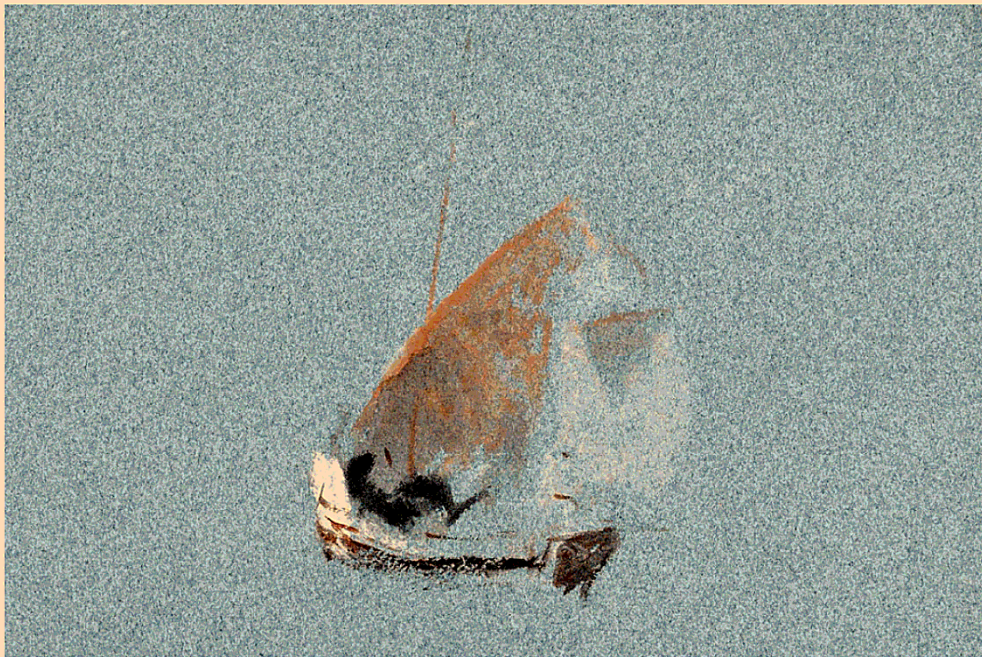


In navigazione. William Turner, «Barca a vela», 1830, Londra, Tate



IN BALIA DEL VENTO E DELLE CORRENTI

Storie al mare. Lorenzo Bono racconta l'epica impresa di Francesco Aurelio Geraci, che dal 1932 al 1935 è stato il primo italiano a compiere un giro del mondo in barca a vela in un contesto lontano dalla retorica rombante del Ventennio

di Roberto Casati

Il primo italiano a circumnavigare per diporto su una barca a vela, passando per i canali di Panama e Suez e gli stretti di Torres, prevalentemente a latitudini tropicali, è stato il comandante Francesco Aurelio Geraci (1899-1984), e la sua storia viene oggi raccontata in un libro di Lorenzo Bono, ingegnere e navigatore. In compagnia dapprima del marinaio Paolo David, e di Rosario Domini dopo un'interruzione a Panama per malattia del primo, compie il periplo in due grandi tappe, dal 1932 al 1935, per 399 giorni effettivi di navigazione e 27.775 miglia percorse. La barca è una piccola goletta di dieci metri; imbarcazione povera, viene fatta costruire appositamente nel Cantiere Navale Pellegrino a Napoli, si apparenta più a una barca di pescatori che a uno yacht sportivo. Qualche accorgimento le permette di tenere il mare – portelli circolari stagni, richiudibili come quelli di un sommergibile, una paratia, poco pescaggio che riduce il rollio nell'onda lunga, vele frazionate su due alberi bassi, vele poco potenti, facilmente manovrabili. Come tutte le barche di legno, richiederà incessanti riparazioni, e la si poteva spiaggiare facilmente per pulire la carena dai denti di cane e dalle vegetazioni.

L'imbarcazione si chiama M.A.S., «*Memento audere semper*», un motto di forse risonanze, e certo in filigrana vediamo il contesto propizio a una «impresa arida», documentato dai molti telegrammi alle autorità romane, dall'iscrizione al Partito Fascista per ottenere i finanziamenti seppur minimi per non interrompere la navigazione, e dalle aspettative di gloria e di un

buon impiego prospettati al ritorno. Ma un notevole residuo di simpatia resta per la valenza direi antifuturista, quasi anacronistica di questa circumnavigazione. L'adesione alla retorica del tempo sembra soprattutto personificare un certo opportunismo – i pochi mezzi di Geraci non gli consentono di autofinanziare il periplo – che se non è scusabile è un modo di fare i conti con un contesto che non offre grandi alternative. E in particolare siamo lontani dalla grandiloquenza delle imprese del trasvolatore atlantico Balbo (più tardi abbattuto dal «fuoco amico») e dell'esplora-

**IL VIAGGIO NON È
UN'IMPRESA QUANTO
UNA DIMOSTRAZIONE:
NON SAPPIAMO
SE È POSSIBILE
SE NON LO FACCIAMO**

tore Nobile (la cui avventura finisce in tragedia nel 1928), per non parlare delle spaccate dannunziane; e in un breve passaggio del libro viene peraltro evocato il volantinaggio aereo su Vienna: una cesura narrativa, parole che tutto d'un tratto evocano la velocità per la velocità, il motore, l'ambizione spaccata, vaneggiamenti eroici, un gesto che si consuma rapido e di cui non si capisce bene il significato, quasi il gusto di uno sberleffo.

Nulla di più lontano dalla paziente e inflessibile routine della navigazione oceanica, l'aver sempre presente la meta lontanissima, i turni, il bisogno di sonno, le ferite che non si rimarginano, gli errori di carteggio, il dramma della perdita in mare di un banale cucchia-

io, la distanza dagli affetti, i tentativi di instaurare un contatto con gli abitanti dei luoghi visitati sul cui aiuto si può sempre contare: per rimorchiare la barca in un ridosso, per tirarla in secca, ottenere vivande, una notte di riposo. Lontani dalla retorica del motore rombante: la MAS nemmeno ne ha uno, troppo costoso, implica un foro nella carena, servirebbe solo nelle manovre d'ormeggio. Di fatto, l'imbarcazione è in balia del vento e delle correnti.

Fatichiamo a renderci conto di quanto il mare abbia comandato in tutta la storia della navigazione a vela – tutti i racconti di mare fino all'avvento del motore vertono intorno al dramma supremo dell'impotenza, l'assenza di vento e la forza irresistibile della corrente; i bravi capitani devono saper approfittare del minimo aiuto dal vento, devono tenersi alla larga da pericoli affioranti contro i quali le correnti scagliano la nave, e devono saper lottare con ogni espediente per evitare l'irrimediabile. Il libro ci ricorda questa verità soffermandosi sui molti episodi in cui Geraci affronta con pena le bonacce e le tempeste, e trasmettendo la gioia per la navigazione serena, senza intoppi.

Se il limite del libro è il lavoro solo al contorno sul contesto storico, la sua forza è proprio nell'immedesimazione dell'autore con il protagonista. La penna di Lorenzo Bono è scorrevole, l'intenzione narrativa dichiarata; accanto ai documenti ampiamente citati (telegrammi, diario di bordo, la corrispondenza con la famiglia) il filo del racconto è la voce di Geraci, cui Bono presta un punto di vista che seppure necessariamente personale riflette le sue competenze mari-

nare, che lo avvicinano al protagonista e gli permettono di dipingerlo a tratti vivi; come a tratti vivi emerge la relazione con la moglie Sina, la distanza e l'attesa che le lettere non riescono a colmare. Reintegrata la vita professionale di comandante, Geraci non andrà mai più a vela.

Con un salto di ottant'anni troviamo un altro impegnativo viaggio per mare. Il velista Matteo Miceli (*Tre capi non bastano... La straordinaria avventura umana e sportiva della «Roma Ocean World*, Il Cigno, pagg. 152, € 15), parte su un Class40 modificato per renderlo completamente autosufficiente ed ecosostenibile, per un giro del mondo in solitaria. Ecosostenibile significa: pannelli fotovoltaici, generatori eolici e idroturbine per produrre energia. Autosufficiente: un orto pensile per la verdura (nella terminologia marinara, si parla ancora oggi del «giardinetto») e un pollaio che ospita due galline, La Bionda e La Mora. Quasi alla fine del periplo, dopo aver doppiato i tre capi che storicamente definiscono la circumnavigazione, Eco40 fa naufragio in Atlantico, perde la chiglia, si ribalta e Miceli viene salvato da un cargo che naviga nella zona.

Un momento, galline? I puntigliosi diranno che la navigazione non è stata veramente in solitario? Certo andrebbero discussi i benefici anche psicologici della compagnia di un animale in situazioni estreme, forse si potrebbe generalizzare alla Vendée Globe. Ma tutto sommato il contesto mostra che quella di Miceli è più di una navigazione: Roma Ocean World è uno studio, un esperimento. Questo aspetto umano-sperimentale sfugge alle classificazioni che vedono l'innovazione solo nei materiali e nella tecnologia. Come per Geraci, il viaggio non è tanto un'impresa quanto una dimostrazione; è ciò che oggi chiamiamo *proof of concept*. Non sappiamo se certe cose siano possibili (umanamente, fisicamente) finché non le facciamo. Se la motivazione profonda, in questi come in altri casi, è semplicemente il richiamo del mare aperto, la visione, lo sguardo lontano ci permettono di dire qualcosa su quello che possiamo fare con pochi mezzi – e un grande rispetto per il mare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tre oceani. Il primo giro del mondo di un velista italiano

Lorenzo Bono
Nutrimenti, pagg. 320, € 16