



# Lettera

del Centro Studi e Documentazione Isola di Ustica

ANNO I, n. 2

SETTEMBRE 1999

Spedizione in a. p. comma 20/c art. 2 L. 662/96 filiale di Palermo

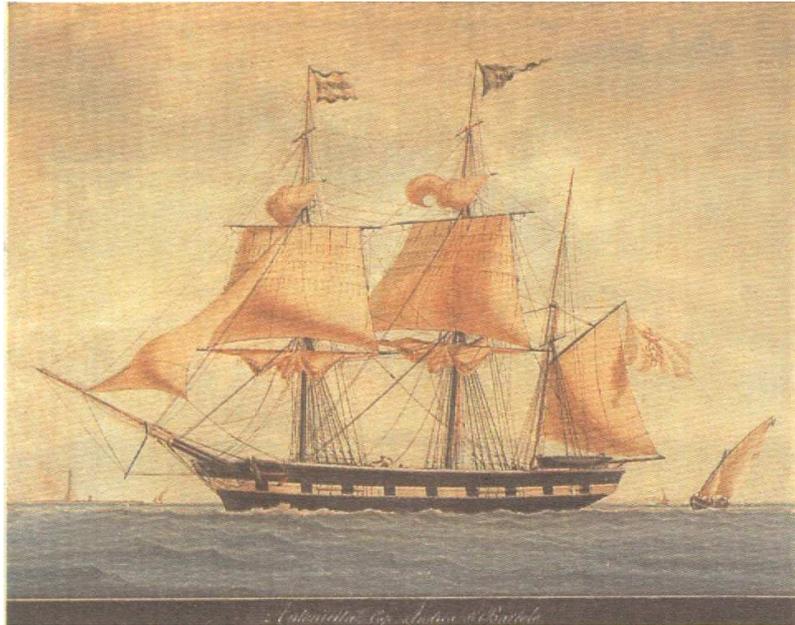
## CONTRIBUTI

### Il capitano Delle tre isole

di Salvatore Mazzearella

**S**trana gente è quella di un'isola, e tanto se questa sia piccola in ampio mare. Partecipa dell'ambigua natura del grumo geografico in cui nasce, che non è terra, quale, almeno, l'intendono i continentali, ma neppure è mare per quanti, avvicinandovisi da lontano, finalmente l'avvistano. E nel parteciparne pare rafforzi le teorie evoluzioniste che, ragionando su nostri relitti psicofisici, ci raccontano dell'origine anfibia dell'uomo. Se alla terra, infatti, gli isolani mostrano d'appartenere, tuttavia pure si vede che atti e pensieri loro, come riemergendo da lungo ancestrale letargo, sanno d'umido salso, e tendono al mare. Così essi sono, ad un tempo, e del mare e della terra, per felice duplicità d'appartenenza che gli consente di udire e capire la voce e dell'uno e dell'altra.

Il loro carattere richiama quello del marinaio, e non c'è da stupirsi, l'isola essendo come immobile nave all'ancora, in giollito, e la nave isola navigante, sia pur precaria e provvisoria. Ma questa differenza c'è, che se per l'isolano la doppia appartenenza è vantaggio, al pari dell'essere ambidestri, per quello, per il marinaio cioè, la



*Il Brigantino a palo Antonietta comandato da Vincenzo Di Bartolo.*

duplicità è cosa incomoda, dolorosa addirittura, segnata com'è dal mestiere, effettivamente scandito dagli sbarchi e dalle

navigazioni, e vissuto in estraniante apolidia piuttosto che nel conforto d'una doppia cittadinanza.

### *In questo numero*

#### ATTIVITA DEL CENTRO

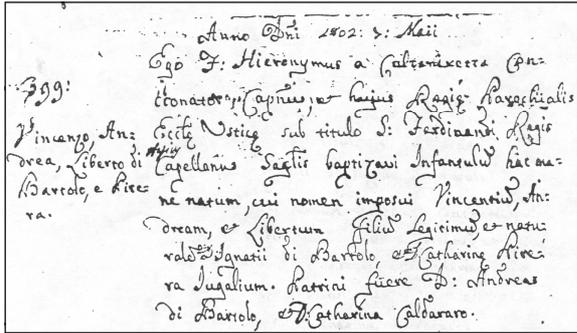
- \* *Ustica vista dai viaggiatori*, di Mariella Barraco Picone
- \* *Toponomastica, Un detto, Catalogo delle erbe*: ricerche di Vito Ailara
- \* *Soprannomi*: ricerche di Agostino Caserta

#### NOTIZIARIO

- \* *Vita sociale, Donazioni, Attività culturali*, a cura di Vito Ailara

#### CONTRIBUTI

- \* *Il capitano delle tre isole*, di Salvatore Mazzearella
- \* *Un centro astronomico a Ustica*, di Franco Foresta Martin
- \* *Le grotte di Ustica nei testi antichi*, di Giovanni Mannino
- \* *Una mostra sul confino politico*, di Mario Palazzino



L'atto di battesimo di Vincenzo Di Bartolo nei registri della parrocchia di Ustica.

È veramente, se il marinaio è - anche lui, al pari dell'isolano - del mare come della terra, non è però realmente dell'uno, e neppure dell'altra. Nell'ininterrotto susseguirsi delle partenze, che l'allontanano dalla terra, e dagli approdi, per i quali lascia il mare, egli non può del tutto dimenticare ciò che, secondo la vicenda, ha volta per volta abbandonato, ora la terra ed ora il mare, cosicché la sua non è condizione, stato, di cui possa godere, ma trauma duraturo, azione continua, che lo sospinge dal mare verso la terra e da questa verso il mare, cosicché egli, al fondo dell'animo suo, sente d'essere come elastico, la cui proprietà è quella di tendersi per poi, però, rapidamente ritrarsi.

A questo dovette certo riflettere un capitano di mare usticese dell'800, Vincenzo Di Bartolo, tutte le volte in cui il mestiere, voluto, ricercato ed effettivamente praticato in termini non consueti, lungamente lo portava in lontani mari, via dalla Sicilia, da Palermo ove aveva messo dimora.

Lo prendeva infatti - per quanto è dato leggere nei suoi appunti di viaggio, che sono meno d'un giornale di bordo, ma assai più che un tale documento - una febbrile agitazione nel predisporre il veliero alla partenza e nell'ordinare che l'ancora fosse salpata, forse, di fronte ai familiari, contrabbandando sotto gli obblighi verso l'armatore l'irresistibile richiamo del mare; e navigava, anelando all'avventura del mare, curioso dei luoghi e

degli uomini sconosciuti, e sicuramente anche di sé. Ma poi, quando la navigazione gli aveva accumulato sul cuore il gravoso peso dei mesi di assenza da casa, che veramente, ben più delle miglia, possono

misurare le distanze, allora, allora, il mare gli appariva in tutta la sua capacità di separazione, ed era al porto di partenza, Palermo, se non a quello di prima partenza, Ustica cioè, che il pensiero dolorosamente si volgeva, ed agli affetti che sperava la terra gli custodisse.

Vi lasciava, variamente nel tempo, genitori, moglie, figli, tutti amatissimi. Ignazio Di Bartolo e Caterina Pirera, Elisabetta Consiglio che aveva sposato nel 1825, e, per essa, Caterina, Onofria, Elisabetta, Maddalena, Rosina, Carolina, Emilia, Ignazio,

radici immancabile le prime, e le altre di assai facile attecchimento, ognuna, comunque, dallo sviluppo vegetativo improbabilmente governabile, contro ciò che, invece, sarebbe conveniente al marinaio, il quale, allontanandosi dalla terra, è costretto a mettere da canto la cura del loro impianto (e vien di rifletterlo con il conforto, letterario ed emblematico, del conradiano capitano, senza nome, d'*Un briciolo di fortuna*).

Poco più del nome si sa di costoro. Ed invece meriterebbero maggior considerazione da parte dei suoi biografi, avendo vissuto quegli addii - si può ritenere - senza la stessa esaltazione del congiunto, e piuttosto nell'angoscia che la posseduta conoscenza del mare - anche loro, di Ustica stessa alcuni e di Palermo altri, erano isolani! - gli incuteva, e manteneva sino ai sospirati ritorni del figlio, marito, padre, mentre il tempo andava trascorrendo nel vuoto, quel tempo in cui alla vecchiezza gioverebbe l'altrui sostegno, l'amore richiederebbe la continua presenza del suo riferimento, la fanciullezza e la gioventù bisognerebbero della guida di visibili esempi.

Un vero tormento per tutti, sebbene probabilmente temperato (ma non mai tacitato!) dal crescere del mestiere di Vincenzo, a poco a poco montato sino alla celebrità delle imprese, e al meritato omaggio alle provate doti di coraggio e sapienza marinara, di talché la solitudine a genitori e moglie dovrebbe essere talvolta apparsa meno vuota, ed a quello stuolo di figli dovrebbe essersi apprestato, nei fatti del padre, un esempio persino migliore della parola.

Sotto questo aspetto bisogna dire che molto presto, tra i Di Bartolo, ci si dovette accorgere che Vincenzo non sarebbe stato un giovane comune, e che, se avesse preso il mare, ciò non sarebbe accaduto per circondare di reti un branco di pesci istupiditi dalla stagione dell'amore o

**LETTERA del Centro Studi e Documentazione Isola di Ustica**

**Periodico quadrimestrale**

**Direttore responsabile: Massimo Caserta**

Redazione e sede sociale

Via Calderaro, 1 90010 Ustica

tel. 0918449157

e mail:centrostudiustica@tin.it

**Registrato presso il Tribunale di**

**Palermo il 31.5.1999 n. 16/99**

La collaborazione è aperta a tutti. I manoscritti non si restituiscono in nessun caso. Gli articoli firmati riflettono le opinioni dei loro autori: non necessariamente queste coincidono con le opinioni del Centro Studi e Documentazione Isola di Ustica.

La direzione si riserva di apportare eventuali tagli agli articoli ricevuti, per motivi di spazio.

**Stampa:** Tipografia La commerciale

Via Cavour, 53 Palermo

**Organi del Centro**

**Presidente:** Franco Foresta Martin

**Consiglio Direttivo:** Vice Presidente,

Giulio Calderaro; Segretario, Vito

Ailara; Consiglieri: M.Grazia Barraco,

Massimo Caserta, Felice Longo, Nicola

Longo.

**Collegio Revisori dei Conti:**

Salvatore Gargano, M.Edvige Giuffria,

Antonino Zanca

per il piccolo cabotaggio attorno alle coste di Sicilia, nell'andare e venire per carichi di sabbia, pozzolana, legnami, come tanti marinai uesticesi facevano.

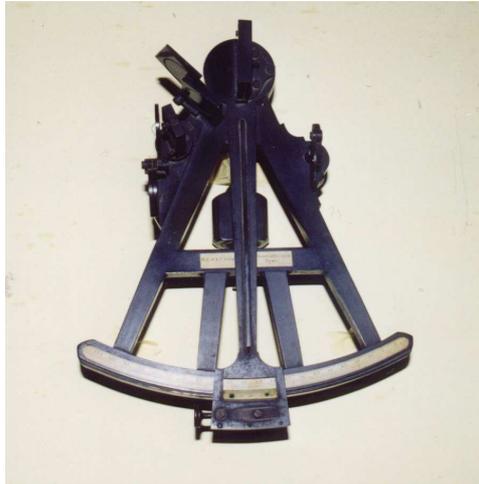
Se non mettiamo in conto che compiaciute divinazioni cui ogni genitore subito si dedica quando il bambino gli è appena nato, e trascuriamo pure le previsioni, veri e propri aleatori dadi, che suole trarre sulle qualità del figlio quand'è ancora ragazzino (alcuni biografi invero ne riferiscono), possiamo dire che il futuro di Vincenzo lo intuì, e fattivamente assecondò, lo zio Andrea, ch'era capitano, per quel tempo, di non mediocre esperienza, ed anche insegnava al Collegio nautico di Palermo, di cui comandava l'omonimo sciabecco.

Per questo Andrea - che zio era *ex patre*, e che s'era già assunto sacri doveri sin da quando, assieme a certa Caterina Calderaro, l'aveva in Ustica fatta da padrino - Vincenzo si trasferì nell'isola maggiore, a Palermo, e lì poté pagare, presso il Collegio, il doveroso tributo alla teoria della navigazione, tra libri, sestanti ed orologi, ma soprattutto poté, su quello sciabecco, prendere pratica del largo mare, verso Alessandria, Costantinopoli, Odessa, Lisbona, ed irrevocabilmente innamorarsene, forse tirando vantaggiosi paragoni nell'incontrare tra le onde del Mediterraneo le prime curiose navi alle cui rotonde appendici il vapore, sbuffante ed ansimante, ordinava di risalire le onde sconvolte, mentre le bianche ali del veliero, dolcemente blandivano le acque e ne venivano volentieri esaudite.

E non si trattò solo di questo, perché in tali viaggi, offrendo il Collegio lo sciabecco a nolo a quanti lo chiedessero, si aveva modo di osservare e mettere in pratica anche ciò che attorno

alla mercatura era stato solo teoricamente appreso, ossia pesare, esaminare, valutare, contrattare, pagare, operazioni tutte necessarie da apprendere se l'andar per mare del marinaio doveva appoggiarsi non alla guerra ma al commercio.

Furono cose tanto ben riuscite che Vincenzo stesso, appena diciottenne (era nato nel 1802, il 7 maggio), da alunno ch'era stato divenne insegnante, e pure



*Ottante di Hadley (1790).*

poté senza incertezza, e con successo, offrirsi all'impiego presso quanti allora, un po' mercanti, un po' finanziari, semplicemente, affaristi, movimentavano la gracile economia siciliana e, poiché s'avvalevano per i loro traffici di qualche veliero in proprietà, finivano con il farla anche da armatori, sia pur d'una nazione la cui marina mercantile a quel tempo era per vero ben modesta cosa.

Si consideri. Alla fine del 1819 risultavano immatricolati in Sicilia ben 1869 "legni", come allora si chiamava, ma di tal numero, che parrebbe ingente, erano anzitutto parte 438 imbarcazioni da pesca ed all'incirca 700 altre piccole barche. Il resto, che maggiormente qui rileva, era formato, eccettuata qualche unità, da velieri di stazza non superiore alle 250 tonnellate,

adibiti quasi esclusivamente alla navigazione del Mediterraneo, lago grande certamente, ma tuttavia lago, donde la marina siciliana saprà trarsi fuori, con quei legni, soltanto dopo alcune mortificanti (ma istruttive) esperienze.

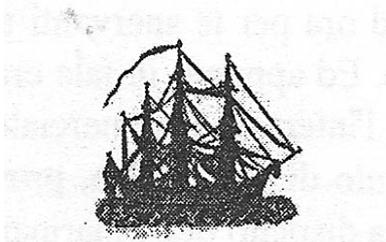
La conquista dell'Atlantico fu, infatti, autentica avventura per i capitani siciliani, incresciosamente complicata dagli Americani che ai nostri, per non condividere il posseduto segreto della via più conveniente, tale per cui godevano, nei noli e nei trasporti, d'una posizione di assoluta preminenza, suggerivano di procedere a «rombo dritto», cioè tra il 42° e il 44° parallelo, rotta in realtà infelice qui ed ora per gli avversari, lì ed ora per le snervanti accalmie. Ed appunto in tale errore - che l'interesse commerciale, val quanto dire il denaro, provocava, a dispetto della marinara solidarietà - i Siciliani continuarono per anni a versare, sino a quando, nel

1830, dopo varie (altrui e proprie) penose navigazioni, il capitano Stefano stabile, con il *Penelope*, non ebbe in pratica dimostrato l'utilità dei correttivi ragionamenti del capitano terminese Ignazio Tedesco, riuscendo ad andare da Palermo a Boston, ed a ritornare, in 120 giorni, tanti quanti nel 1818 ne aveva impiegati per il solo viaggio di andata il capitano Bonaventura Consiglio il quale, con l'*Oreto*, per conto del barone Riso, aveva compiuto la prima traversata atlantica.

In questo modesto stato della marineria siciliana (il senso delle cose non cambierebbe se si considerasse l'intero Regno delle Due Sicilie), e di prospettive professionali coerentemente ristrette, Di Bartolo nel 1827 s'accasò presso Gabriele Chiaramonte Bordonaro, «gran negoziante» secondo Fran-

cesco Maria Emanuele e Gaetani marchese di Villabianca, sufficiente giudizio nel quale è forse da vedere l'aristocratico disprezzo del marchese verso i commercianti, ma pure il riconoscimento d'una fortuna largamente fatta, giacché il Chiaramonte effettivamente era abilissimo uomo d'affari, massimamente e fruttuosamente proclive al calcolo (così da essere poi duramente disistimato dal Calvi, in rapporto all'astuta condotta disinvoltamente tenuta nella rivoluzione siciliana del '48).

Al nuovo capitano l'armatore affidò il comando d'un suo veliero, alquanto più grosso del *Collegio nautico*, un bel brigantino, d'armamento classico, con due alberi a vele quadre, randa e bonpresso, che egli impiegava per rotte nel Mediterraneo, ver-



so Algeri e Marsiglia, ed in Atlantico, verso l'Inghilterra. *Gabriele* questo brigantino si chiamava, per come aveva dettato al Chiaramonte orgoglio e granitica fiducia nell'esito dei propri affari, di talché al veliero ed ai suoi compiti non altro l'armatore credeva occorresse che la protezione onomastica del padrone. E veramente difficilmente l'armatore sbagliava, se non altro delle sue virtù faceva parte il saper scegliere uomini che al meglio gli giovassero.

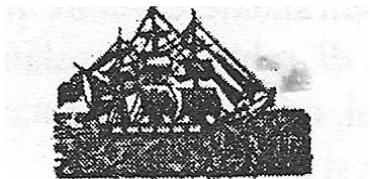
Poté compiacersene nel 1831, quando Di Bartolo, dovendo ripartire per l'Inghilterra, non ritardò la partenza del veliero malgrado il padre fosse in Ustica morente, ciò che, appunto, evitò nocimento all'armatore,

ed è tanto più da apprezzare in quanto non giovò al marinaio, il quale constatò, in circostanze tra le più dolorose, l'estraniante proprietà del mestiere che aveva prescelto (e si legge infatti del comportamento straziato, persino scomposto, come provocato da incomponibile rimorso, che Vincenzo mostrò poi al momento in cui, rientrato dall'Inghilterra gli fu dato vedere la sepoltura che ancora non aveva potuto onorare).

Non si hanno che queste poche notizie circa gli anni in cui Di Bartolo fu al servizio del Chiaramonte. Ma probabilmente non dovettero essere anni di vorticoso impiego, e comunque par certo che, per esso, non accadde al capitano di scostarsi molto dall'Europa, per lunghe navigazioni, e provare come veramente significasse lasciare la memoria dietro la scia aperta sul mare, e poi riprenderla progressivamente, man mano che la nave procede verso mete che appaiono sempre più lontane, infinite, e le alghe, in soste senza tempo, mettono rigogliosa dimora sulla catena dell'ancora. Invero, come Vincenzo stesso in seguito scriverà, quest'armatore non gli fece mai «*desiderar terra*».

Presto comunque apparve nella vita del capitano l'inglese Benjamin Ingham, del Chiaramonte più dovizioso e intraprendente, a maggiori cose disponibile. Venuto al seguito dell'armata connazionale, chiamata dal Borbone a protezione impudenti repubblicani che s'affacciavano di là dello Stretto, mr. Ingham s'era stabilito in Sicilia e vi aveva fatto fortuna, prima con il commercio dei panni e del *Marsala*, poi trafficando con ogni genere di merci e servizi, per il che disponeva di una piccola flotta (gli appartenevano allora, quanto meno, i brigantini *Alessandro*, *Ulisse*, *Elisa*) e d'una rete d'agenti marittimi sparsi in Europa e nelle Americhe. Per il resto possedeva, non meno del Chiaramonte, intuito nella scelta

dei collaboratori, ed inoltre un carattere deciso, alquanto duro (illustrato da molti aneddoti gustosi), che lo portava senza tentennamenti al sodo, unito ad una diffidente pignoleria che l'induceva a preparare e seguire gli affari con la massima accuratezza, quasi stentasse a riconoscere le qualità degli uomini che egli



stesso aveva scelto.

Non sappiamo in quale circostanza, e per quale ragione, accadde che Di Bartolo passasse al servizio dell'Inglese. Forse Vincenzo al Chiaramonte non aveva perdonato di non avergli consentito indugio in quella necessitata partenza che l'aveva portato lontano dal padre moribondo, o forse fu tentato dall'offerta di maggiore guadagno, o forse fu altro ancora (perché risulta che altri Di Bartolo trovarono conveniente comandare il *Gabriele*). Certo comunque è che navigare per Ingham era ben diversa cosa, significava allargare le rotte lì dove quella sorta di sua multinazionale già arrivava (ma Vincenzo mai era pervenuto), e persino oltre, ad estendere il raggio d'azione, giacché il nuovo armatore, affiancato dai nipoti, specialmente Joseph Whitaker, era uomo cui il successo faceva da continuo stimolo (e difatti negli anni '40 ingrandirà la flotta con le golette *Lady Sale* e *Juno*, il brigantino *Vigna*, la nave *Sumatra*; poi - ma non sarà più il tempo di Di Bartolo - possiederà anche il *Rattler* ed il *Resolution*).

A noi pare ovvio che proprio siffatte prospettive abbiano giocato un decisivo peso nell'incontro fra Di Bartolo ed il nuovo armatore. Prospettive del resto perfettamente realizzatesi, giac-

ché nel 1833 Vincenzo, succeduto a Bonaventura Consiglio (quello stesso che aveva compiuto la prima traversata dell'Atlantico, probabilmente suo suocero) ebbe affidato il comando del brigantino *Alessandro*, e con esso, allargando l'esperienza della navigazione, nello stesso 1833 fece un viaggio in Brasile, poi nel 1835, con un carico di zolfo preso a Licata, andò in Francia, a Marsiglia (dove contrasse, pare, una lieve forma di colera), ed in Inghilterra, a Liverpool, e quindi, nel 1836, si recò in America del Nord, a Boston. Insomma, non più confinò al Mediterraneo ed ad un costiero Atlantico la misura della propria capacità, e molto stette a mare, tanto da potere poi dire che, al contrario di quanto gli era accaduto col Chiaramonte Bordonaro, ora invece l'armatore gli faceva «*desiderar terra*».

Nei viaggi era accompagnato da istruzioni che Ingham soleva impartire ai suoi capitani, meticolose ed articolate, sino ad essere insieme ingenuie. L'armatore pretendeva infatti che le cose andassero esattamente come desiderava, o comunque proprio come prevedeva, ciò che dovremmo dire pura follia, delirio d'onnipotenza, specialmente considerando come l'esito dei suoi affari dipendesse dalle vicende del mare, dove neppure Domineddio sa ciò che egli stesso vorrà subito dopo aver disposto acqua e vento in certo modo. Ma ci è dato costatare che alla fine la presunzione di Ingham s'attenuava nel riversare al suo uomo, tra quella ragnatela di previsioni che gli aveva predisposto, la scelta ultima sul da farsi: «*Comportatevi secondo il nostro interesse*», «*Fate come vi par meglio*», «*La situazione apparirà più chiara a voi sul luogo*», così finiva infatti con il concedere.

Del resto, Ingham non dovette mai pentirsi, in rapporto a Di Bartolo, di non poter disporre tutto secondo volontà, tanto vero che il capitano così crebbe nella sua considerazione (già



*La famiglia Di Bartolo dinanzi alla loro casa di Ustica nell'Ottocento.*

evidente nelle istruzioni ricevute per il viaggio in Brasile del 1833) da avere affidato altro ed insolito compito, da cui l'armatore si riprometteva ottimo guadagno. Si trattava d'acquistare, alle migliori condizioni, e della migliore qualità, un carico di pepe nero, andando lontano, assai lontano, nelle Indie Orientali, a Sumatra, sulla costa occidentale dell'isola, dove questa pianta, dalle foglie verdopallido, simili a quelle dell'edera, ma più grandi, era estesamente coltivata, e dava luogo da secoli ad un fitto e lucroso commercio per i suoi grani che, raccolti, verdi, in maggior copia in settembre-ottobre, e più scarsamente in marzo-aprile, venivano posti ad essiccare e divenivano prima rossi, poi neri.

Un viaggio del genere, per il quale Ingham metteva a disposizione l'*Elisa*, brigantino d'appena 248 tonnellate, fatto costruire a Messina sotto la sorveglianza del Consiglio, e varato nel 1834, non era cosa da commettere, tra i nostri, ad uomo che non fosse reputato di grande sapienza marinara e forte coraggio. Ancora a quel tempo infatti, se i marinai siciliani ormai possedevano il segreto della rotta più rapida per l'America del Nord, ed erano scesi sino al Brasile, oltre il Tro-

pico del cancro, l'Equatore, il tropico del capricorno - e Di Bartolo era fra costoro - però nessuno mai s'era avventurato alle Indie Orientali, raggiungibili solo a patto di sostenere un viaggio lunghissimo che, nella sua necessitata lossodromia, avrebbe portato la nave non a traversare e ritraversare ciò che sulla carta significava semplici e ideali linee circolari della Terra, ma nel concreto indicava zone le cui acque erano famose per gli impetuosi venti, le avverse correnti, le subdole secche.

Giunti a destino, poi, s'aveva a che fare con gente d'indole, senz'altro ai Siciliani sconosciuta, ma imprevedibile pure agli altri, Olandesi, Inglesi, Americani, che con essa da tempo avevano rapporti: erano «*indigeni*» insomma, gli abitanti di Sumatra. E circolava la diceria che questi indigeni - almeno quelli dell'interno, ma chissà - si nutrivano di carne umana - almeno quella dei condannati, ma chissà: «*trucidato il delinquente, gli tagliavano le gambe e le braccia, condivano di pepe il busto, e mangiavano cruda la carne*», aveva scritto il Salmon nel '700, sulla scorta di testimonianze dei navigatori, ma la cosa si vedeva ripresa ancora in libri correnti, come nel *Costume antico e mo-*



Vincenzo Di Bartolo, il capitano delle tre isole

dermo di tutti popoli, di Giulio Ferrario, venuto fuori nel 1826. E del resto, quanto agli abitanti delle coste, non mancavano coloro che con i naviganti, a qualsiasi nazione appartenessero, preferivano non limitarsi ad intrattenere rapporti commerciali: erano pirati come l'avrebbe poi voluti, più o meno da quelle parti, Emilio Salgari, e del resto già se ne era accorto il capitano Endicott, del brigantino *Frienschip* di Salem.

Persino il clima non era favorevole. «Generalmente parlando, è cattivo, perché essa è situata sotto la linea equinoziale, onde spesso qui si cangia in un tratto il caldo eccessivo in un freddo insopportabile. E siccome il terreno delle coste del mare [...] è paludosissimo, così tramandate' puzzolentissimi vapori,

che [...] fanno un'aria cattiva pe' forestieri, e specialmente per gli Europei. [...] La qualità di tutte le acque [...] è pessima per la salute, né si deggiono bere prima che si sieno fatte bollire, o col thè o con altre erbe salutifere, oppure senza mescolarle con l'arak o con qualc'altra bevanda delle più gagliarde». Ne venivano gravi malattie: «La diarrea e l'asma sono le due malattie proprie di questo clima, dalle quali muoiono di sovente gli Europei. [...] Dalla febbre pure e da' vajoli molti vengono sacrificati alla morte, come ancora da un altro morbo, che si chiama mortdochin, che è una continua diarrea, unita ad un continuo vomito e da replezione di stomaco». Questo un tempo s'era letto nel citato Salmon, e se il fosco quadro a poco

a poco era andato schiarendosi, o meglio precisandosi, nel Ferrario però ancora s'apprendeva che la condizione era infausta proprio sulla costa occidentale, «costa pestilenziale, a motivo delle nebbie insalubri di cui [era] ingombra».

Non sappiamo quanto di tutto ciò sapesse il Di Bartolo, e quanto ne sapesse Ingham, ma è impensabile che delle indicate problematiche del viaggio quest'ultimo fosse del tutto inconsapevole, se non altro per la riferita propensione dell'armatore a curare ogni dettaglio che potesse incidere sui suoi propositi; ed appunto per questa stessa ragione riteniamo che anche Di Bartolo fosse al corrente delle difficoltà «ambientali» da affrontare, non potendo non apparire pericolosa circostanza, ad un tale armatore, che l'esecutore dei suoi ordini rimanesse all'oscuro di così rilevanti «dettagli».

Ad ogni modo, Vincenzo lasciò il porto di Palermo il 28 ottobre 1838, e con 12 uomini di equipaggio, superata Gibilterra, diresse per Boston. Ciò, unitamente alla stazza dell'Elisa, inadeguata ad una navigazione sino a Sumatra, ed appena pari a quella dei velieri siciliani che si trattenevano in Atlantico, può lasciare pensare che all'inizio deciso fosse stato un più limitato viaggio, e che soltanto a Boston, magari per proposta del nipote dell'armatore che colà si trovava, speditovi dallo zio l'anno precedente, si sia poi stabilito di tentare la grande traversata. Ma sul punto va tenuto conto che Ingham non possedeva allora velieri di maggior stazza, ed è soprattutto da escludere che soltanto in un secondo tempo l'armatore abbia considerato il modesto mezzo che metteva a disposizione di Di Bartolo, sicché pare più credibile che tutto fosse stato sin da Palermo preordinato, e che Boston non fosse che una tappa del più lungo viaggio, stabilita per spezzare il tragitto,

probabilmente con il pensiero volto a qualche accessorio utilità, un carico da trasportare dalla Sicilia in America.

Del resto, quelle poche tonnellate del brigantino risultarono pericolosamente e paradossalmente inadeguate proprio nella traversata dell'Atlantico, mostratosi assai poco docile a dispetto d'ogni previsione. Il brigantino, in una buia e fredda notte invernale, fu colto da una terribile tempesta che, durata alcuni giorni, gli spezzò l'alberatura, senza che, per il mare grosso, l'equipaggio riuscisse a liberarlo - come il capitano gridava - da quell'ingombro pencolante oltre bordo; ingavonato e mezzo affondato, com'era, si trovò poi, quando il vento cambiò di direzione, nel bel mezzo d'un mare incrociato che lo sballottava da un lato all'altro, e se ne infortunò così il capitano che, avvistosi d'una spaventosa ondata, riuscì a preavvertire i suoi uomini ma non fece in tempo a pararsi, sicché, scagliato sulla coperta, si fratturò una scapola, perdendo i sensi. Dovette essere, per tutti, una terribile avventura, come quelle che leggono in certe pagine di Conrad, in *Typhon* per esempio.

L'*Elisa* si salvò grazie al secondo, Federico Montechiaro, che sostituì Di Bartolo quando questi s'infortunò. Ma ovviamente fu decisivo il comportamento di tutto l'equipaggio, che va dunque per intero ricordato: Domenico Pitrè nostromo (Palermo), Francesco Sposito (Meta), Andrea Sposito (Palermo), Benedetto mercurio (Palermo), Salvatore Giuseppe La Masa (Termini Imerese), Giuseppe Monte (Termini Imerese), Antonino Rizzo (Termini Imerese), Antonino Culotta (Termini Imerese), marinai; Antonino Mattina (Palermo) marinaio apprendista; Felice Di Simone (Ustica), Pietro Gianguzza (Termini Imerese), giovanotti. E pare che vederli, questi marinai, gli occhi arrossati dal



*Elisabetta Consiglio, moglie di Vincenzo Di Bartolo.*

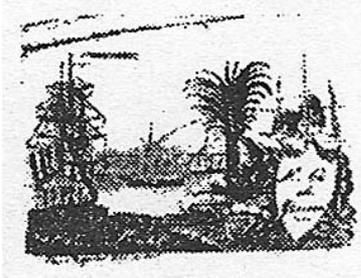
salso, i corpi zuppi di pioggia e di mare, i muscoli a pezzi, il respiro mozzato dalla fatica e dal vento, disperatamente tesi ad eseguire ordini che non potevano essere eseguiti, mentre quella cieca furia s'abatteva, continuava ad abbattersi, senza posa, sbrindellando vele, strappando sartie, schiodando assi, demolendo murate.

Per tutti costoro, ad ogni modo, il brigantino, dopo 4000 miglia di navigazione, 91 giorni dalla partenza da Palermo e 22 dalla tempesta subita, entrò il 27 gennaio 1839 nel porto di Boston, dove comparve con l'opera morta danneggiata, gli alberi spezzati, le vele squarciate, proprio con quella stessa aria che aveva il *Nan Shan* in *Typhon*, «l'aria stanca, sfinita, di navi che tornano dai confini estremi

del mondo», quasi avesse «sfiorato le coste del Grande Aldilà da cui non v'è nave che torni a restituire il suo equipaggio alla polvere della terra». Ed è stupefacente pensare come esso, così gravemente danneggiato, tanto da farci pensare che non avrebbe superato una seconda anche meno aggressiva tempesta, sia tuttavia riuscito a proseguire la navigazione ed a condursi sino a Boston, che, tra l'altro, era largo e sicuro porto, ma di strettissima imboccatura al punto che due velieri non potevano entrarvi insieme.

Nonostante l'esperienza fatta, il viaggio, non fu interrotto. Medicato il corpo in ospedale (un ottimo ospedale aperto appena vent'uno anni), riparato in cantiere il brigantino nei guasti che il mare aveva provocato, fatte le necessarie prov-

viste, Di Bartolo ed i suoi ripresero la navigazione il 1° marzo 1839, e nel leggere gli appunti di viaggio del capitano è curioso notare (onde il paradosso) come la descritta tempesta sia stato l'unico pericolo veramente mortale che essi ebbero ad



affrontare in tutta la navigazione sino a Sumatra: avvenne in sostanza a quegli uomini ciò che accade ai condannati a morte secondo certe legislazioni, le quali accordano definitiva salvezza a coloro che, andati a vuoto i tentativi di esecuzione, abbiamo la fortuna di restare perciò indenni, giudice e boia dovendosi allora arrestare di fronte al mistero dell'inopinata sopravvivenza, come per omaggio alla dolorosa esperienza già fatta patire, o meglio ad una innocenza superiormente vagliata.

Ma ci si intenda bene, non vuol qui dirsi che, in quell'andare su e giù, a destra e a manca di meridiani e paralleli, gli mancarono situazioni difficili da fronteggiare. Chi pratica il mare sa bene che in tutta la sua estensione non parte che a lungo resti indifferente all'insolente vellercargli la pelle di cui la nave si fa responsabile: presto o tardi l'ingannevole quiete delle acque distese farà luogo ad un infuriato arricciarsi di ondate crescenti, le spume nasconderanno scogli prima visibili, contrarie correnti saranno richiamate dagli abissi in superficie, e tutto varrà a ricordare al marinaio che se egli non è della terra, neppure più è del mare. Se dunque la navigazione andò bene, fu sicuramente

risultato fortunoso, ma non possiamo non riconoscervi l'opera dell'uomo, della sapienza e prudenza sue, fra ondate, scogli e correnti.

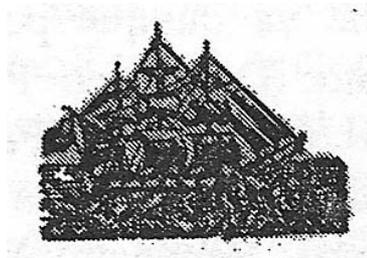
Nè si è voluto dire che, quando l'*Elisa*, il 1° luglio, dopo quattro mesi da Boston, fu arrivata a Pulo Riah, l'aspetto commerciale del viaggio non abbia prospettato difficoltà e trepidazioni. S'ebbe infatti a che fare con quegli indigeni i cui costumi non erano altrimenti noti che dai libri e dalle voci che correvano attorno ad essi, ai quali pure, d'altra parte, i Siciliani erano assolutamente ignoti, onde gesti, parole, atti del commercio corsero effettivamente sul filo del rischioso equivoco, al fondo del quale poteva stare non tanto l'intelligenza del contratto, ma addirittura la sopravvivenza stessa del contraente. C'era, sì, imbarcato sull'*Elisa* a Boston, un certo signor Bertholdy, che faceva da interprete, ma più assicurante fu la costante vigilanza armata disposta dal capitano, che con tutta prudenza s'era portato dietro da Boston cannoni, cannoncini, fucili, pistole, con le relative munizioni, e sciabole e baionette.

Ma ancor più importante fu che cercare il pepe non richiese una lunga permanenza tra quella gente, sicché, fatto il carico, già nella notte tra il 25 e il 26 luglio il capitano poté riprendere la navigazione di ritorno, anche ora continuando a godere della misericordia del mare, ma anche ora avvedendosi che, se gli era stata accordata la grazia, non per questo gli era consentita un'assoluta impunità. E difatti, quando in settembre fu in prossimità del Capo, quel capo che per le cumulate brutte esperienze dei naviganti appena si pronuncia, senza che occorre specificarlo, esso gli apparve «*tremendo*» e «*spaventevole*», con la complicità di un fortissimo e bizzarro vento che attorno all'*Elisa* prese a girare e saltellare da ogni parte; ma fu pronto ad ammansire quelle furie scatenate, e dell'accaduto non altro

rimase, sul brigantino, che la sua pacata scrittura, disposta a filosofica conclusione: il Capo «*ha voluto (far) conoscere il suo nome antico di Capo Tormentoso*».

E qui, in ampia parentesi, necessita esplicitare donde veniva a Di Bartolo tanta tranquillità d'animo, poiché nella valutazione delle vicende di mare - quelle che il marinaio ha vittoriosamente sostenute, e possono poi essere raccontate - opera il pregiudizio (cui sottostà lo stesso Conrad) che tutto sia merito del capitano, e c'è, fortissimo, il rischio che anche in questo caso, a causa del nostro racconto, si formi in chi ci legge questa falsissima idea.

E' vero invece proprio il contrario. Si è solitamente disposti a dimenticarlo perché, bisognosi d'esempi come siamo, è al singolo, all'eroe, che sappiamo riportarci, ma deve riflettersi che a nulla vale l'ordine sapientemente impartito senza che vi sia l'uomo destramente pronto ad



eseguirlo: per rimanere all'avventura dell'*Elisa*, una velatura non può essere spiegata o ridotta senza che vi sia un sottoposto pronto ad agire su bozzelli e verricelli, uno scarroccio che non può essere compensato senza che al timone vi sia una salda mano, un'ancora non può essere tempestivamente salpata senza qualcuno che lestamente viri l'argano. E siccome ogni fatto è il prodotto di altro fatto, deve di più concludersi che la sorte di una nave, minuto per minuto, miglio dopo miglio della sua navigazione, dipende persino

dal cuoco che abbia bene e salutarmente nutrito gli uomini di bordo, tutti, dal capitano sino all'ultimo mozzo.

Ecco, dunque, da che cosa il nostro capitano poteva trarre, ed effettivamente traeva, la sua tranquillità! Non solo da se stesso, e dalla consapevolezza d'aver dato ogni ordine opportuno, e di altri ancora saperne impartire secondo necessità, ma pure dalla consapevolezza che ogni marinaio sapeva il fatto suo, e tutto a puntino aveva fatto e tempo per tempo avrebbe fatto, come era stato già dimostrato. E ne troviamo prova nella protezione che il capitano accordò alla carriera del Montechiaro, per sua indicazione presto divenuto un altro dei capitani di Ingham, ed anzi probabilmente il preferito, ciò che Di Bartolo certo non poté volergli procurare per mera riconoscenza, senza cioè tener conto alcuno della grave responsabilità che si sarebbe assunto a seguire, a vantaggio d'un incapace, unicamente un moto del proprio cuore.

Sia come sia, in ogni caso la tranquillità di Di Bartolo era soltanto professionale sicurezza, e non interna quiete, perché era venuto ormai il tempo in cui, l'elastico avendo perduto la sua tensione, non altro egli chiedeva che essere a casa: *«Sette mesi da Boston, undici da Palermo: Mi pare che nacqui in Ustica, perciò terracqueo. Mentre comandai il Gabriele ero anfibio; Bordono non mi faceva desiderar terreno. Ma per Bacco adesso mi par divenire acquatico sano sano»*, così scrisse il 30 settembre, e nell'affermare la sua "acquaticità" evidentemente la ricusava come ormai molesta.

Ma volare non poteva: fece scalo a S. Elena per rimpiazzare le provviste consumate (10 ottobre), forzò l'indolenza dei venti nel dirigersi per Gibilterra, entrò in Mediterraneo (5 dicembre), e soltanto a metà della notte del 14 dicembre 1839, finalmente, rientrò nel porto di Palermo, donde era partito

quattordici mesi prima.

Va sottolineato l'aspetto personale, intimo, di questo ritorno, in rapporto al ricongiungimento con quanti, familiari ed amici, Di Bartolo aveva lasciato a terra; ma con la dovuta discrezione e perciò accenniamo solamente alla componente fondamentale dell'evento, ossia alla fortunata circostanza che il capitano tutto poté trovare, persone ed affetti, come li aveva lasciati più di un anno prima, che fu cosa, questa, attorno alla quale si arrovella il dubbio del marinaio. Invero, ciò che di più tormenta l'uomo di mare, nelle lunghe navigazioni lontano da casa, è sapere che a terra nessuna cosa sarà rimasta ferma, mentre egli, salpando l'ancora, ha preso ad allontanarsi dalla riva, ed i due mondi cui appartiene hanno iniziato a separarsi. Questo tormento lo torturerà, certo, non subito, perché alla partenza, e da lì in poi, il mare lo terrà occupato, con le sue suggestioni e le sue minacce, la nave diverrà confortevole nuova casa, i compagni saranno veraci familiari; ma più tardi, nel momento imprevedibile in cui, per qualcosa o qualcuno, gli sarà tornata la memoria, allora verrà cocentemente dominato dal pensiero che il mondo di terra gira per proprio conto, senza che egli possa influirvi e persino averne contezza.

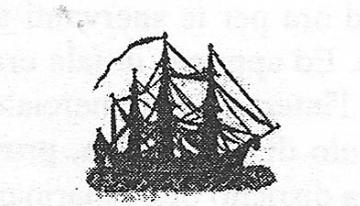
Un tale tormento tanto più appare vero quanto più ci si rapporti ad anni, come quelli di cui narriamo, nei quali altro sistema di comunicazione non c'era che la corrispondenza epistolare, da profittarne per leggere, nei porti di sosta e di arrivo, solo vecchie e stantie notizie di avvenimenti ormai irreversibilmente compiuti. Né miglior profitto s'aveva ad incontrare nel largo mare altri velieri, di domestica provenienza, e venire con essi - come si diceva - «a parlamento»: nel confuso vocio che seguiva all'accostata, non si udiva che l'eco lontana di cose ormai già avvenute.

Del resto, il ricongiungimento di Di Bartolo ai familiari ed agli amici non è che uno degli aspetti implicati dal suo ritorno, e sicuramente, nella Storia, il meno significativo dell'evento, come il più comune nel susseguirsi incessante delle partenze e degli arrivi d'un marinaio (salva restando, nel caso, la durata della separazione). Ne derivò, invero, un gran vantaggio per l'armatore, cui Di Bartolo assicurò un carico di ricercata merce, acquistata direttamente sui luoghi di produzione e vendibile sui mercati nei quali ben più alto di quello sborsato era il prezzo di acquisto. Per di più, con quel viaggio fu come se Ingham avesse messo il cappello su quella rotta: infatti, mentre negli anni a venire, egli lancerà nuovamente alle Indie Orientali Di Bartolo, e lo farà poi seguire da altri suoi capitani, l'esempio non sarà raccolto, almeno per un po', dagli armatori concorrenti, cui forse la destinazione continuava ad apparire troppo rischiosa (e non a torto, come poté considerare Ignazio Florio, quando nel 1857 il suo veliero, *Celestina*, comandato da Salvatore Cafiero, fece mesto e funereo ritorno in patria, con un nuovo equipaggio, ché di quello originario gli indigeni avevano fatto carnefici).

Ciò che però vale a dare pieno significato al ritorno del capitano è la straordinarietà del viaggio compiuto. Infatti nel 1838, anno in cui Vincenzo Di Bartolo era partito da Palermo con l'*Elisa*, le rotte dei velieri siciliani s'erano svolte per la massima parte (427) nel Mediterraneo e nel Mar Nero, poche nell'Atlantico costiero ed annessi mari (in tutto 20), pochissime infine erano state tracciate verso le Americhe (8), e ben sappiamo dopo quali stentate esperienze. S'era dunque formato un primato, anche più ampio di ciò che parrebbe, giacché nessun veliero italiano era andato così lontano quanto l'*Elisa*, e perciò, fra tutte le

marinerie della Penisola, era stata quella del Regno delle Due Sicilie che s'era posta al pari di quelle estere, ben più celebri e dotate.

Il valore del viaggio dell'Elisa, dunque, superava i significati individuali dei suoi protagonisti, le loro particolari utilità, investiva piuttosto la collettività, ed il suo re, Ferdinando II, non mancò di onorare formalmente quell'impresa, per il senso di progresso che da essa spirava, conforme ad altro primato marinaro che il suo avo aveva patrocinato quando, trent'uno anni addietro, era sceso in mare il Ferdinando I, e s'era così aperto il mediterraneo alla navigazione a vapore. E si può sospettare che a tale celebrazione specialmente tenesse, non potendo certo essergli nascosto che nella generale considerazione c'era inimicizia tra la sua Casa ed il progresso, né potendo dimenticare che proprio per quell'innovativo progetto il principe di Butera era stato sulle prime canzonato dal suo avo cui era parso ridicolo che si pretendesse mettere «*o foco 'miezzo all'acqua*» (del resto, sarà lui stesso, Ferdinando



II, che all'entusiasta curatore dell'orto botanico di Catanzaro di lì a poco consiglierà: «*mettetece 'e lattughe*»).

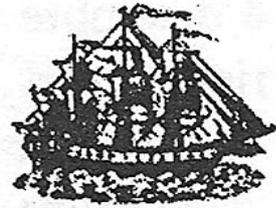
Avvenne perciò a Di Bartolo di vedersi oggetto di reali favori, sebbene misurati, come forse non sarebbero stati se fosse stato in discorso un capitano della parte napoletana del suo regno, e non uno che era nato e stava di là del Faro. Fu insignito per sovrano rescritto dell'11 gennaio 1840, del grado di alfiere di va-

scello nella Regia marina di guerra borbonica, soprannumerario però, ciò che, per lui, capitano mercantile, costituì certamente un lusinghiero onore, ma, quanto a denari, nulla comportò, essendo lo stipendio condizionato all'improbabile evento che fosse effettivamente chiamato a servire in quella Marina. Seguirono per la verità altri benefici: l'8 febbraio, con altro sovrano rescritto, furono attribuiti a Di Bartolo i privilegi formali propri degli ufficiali della marina militare, ed il 27 di giugno gli furono concessi cavalierato e medaglia d'oro al valore civile. Ma di quei privilegi il più utile - poter dare sulla propria parola d'onore le dichiarazioni alla Deputazione di salute - maggiormente veniva a giovare all'armatore, mentre, quanto alla medaglia, c'era poco di che fregiarsene, poiché la nascita di Di Bartolo vi si riportava a Palermo!

Comunque, per quanto sappiamo, a Di Bartolo questi onori bastarono. Egli, a S. Elena, aveva fatto la conta dei velieri d'altra nazionalità che nell'anno vi avevano riposato nella traversata per le Indie, e ben sapeva che, in patria unico per la sua impresa, altrove non sarebbe stato che *unus ex pluribus*, e pure sapeva di molto dovere all'equipaggio, specialmente al Montechiaro, tanto vero che, avendolo Ferdinando voluto conoscere di persona a Napoli, egli vi si presentò, sfoggiando la sua nuova uniforme, e in tutta onestà s'adoperò perché il suo *secondo*, salvatore dell'Elisa durante la tempestosa navigazione verso Boston, fosse anche lui onorato (ciò che, sia pure con la debita graduazione, fu dal re fatto, nominando costui pilota della marina di guerra e decorandolo di medaglia d'argento).

Per il resto capitano e brigantino non poterono riposare a lungo: non era abitudine dell'armatore tener ferme le navi ed oziosi i capitani. Così, subito, ai primi di gennaio del 1840, Di

Bartolo fu da Ingham inviato con l'Elisa a scaricare il pepe di Sumatra a Messina e a Napoli (e forse fu proprio in questa occasione che venne ricevuto dal re); poi ebbe commesso un viaggio a Boston, da cui tornò, in agosto, con un carico di zuccheri che scaricò a Napoli; e sul finire dell'anno gli fu ordinato un viaggio a Liverpool, da cui rientrò nel febbraio del 1841, anno in cui venne spedito a New York, dove lo troviamo ad agosto, per rivederlo in ottobre a Napoli con un carico di zuccheri e di ipocaviana.



Ma Ingham soprattutto pensava ad un nuovo viaggio alle Indie Orientali, a Sumatra per pepe e - non trovando pepe - da lì a Surabaya, porto di Giava, a caricare caffè e zuccheri. Per questo viaggio intendeva adibire un più grosso veliero, la Sumatra, una vera e propria "nave", a tre alberi con vele quadre, e bompresso, di forma slanciata, 457 tonnellate di stazza, quasi il doppio dell'Elisa (che frattanto aveva affidato al Montechiaro per un viaggio in Brasile, e che poi con questo nuovo capitano andrà in Inghilterra, e con Gaetano Napoli più volte in Inghilterra e in America del Nord). In questa vista Di Bartolo - che sembra abbia la *Sumatra* già in ottobre del 1841, quando si trova a Napoli di ritorno da New York - in novembre va a Marsala, dove mette in ordine la nave e cerca sacchi per il pepe; poi, ai primi di dicembre. A Milazzo, a caricare vino e spirito per il Brasile, donde -secondo il progetto dell'armatore - dovrebbe slanciar-

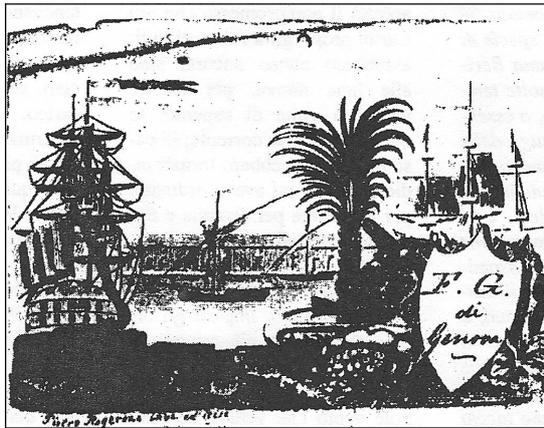
si verso le Indie. Ma a Rio de Janeiro, dov'è tra gennaio e febbraio del 1847, Ingham gli scrive che c'è troppo pepe in giro, a mare troppi bastimenti lo cercano, sul mercato il suo prezzo è troppo basso, e conclude che è meglio tornare con un nolo dal Brasile o dall'America del Nord, sicché ritroviamo Di Bartolo in settembre di quell'anno a Trieste, intento a scaricare merci trasportate da Rio.

Il progetto del secondo viaggio alle Indie non fu però abbandonato, venne soltanto di poco rinviato, e per esso infatti Di Bartolo salperà il 12 gennaio 1843 da Palermo, con 19 uomini d'equipaggio, alcuni dei quali erano già stati con lui sull'Elisa. Giovanni Carson (Palermo) teneva il posto che era stato di Montechiaro. C'erano poi Giuseppe Carini (Palermo), nostromo; Stefano Lazara (Palermo), maestro d'ascia e marinaio; Francesco Nicosia, marinaio e cuoco; Salvatore Vallone

(Palermo), Andrea Sposito (Palermo), Luigi Messina (Trapani), Giuseppe Chillemi (Milazzo), Giovanni Alioto (Milazzo), Salvatore Fasolo (Milazzo), Sebastiano sanfilippo (Termini Imerese), Giuseppe Monte (Termini Imerese), Felice Di Simone (Ustica) marinai; Alessandro Scalia (Palermo), Achille Scalia (Palermo), Gioacchino Napoli (Palermo) apprendisti marinai, dei quali i primi due appartenevano al Collegio Nautico, e la pratica appunto erano stati destinati a fare sulla Sumatra; ed infine Simone Carini (Palermo), giovanotto, e Giuseppe Di Simone (Ustica), mozzo.

La *Sumatra* ritornerà al porto di partenza soltanto il 23 giugno dell'anno seguente, dopo aver superato una concatenata serie di difficoltà, non del tutto estranee al comportamento dell'equipaggio, questa volta non del tutto irreprensibile. Ma ovviamen-

te alla base fu uil mare, non avversò la navigazione con tempeste, almeno di quella sconquassante forza da cui l'Elisa era stata travagliata nel primo viaggio, ma in altro ed inedito modo, inscenato già sul principio, quando si trattò, percorso il mediterraneo, di superare lo Stretto di Gibilterra e dirigere verso Rio: fu infatti allora che non una furia cieca e selvaggia si oppose a Di Bartolo, ma una forza meteo-



Il logo di una compagnia di navigazione dell'epoca.

dica ed ostinata, quasi ragionata, una fortissima corrente contraria, che costrinse la *Sumatra*, congregata ad altri 100 bastimenti, ad attendere sino al 10 di marzo il momento favorevole per sboccare in Atlantico.

Il conseguente ritardo - due mesi! - non poté essere recuperato, sicché al capitano, ripartito da Rio, e giunto a Sumatra a stagione abbondantemente inoltrata, non riuscì di fare che solo una parte del carico, onde gli spettò di proseguire oltre. Pensò allora di doppiare a Nord la punta di Acheen per scorrere lungo lo stretto di Malacca la costa orientale e pervenire a Singapore, e lì tentare d'acquistare quant'altro gli era stato commissionato, ma di nuovo il mare si oppose, come già a Gibilterra: trovò, sì, un vento da Est che - ben o male - gli consentiva il bordeggiare, ma si rivelò troppo debole per vincere una

veloce corrente che procedeva nello stesso senso, cosicché, per quanti sforzi facesse, in 18 giorni non gli riuscì di fare avanzare la nave, mentre le provviste di bordo s'assottigliavano e si profilava l'eventualità che, a ritardo sommandosi ritardo, in nessun luogo mai avrebbe potuto trovare di che completare il carico.

Già al quinto giorno, disperando di guadagnare su quell'invincibile corrente, aveva perciò deciso, usando delle facoltà di scelta consentitegli da Ingham, di non andare più a Singapore: tornando indietro, e passando per lo Stretto di Sonda, avrebbe provato a fare il carico a Giav, ch'era un vero paradiso, ove si coltivava caffè, zucchero, pepe, cassia, indaco, e tante altre preziose cose convenivano da tutto il mondo. Specialmente a Batavia e Samarang egli voleva andare: la prima, oltre tutto, era considerata un grande emporio, dove -

aveva scritto il Salmon cent'anni prima - «si [portavano] le merci di quasi tutte le Indie, anche di molti altri Paesi, come dal Giappone, dalle Molucche, dalla Persia, da Soratte, Bengala, Sumatra, dalla costa di Malabar, da Koromandel, Ceylon, Malakkatra, Siam, etc.». Ma sul punto dall'impiccio ne nacque altro, di un genere che Di Bartolo mai aveva conosciuto, ed assai più pericoloso: l'equipaggio prese a «mormorare».

Non volevano tornare indietro, e s'ostinavano per Singapore, perché temevano il clima insalubre di Batavia, come andavano qui e lì facendo capire, velatamente. E si può immaginare la scena del chiarimento, quando, andato a vuoto l'ultimo tentativo di forzare il mare, dovrebbero aver intuito che l'indomani Di Bartolo certamente avrebbe ordinato di far vela a Sud: ecco l'uomo che rappresenta l'equi-

l'uomo che rappresenta l'equi-

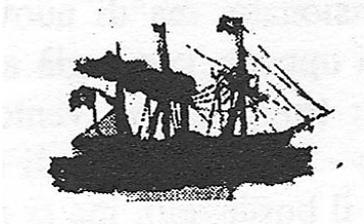
paggio e ne è il portavoce, probabilmente il nostromo Giuseppe Carini, fermo sulla porta della stanza del capitano, a capo scoperto ed il berretto girato e rigirato in mano; ed ecco, di fronte, c'è Di Bartolo, che, preoccupato, ciglia aggrottate, lo ascolta manifestare, pronunciare, quel presentito «*mormorio*», non altro corrispondente, se così lo avesse voluto intendere, che a vero e proprio ammutinamento.

La paura dell'equipaggio, bisogna dire, non era del tutto fuori di luogo. Salmon aveva al suo tempo elencato un pauroso elenco di malattie contraibili in Giava: «*Oltre la dissenteria, il mal di petto, l'artrite, malattie in questo Paese comuni, vi regna ancora un'altra specie di morbo, che [...] si chiama Beri-beri, ed assalisce di notte tempo chi dorme scoperto, o essendo riscaldato beve il sugo delle noci di cocco. Ella è una specie di storpiatura, che rende immobili, ed insensati i piedi, e le mani, senza altra interruzione che d'un solletico non dissomigliante da quello che noi sentiamo nel riscaldare le mani, o i piedi intirizziti nell'inverno dal freddo: molte volte toglie ancor la favella, e cagiona diversi altri accidenti, che taccio dopo d'aver già riferito i principali. A Batavia regna molto la lebbra [...]. Questa lebbra è come una gangrena invisibile, che pian piano consuma il corpo tutto ripieno di pustole ed enfiature*». E, seppur brevemente ed asciutamente, il Ferrario ancora conveniva: «*il clima di Batavia, di Samarang e d'altre piazze è quasi pestilenziale per gli Europei: sembra che a ciò contribuiscono le paludi, le acque stagnanti, la troppa quantità di alberi ed il sudiciume*».

Ma, in verità, a non cadere ammalati sarebbe bastato usare le dovute precauzioni; e comunque l'ingaggio, il contratto d'arruolamento, era stato per le Indie, e perciò Di Bartolo poteva ritenersi autorizzato a condurre

la *Sumatra*, e il suo equipaggio, ovunque, in quella parte del mondo, gli paresse necessario per soddisfare le ragioni commerciali del viaggio. Tuttavia, il capitano, pur avendo molte ragioni da far valere, saggiamente non volle forzare le cose, impuntarsi, ciò che avrebbe portato ad una formalizzazione del rifiuto dell'equipaggio, a future gravi conseguenze disciplinari a carico dei suoi uomini, e forse immediatamente - lì, in mare aperto - a qualche suo personale rischio, e comunque al definitivo fallimento del viaggio. Ed accettò il compromesso che udì Carini proporgli a nome di tutti: avrebbero atteso ancora, sino alla luna nuova, per tentare un'ultima volta di superare in qualche modo la corrente; in caso negativo sarebbero tornati indietro, come lui aveva ordinato, per procedere per Batavia e Samarang attraverso lo Stretto della Sonda.

Formato l'accordo l'onesto capitano non barò, impartì gli ordini che ritenne più opportuni, ed il disperato tentativo riuscì: La *Su-*



*matra*, catturando quel debole vento che veniva dall'Est, prese un bordo a Nord-Nord Ovest e lo allungò sino al lago dell'isola Gran Nicobar, ad incontrare la rotta dei velieri che andavano in Malesia (11-12 novembre), ed a tirarsi fuori dalla corrente, poi virò, e lentamente, prendendo il vento sull'altra mura, prese a scendere verso la costa orientale di Achen, per imboccare lo Stretto di Malacca. Di nuovo l'immaginazione nostra è sollecitata dai momenti salienti della manovra e della navigazione: vediamo i ma-

rinai, chi a riva, chi in coperta, muti a sorvegliare l'andatura della *Sumatra*, ed i loro volti, prima preoccupati, distendersi nel constatare il progressivo affievolirsi della corrente, e nel vedere il veliero, cambiato di bordo, disporsi agilmente alla nuova rotta, mentre una luce appare negli occhi del capitano, sul cui orgoglio gerarchico fa premio il professionale compiacimento per l'esito felice della manovra ordinata.

A Singapore, comunque, giunsero dopo alquanti giorni di insidiosa navigazione, ovviamente in ritardo rispetto alle più aggiornate previsioni degli agenti di Ingham (che ormai ritenevano perduta la nave), e naturalmente in ritardo anche rispetto alle opportunità commerciali, sicché non si poté fare il carico.

Permanendo dunque la necessità di procedere per Giava, dove l'equipaggio non voleva andare, Vincenzo era disfatto: quel viaggio, con tutti gli impicci di cui era contornato, pareva non dovesse mai aver termine. Il 9 dicembre, da poco giunto in porto, scrisse così alla moglie: «*cara Elisabetta / sto bene, come che vecchio a cagion delle contrarietà; no, non sarò più buono né per te né per gli altri; sarò costretto a recarmi in Giava, ma l'equipaggio si opporrà, perché già pria d'ora si è opposto. Se non caricherò in questa, il viaggio non finirà mai. Sono già 11 mesi, ed ho d'2/3 di carico di pepe ancora. Allegi ci rivedremo, ti raccomando i figli, io son tutto vostro e lavoro con piacere per voi miei cari. Mia madre, i miei figli, lo zio, i parenti tutti come stanno? Non ne so niente: è dura condizione la mia. Ti ho scritto tre volte, avete almeno nuove di me, ma io privo dal dì della partenza. Abbraccio tutti, rispettami a tutti, mille baci ai figli, a te a tua discrezione e senza limiti; abbracciami la madre, i fratelli, i cognati, salutami gli amici, che nel corso del 1844 io spero ci rivedremo, più vecchi, ma ci ri-*

*vedremo. Addio cara Elisabetta, vivi, e vivi per tuo affezionato Vincenzo / P.S. Il sole ci ammazza, siamo neri come Etiopi, il termometro a 88°, figurati che spasso, il sudore mi estinua le forze, addio».*

E come prevedeva, mentre, fermo a Singapore, faceva eseguire alcuni lavori all'opera morta della *Sumatra*, rimpiazzava le provviste ed acquistava quanta merce poteva di buona qualità, di nuovo ebbe a che fare con gli uomini, costanti nella loro avversione per Giava. Quasi non bastasse questo problema (che si prospettava ancora più spinoso di prima, giacché ora non si affacciava un'alternativa commercialmente utile alla sgradita destinazione, su cui poter fondare un utile compromesso, sicché a dare retta all'equipaggio si trattava di tornare a casa senza aver compiuto il carico), gli sorse altra difficoltà: la notte del 13 dicembre i tre apprendisti, tra i quali il Napoli la faceva da caporione, misero a mare una lancia e, non ascoltando le grida di richiamo di Vincenzo ed eludendo la ricerca subito ordinata, presero terra e scomparvero nel buio, facendo perdere ogni loro traccia.

Di Bartolo pazientò, mostrando ancora una volta saggezza, e con essa umanità e comprensione verso i colpevoli. Grazie all'opera di persuasione del console francese, i tre tornarono a bordo il 18, scovati dalla polizia che il capitano, specialmente preoccupato che gli accadesse, isolati com'erano, qualche brutto incidente, aveva allertato con la raccomandazione di usare con i fuggitivi la massima delicatezza. E nel drammatico episodio volle vedere, più che un deliberato proposito di diserzione, un giovanile colpo di testa, o tutt'al più quello stesso timore di dover proseguire per l'insalubre Giava che tutto l'equipaggio aveva manifestato e continuava a nutrire.

Del resto, le cose si misero al meglio per tutti, proprio quando

Di Bartolo s'era ormai deciso ad usare questa volta la voce grossa, ed a far costatare formalmente il rifiuto dell'equipaggio a proseguire per Giava (lui, che avesse potuto far di testa sua, avrebbe sul momento levato l'ancora per dirigere dritto dritto a casa!): la destinazione che, in fondo, più d'ogni altra gli uomini temevano era Batavia, sicché il loro malumore poté dissolversi nell'apprendere che il governo di Giava permetteva di andare a Samarang senza passare prima da quell'altro temuto porto. Così, il 2 gennaio 1844, dopo circa un mese di sosta in Singapore, la *Sumatra* ripartì.

A Samarang Di Bartolo giunse l'11; e naturalmente, fuor di stagione com'era, non poté che racimolarvi qualche po' di mercanzia, e con affanno, non soltanto perché l'assidua ed ostinata cura delle ragioni commerciali del viaggio lo costringeva a dura fatica, ma pure perché poté che non erano del tutto fuor di proposito i timori dell'equipaggio, cosicché era costretto a tenere nascoste malattie e morti che su altri velieri andavano verificandosi. Ma finalmente, acquistato ciò che si poteva, oltre Samarang non era più d'andare! E dunque il 25, *«al far del giorno salpato il pennello e recuperata porzione della catena, quindi alle 9 salpata l'ancora e fatte tutte le vele»*, il capitano prese la via del ritorno, con ogni suo marinaio che, trovato la nave l'assetto giusto, guardava l'acqua sempre più velocemente scorrere lungo i fianchi della *Sumatra*.

*«Salpata l'ancora e fatte tutte le vele»*, scrisse: quanto sollievo e quanta speranza leggiamo in questa annotazione! E quanto impazienza troviamo nella lettera che il giorno prima aveva inviato alla moglie; *«Cara Elisabetta / Felice te che di tanto in tanto avrai certamente avuto per mano del sig. Ingham mie notizie e lettere, mentre io infelice in tanti*

*travagli, rischi di vita e sollecitudini, sono 12 mesi e mezzo, che non so se il vostro mondo più esista. Dovrò palpitare avvicinandomi alla patria. Sai che son contento? Poiché la burrasca è calmata ed i pericoli più imminenti superati: domani andrò a far vela per Palermo, dolcissimo nome possessore del sangue mio. Tutti stiamo bene, e questa è per me cosa assai piacevole. Qui si rischia la pelle per la consaputa malattia, ed io la rischio più di tutti che debbo essere continuamente a terra, ma chi veglia sopra di me non si è dimenticato. Sono invulnerabile, e questo ti basta. Alla fine di giugno aspettami dunque glorioso mentre crepa l'invidia. Sono 4 mesi che vado e torno in tanti luoghi delle Indie per procurare un buon carico al mio signore, ponendo da parte ogni ritegno; e col coraggio che l'onore mi ha dato l'ho conseguito. Ho molto da raccomandarti (Dio piacendo) al mio ritorno. Mia madre! Mio zio! Fratelli, cari tutti siate, e conservatevi in salute per pagare i miei travagli col piacere di abbracciarvi. / La voce non giunge al mondo opposto, e la mia penna non è capace di scrivere i sentimenti del mio cuore. M'immagino già di avervi in un fascio tra le mie braccia, divorandovi di amplessi; ma spero che alla fantasia sottentri la realtà».*

Animato e sostenuto dal pensiero di ricongiungersi ai suoi, e tuttavia mai dimentico dei doveri professionali, sostò per provviste a Bagnu Wangy, imboccò lo Stretto di Bally, passò al largo dell'Ile de France e dell'Isola Borbone, doppiò il Capo (25 marzo), s'ancorò a S. Elena (9 aprile), superò le Azzorre, imboccò lo Stretto di Gibilterra, passò al lago della Sardegna, ed il 23 giugno 1844, incredibilmente, avvenne quello che s'era ripromesso avvenisse. Alla moglie aveva dato appuntamento:

«Aspettami, ché 5 colpi di cannone saranno il segno dell'entrata felice nel nostro golfo. Apparitemi tutti in una volta e non mi fate palpitare», ed appunto accadde che, tra i previsti 5 botti ed un generale tripudio, la Sumatra ebbe la ventura, ormai nelle acque di casa, di incrociare il vapore Palermo che, facendo rotta per Ustica, conduceva 280 passeggeri, e tra essi proprio Elisabetta Di Bartolo, la madre di Vincenzo, due sue figlie, suo fratello, il cognato, ed altri ancora dei Consiglio.

Seguì il meritato riposo a terra, tra i suoi, ma anche questa volta non gli fu concesso di rimanere molto tempo inattivo. Nella lettera scritta da Samarang alla moglie Di Bartolo s'era proposto di «far pausa per due mesi almeno» a costo di mandare «al diavolo la nave e la necessità», l'amore per i suoi sentendolo allora «mille volte più caro». Non era una gran pausa, e neppure si può essere certi che l'abbia per intero

goduta, inarrestabilmente vorticoso continuando ad essere il suo impiego con l'esigente Ingham. Si consideri: in dicembre del 1845 ci risulta tornato da un terzo viaggio alle Indie (che non può essere durato meno di un anno, e dunque sarà stato intrapreso tra luglio e dicembre del 1844), con un carico di pepe che scarica a Napoli ed a Messina, dove è raggiunto dall'ordine dell'armatore di caricare zolfo a Catania, e sommacco a Palermo, da portare in Inghilterra, a Londra, verso cui parte a marzo del 1846, per essere di ritorno, a Napoli, in agosto, dopo un viaggio durato 55 giorni, con un carico di car-

bone fatto a Newcastle.

Ed ora da Napoli dovrebbe tornare a Palermo, per un quarto viaggio alle Indie, l'ultimo colà fatto, di cui ben poco sappiamo, lo aveva molto stroncato; ed anzi stancato lo aveva quella vita di perenne vagabondaggio. Evidentemente Di Bartolo aveva perduto l'elastica vigoria che lo aveva, sino ad allora, irrefrenabilmente condotto per ogni dove, e da ogni dove lo aveva ricondotto a casa, fra i suoi, pronto a riprendere la lena per nuove partenze: forse aveva considera-

mente ammalata, informazione che 21 giorni dopo, giunto a Palermo, si rivelò drammaticamente inadeguata, giacché Elisabetta era morta il 25 settembre, mentre egli era in navigazione: se è vero l'episodio, allora è sicuro che tra i pensieri del capitano deve esservi stato quello che, fosse stato a terra, avrebbe potuto assistere l'ammalata, e che quel suo mestiere per il mare, per il quale tanto spesso s'era trattenuto lontano dalla moglie (e tanti anni prima l'aveva portato lontano dal padre moribondo!), aveva misticato gli autentici valori della vita.

Sia come sia, certo è che Di Bartolo decise, se non di sbarcare definitivamente, almeno di cessare dalle lunghe peregrinazioni cui Ingham lo adibiva, e tale decisione comunicò all'armatore. Si pensò allora, in seno alla Società dei battelli a vapore siciliani, proporgli il comando del Pa-

lermo, vacante per esserne stato rimosso il capitano Stefano Trefiletti che, pur bravissimo, aveva avuto la collisione con lo *Stromboli*, e, troppo galante, un incidente con una signora.

Era proposta per vari aspetti allettante. La società armatrice del vapore, costituitasi nel 1840, raccoglieva i capitali e la fiducia progressista dei più avveduti imprenditori (tra i quali, oltre ad Ingham, erano Ignazio Florio e Gabriele Chiaramonte Bordonaro), e la sua nascita era stata salutata dai Palermitani, nei giornali, come segno della locale vivacità economica, tale per cui i Siciliani si sarebbero sottratti alla condizione di aliene inizia-

Anni e Cognome	Cognome	Paese	Età	Stato	Mensuali	Note
1. Antonio Di Bartolo	Alf. Bartolo de Capriano	Ustica	20	di stato	24	di stato 24 al mese
2. Giovanni Casore	Alf. Bartolo de Capriano	Palermo	23	"	20	"
3. Giuseppe Casini	Alf. Bartolo de Capriano	ditto	25	"	12	"
4. Stefano Casarini	Alf. Bartolo de Capriano	ditto	25	"	15	"
5. Francesco Casarini	Alf. Bartolo de Capriano	ditto	21	"	8	"
6. Sebastiano Chelero	Alf. Bartolo de Capriano	ditto	19	"	"	"
7. Antonio Chelero	Alf. Bartolo de Capriano	ditto	27	"	"	"
8. Luigi Chelero	Alf. Bartolo de Capriano	ditto	25	"	"	"
9. Giuseppe Chelero	Alf. Bartolo de Capriano	ditto	26	"	"	"
10. Stefano Chelero	Alf. Bartolo de Capriano	ditto	20	"	"	"
11. Giovanni Chelero	Alf. Bartolo de Capriano	ditto	29	"	"	"
12. Sebastiano Chelero	Alf. Bartolo de Capriano	ditto	24	"	"	"
13. Sebastiano Chelero	Alf. Bartolo de Capriano	ditto	29	"	"	"
14. Felice Di Simone	Alf. Bartolo de Capriano	ditto	23	"	"	"
15. Giuseppe Di Simone	Alf. Bartolo de Capriano	ditto	21	"	"	"
16. Giovanni Di Simone	Alf. Bartolo de Capriano	ditto	18	"	6	"
17. Giuseppe Di Simone	Alf. Bartolo de Capriano	ditto	15	"	"	"
18. Antonio Di Simone	Alf. Bartolo de Capriano	ditto	21	"	"	"
19. Felice Di Simone	Alf. Bartolo de Capriano	ditto	20	"	"	"
20. Sebastiano Di Simone	Alf. Bartolo de Capriano	ditto	22	"	"	"

L'equipaggio del Sumatra. Vi figurano altri due Usticesi: Felice Di Simone, marinaio e cuoco, e Giuseppe Di Simone, mozzo.

to che quel suo mestiere poteva ridursi ad un frenetico rimbalzare da un porto all'altro alla ricerca di altrui utilità, per una cura che finiva con il guastare il piacere dell'andar per mare da cui la sua natura s'era sin'allora alimentata.

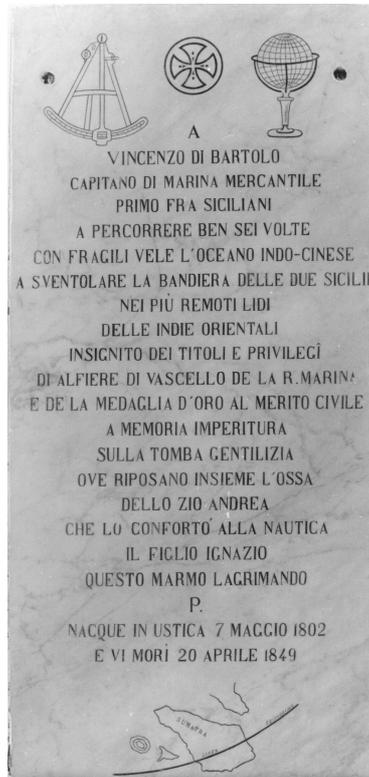
E forse una tale considerazione gli venne facilitata dalla presa di coscienza che, lui a mare, il mondo di terra aveva continuato a girare, a suo piacimento, brutalmente e dolorosamente. Un suo biografo infatti riferisce che, tornando dal terzo viaggio alle Indie, e trovandosi al largo delle Baleari, Vincenzo apprese da un brigantino, venuto a parlamento, che la moglie era grave-

tive; quanto al *Palermo*, acquistato nel 1841 per ingentissima cifra, esso, progettato dall'ingegnere R. Napier, costruita dalla ditta Duneau, stazzava al registro 260 tonnellate, aveva caldaie in rame che sviluppavano 150 cavalli la cui potenza, trasmessa a due ruote, gli consentiva di raggiungere 12-15 nodi, era insomma un modernissimo e veloce vapore, per di più elegantemente arredato, che svolgeva servizio con Napoli e Malta, passando a viaggi alterni per Messina.

A Di Bartolo, dunque, si propose d'immedesimarsi nel progresso, e per un impiego che non lo avrebbe più costretto ai pericoli ed ai disagi delle navigazioni oceaniche, e soprattutto non lo avrebbe tenuto lontano da casa.

Ingham, che sicuramente la proposta non poteva vedere favorevolmente, giacché, come abbiamo detto, aveva in progetto un nuovo viaggio alle Indie, e che, socio di maggioranza della Società, poteva ben osteggiarla, lasciò però Di Bartolo libero di scegliere ciò che gli piacesse, con una bella lettera (17 agosto 1846) che mostra quale speciale rapporto si fosse col tempo ormai stabilito tra l'armatore e Vincenzo, e che perciò val la pena riportare. «*Or avrete senza dubbio intesa la nomina fatta in vostra persona, dall'amministratore del Palermo, di comandante di detto vapore stante la decisione del Trefiletti che l'ha lasciato più d'un mese addietro. Se quindi conviene alli vostri interessi di accettare cotale incarico non solo non possiamo mettere ostacolo, ma invero avremo tutto il piacere, giacché, come ben sapete, desideriamo che possiate vantaggiare. Ciò posto capirete che resta a voi il risolvere come credete meglio per il vostro interesse. Vi preghiamo sì di informarci al più presto quanto sarete per decidere, come*

*ancora, nel caso affermativo, se volete prendere il comando in codesta [Napoli], poiché da quanto abbiamo inteso il consiglio di amministrazione vi*



Lapide della tomba di Vincenzo Di Bartolo. In basso le tre isole.

*proporrà di ciò fare all'arrivo del Palermo costì il giorno 20 corrente. Noi non ci opponiamo nemmeno a questo, se è di vostro piacere».*

Del tutto libero di decidere, il capitano accettò, e su questa accettazione, con la quale certo veniva a soddisfare il suo bisogno, c'è da ragionare un po', perché viene difficile immaginare cosa potesse accomunare il *Palermo* alla *Sumatra* che Di Bartolo, accettando, avrebbe lasciato. Noi crediamo che Vincenzo dovette ben raffigurarsi il riposto significato che il dilemma gli poneva: assumere il comando di un vapore per Napoli e

Malta significava mettere da parte le esperienze che lo avevano reso grande fra tutti i capitani siciliani del suo tempo, non accettarlo significava, in vista dell'inarrestabile mutazione, mettere se stesso da parte. Qualunque scelta avesse fatto, dunque, non era che per perdere; e si può essere sicuri che neppure dovette sfuggirgli la singolare circostanza che il vapore di cui gli si offriva il comando era quello stesso dal quale la moglie lo aveva salutato incontrandolo sulla *Sumatra*, nel 1844, di ritorno dalle Indie Orientali.

Crediamo dunque che alla scelta abbiano presieduto vari pensieri, tanto vero che, per quanto si legge, Di Bartolo abbandonò il comando del *Palermo* dopo appena un anno, per ritirarsi definitivamente in Ustica, indebolito da uno «*sconcertamento delle facoltà cerebrali*» che prima gli produsse «*una straordinaria malinconia*», poi «*una specie di monomania*», ed infine si mostrò in epilessia. Lì passò gli ultimi due anni di vita, in una lucidità solo altalenante, di talché neppure si avvide della scomparsa della figlia Caterina; lì morì per un colpo apoplettico il 20 aprile 1849, senza neppure superato i cinquant'anni; e lì venne sepolto, in una tomba dove sono disegnati mappamondo e sestante, e soprattutto le tre isole per le quali si segnò la sua vita di capitano: quella di nascita e morte (Ustica), quella di frequentazione e maturazione professionale (Sicilia) e quella che fu ripetuta meta delle sue navigazioni (Sumatra) e che gli dette onore e fama tra i contemporanei.

SALVATORE MAZZARELLA

Salvatore Mazzarella, storico, scrittore, direttore della collana *Il mare* della Sellerio editore, è socio onorario del Centro Studi e Documentazione Isola di Ustica.