Storia del Regio Istituto Nautico 1789 – 1892*; *I Pirandello del mare*, Mario Genco, collana Gramsciana dell’Istituto Gramsci Siciliano, XL edizioni.

Ringraziamo l’autore, amico del nostro Centro Studi, per aver consentito la pubblicazione su «Lettera» del suo articolo già apparso su «Repubblica» il 31 luglio 2013.



Il cap. Vincenzo Di Bartolo.