

# SABAZIA

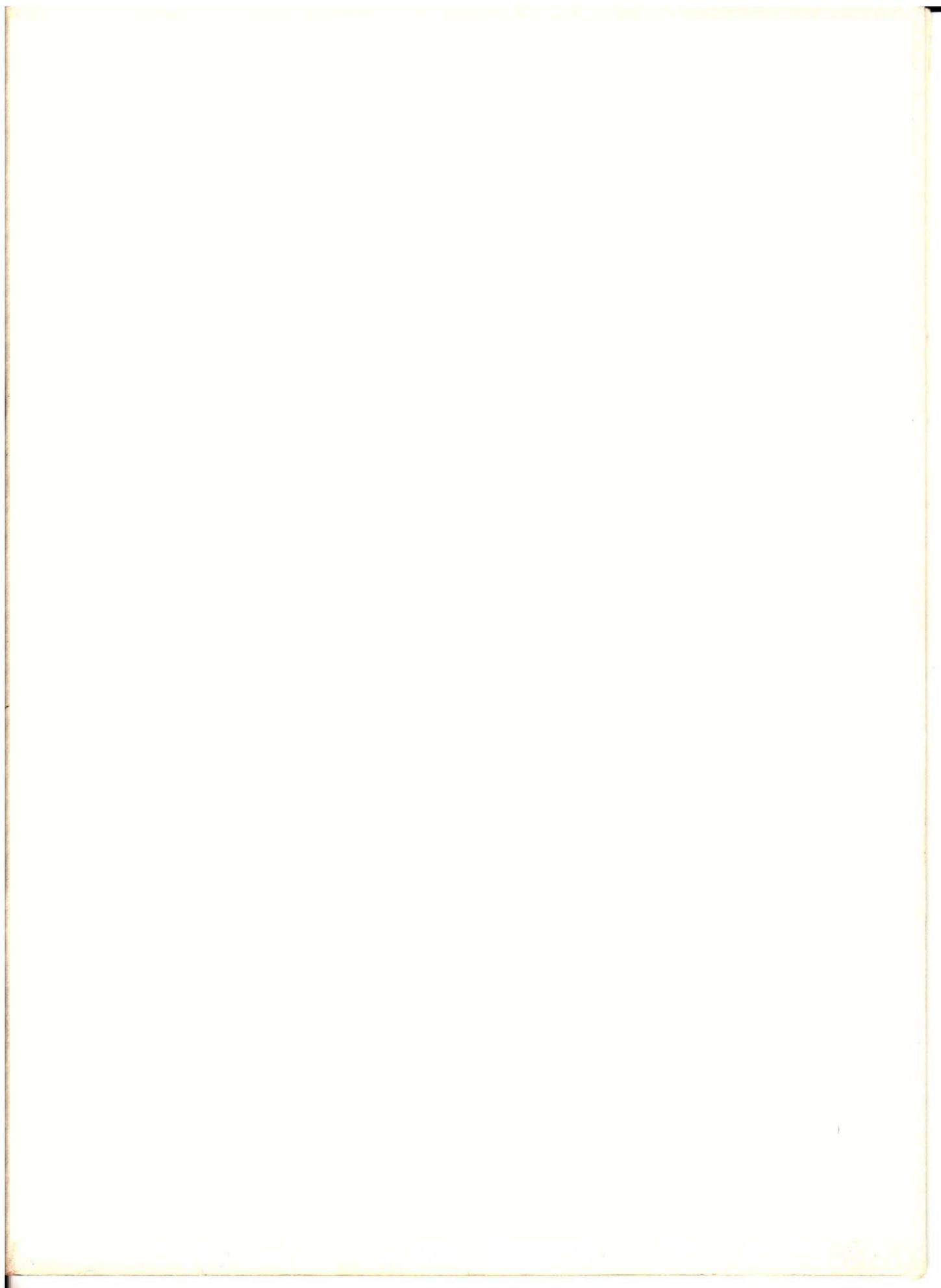


Comandante Antonio Magnone  
di Giuliano Cerutti

1993

nuova serie

15



# Vita di Antonio Magnone, capitano di lungocorso (1831-1919). Le lettere e il diario di bordo.

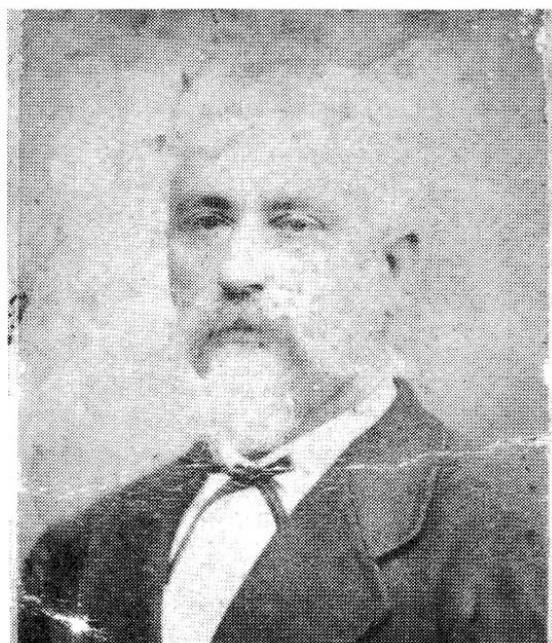
di Giuliano Cerutti

La carriera sul mare di Antonio Magnone, nato a Spotorno il 14 dicembre 1831, da Vincenzo e da Maria Beiso, inizia a 26 anni, quando ottiene la "Patente di Patrone di 1<sup>a</sup> classe", valida per il piccolo cabotaggio, con la conseguente iscrizione nel registro della Gente di Mare di Savona al n. 9248. Tre anni dopo si sposa a Spotorno con Caterina De Maestri, sorella del garibaldino spotornese Francesco De Maestri e figlia di Pellegro e Maria Toso.

Rileggendo le lettere e i documenti amorevolmente custoditi in un archivio privato, si apprende che il lungocorso del capitano Magnone ebbe inizio a soli 33 anni, intorno al 1864. Questo emerge dal fatto che quando egli parte da Genova il 10 dicembre 1867, al comando del brik-barca "Adelita", dichiara di iniziare il suo terzo viaggio sulla rotta Genova-Montevideo-Valparaiso-Callao-Lima, alla paga mensile di 250 lire.

L'"Adelita", veliero di proprietà degli armatori Chiesa e Puccio di Genova, aveva una stazza di circa 500 tonnellate e un equipaggio di quindici marinai, i quali ricevevano una paga media mensile di 60 lire. Trasportava tre passeggeri e un carico composto da «*botte vuote, olio d'oliva, formaggio piemontese e piacentino, venti sacchi di riso, castagne secche e vermicelli*».

Con un passaggio abbastanza veloce per il tipo di barca, rispetto ai più famosi e veloci clippers, dotati di una maggiore superficie velica, l'"Adelita" attraversa l'Atlantico in 85 giorni e getta l'ancora a Montevideo il 6 mar-



Antonio Magnone nel 1880

zo 1868. Effettuato lo scarico delle merci, Magnone rifornisce la cambusa di «*carne da salare, verdura (patate, cipolle, cavoli), frutta, insalata, una resta d'aglio quattro maiali vivi, piatti di terra, una fiammanguilla (piatto di portata), 19 cantari<sup>1</sup> di gallette, un sacco di fagioli, sei libbre<sup>2</sup> di candele steariche, tre litri di spirito per lume*». Sostituisce alcuni membri dell'equipaggio che hanno disertato con marinai di diversa nazionalità (cileni, inglesi, tedeschi), tutti in cerca di miglior fortuna.

Dopo un mese di sosta nel porto uruguayana-

no, capitano Magnone leva l'ancora, alza le vele del suo brik e si dirige a sud, affronta il sempre temibile Capo Horn, entra nell'Oceano Pacifico e raggiunge, il 6 maggio 1868, l'approdo cileno di Valparaiso. Qui, durante l'estate, svolge alcuni traffici commerciali spingendosi fino a Callao-Lima, in Perù, da dove scrive una lettera, datata 27 luglio 1868, agli armatori Chiesa e Puccio per informarli di alcuni contrattempi: *«trovo la rivoluzione a bordo; in rivolta l'equipaggio, cioè gli inglesi e parte dei passeggeri, con pugnali e armi da fuoco alla mano, dicendo non volendo più partire dal Callao. Subito il capo si portò a bordo della fregata Peruviana a darne avviso al comandante che erano le dieci di notte ... e hanno legato tutti quelli rivoltosi e portati al bordo della fregata, quindi in prigione... il giorno 28, 29, 30 non permettono a lavorare a motivo della festa che fanno dell'indipendenza Peruviana. Per ora non mi resta altro da dirvi.*

*Aggraditissimi saluti uniti a vostre famiglie. Ore 10. Vostro umile servitore Magnone Antonio».*

Se la vita di bordo era imprevedibile e dura per il capitano, sul quale gravava l'intera responsabilità dei profitti e delle perdite di tutto il viaggio, certo lo era anche per l'equipaggio: l'unico piacere del marinaio, nei duri giorni, era fumare la pipa... il tabacco veniva fornito dal capitano, il quale tratteneva sulla paga il costo mensile, come risulta dalle singole note di paga.

Nel mese di settembre l'"Adelita" carica guano in zavorra nell'isola di Chinchas, doppia Capo Horn e raggiunge l'Inghilterra il 24 gennaio 1869. A Newport rifornisce la cambusa con *«vermicelli a cent. 0,90 al Kg. un barile d'olio di oliva da lt 79 a lire 2 al kg, 15 kg di formaggio e alici salate e birra a go-go».*

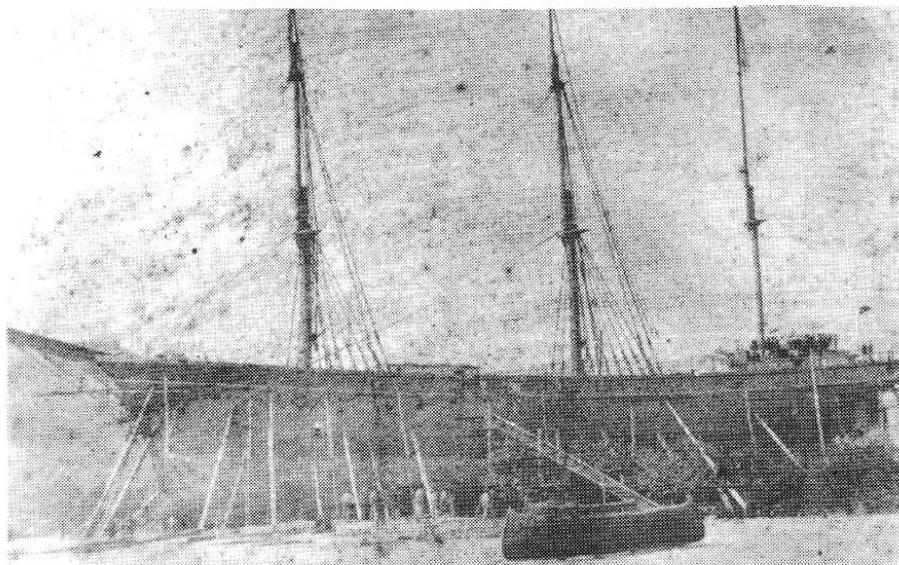
Capitano Magnone si compra un paio di scarpe da 10 lire e un francobollo per lettera, costo 60 centesimi; completa un carico di 6/7 tonnellate di carbone e fa rotta per Genova, dove giunge il 13 aprile 1869, dopo 15 mesi dalla partenza da questo porto. Lo scalo a Genova è piuttosto breve: il tempo di una

visita a casa e ritroviamo il capitano Magnone e il suo brik nei primi giorni di agosto a Buenos Ayres, prima tappa del suo quarto viaggio oceanico.

A novembre ripassa Capo Horn, tocca l'isola di Guanape, si sposta al Callao e lì sosta fino al febbraio del 1870. Doppiare Capo Horn a bordo di un veliero mercantile era un'esperienza tremenda e sfibrante. I marinai lo hanno sempre definito un «luogo insidioso, tempestoso, spaventevole, gelido e terribilmente desolato»<sup>3</sup>. È una piccola isola di pochi chilometri, uno scoglio semisommerso che si trova al vertice meridionale delle Americhe. Qui il mare impazzisce per le «posanti ondate che corrono impetuose, spinte dal vento» che cambia direzione da un momento all'altro. In queste acque il numero dei velieri andati perduti non è mai stato calcolato, né quello dei marinai dispersi.

Il viaggio di ritorno dell'"Adelita" è tremendamente lungo e tormentato. Burrasche e venti contrari impongono continui cambiamenti di rotta, ostacolando la navigazione e mettendo a dura prova l'equipaggio e la barca. In queste condizioni i problemi di bordo si complicano. Le razioni alimentari e l'acqua scarseggiano di giorno in giorno: la galletta, a causa dell'umidità della cambusa, si riempie di vermi (in gergo marinaro, "i bicci") e per poterla mangiare bisogna frantumarla per separare le briciole dai vermi<sup>4</sup>. L'acqua rappresentava un ulteriore problema. Conservata in botti di legno, dopo circa un mese di navigazione imputridiva, per cui bisognava attendere la pioggia per rifornirsi, lavarsi e fare il bucato agli indumenti luridi e induriti dalla salsedine. La fatica per il continuo cambio delle vele, la fame e la sete costituivano per l'equipaggio un vero inferno. La speranza di sopravvivere giungeva con la pesca di un delfino o la cattura di qualche albatros.

Questo calvario dura quattro lunghi mesi: l'"Adelita" raggiungerà l'Inghilterra il 24 giugno 1870. Per ironia della sorte, durante la manovra di attracco al porto inglese l'imbarcazione subisce una collisione con gravi danni che richiedono lunghe e laboriose ri-



L'Anita Menotti a Spotorno nel 1875.

parazioni. La barca fa ritorno a Genova soltanto il 21 ottobre 1870.

Finalmente l'aria di casa ed il meritato riposo favoriscono la realizzazione di un sogno vagheggiato da capitano Magnone per sei lunghi anni di navigazione. La consolidata posizione economica, unita al prestigio marinaro acquisito e l'ammirazione per i brigantini a palo che si costruivano a Spotorno, favoriscono il progetto imprenditoriale del capitano che partecipa a una società, quale caratista, per la costruzione del brigantino a palo "Anita Menotti" di cui diventerà in seguito proprietario e comandante, sulla rotta Genova-Cardiff-Rangoon.

L'attività cantieristica spotornese, avviata nel 1866 dai fratelli Cadenaccio di Sestri Ponente, aveva già messo in mare parecchi velieri e nel 1873 si apprestava ad armare appunto l'"Anita Menotti", brigantino a palo dotato di queste caratteristiche: «Un ponte, tre alberi, legname di quercia e pitchpine, metallo della chiavatura e foderazioni in metallo giallo. Valore dello scafo L. 180.000, attrezzi L. 150.000. Lunghezza 56,10 m; larghezza 10,50 m; altezza 7,15 m. Portata lorda 957,79 tonn., netta 912,56 tonn. Proprietario Giacinto Serrati. Partecipa alla proprietà il cap. Antonio Magnone di Vincenzo per un carato ed un ottavo»<sup>5</sup>.

A questo proposito il Groppallo<sup>6</sup> sostiene che l'"Anita Menotti", varato il 29 settembre 1875, fu «armato a Porto Maurizio». Il veliero, «creazione del Guastavino, aveva al coronamento di poppa un fregio assai più ricco di altri velieri, ma una volta in Atlantico, questo venne devastato dai colpi di coda di uno squalo issato a bordo e non fu più rinnovato. Bastimento abbastanza veloce, venne una volta da Buenos Ayres a Pensacola in soli 32 giorni. Fu lungamente comandato da Capitano Stefano Cavassa di Sori, in ritiro poi a Bogliasco dov'era noto come Capitano Stevin. Egli fu anche caratista del bastimento».

Disgraziatamente, l'impresa dei Serrati subisce un tracollo. Il fallimento è richiesto da Andrea Saccarello ed altri di Spotorno e con decreto del Tribunale di Genova il curatore del fallimento vende l'intero valore di 24 carati del bastimento al capitano Antonio Magnone<sup>7</sup>, il quale ne assume il comando.

Rileggendo il giornale di bordo dell'"Anita Menotti", riguardante gli anni 1882-83, si rivela che il veliero percorre la rotta Cardiff-Rangoon, trasportando 13.00 tonnellate di carbone all'andata, e 11.997 sacchi di riso al ritorno. Sono 170 pagine ordinate in bella scrittura che ci ha lasciato il capitano spotornese, fitte di annotazioni giornaliera e di scrupolo-

polosi appunti tecnici (condizioni del mare e del vento, cambio delle vele, rilevamento del punto meridiano, correzioni di rotta, turni di guardia e conteggio delle miglia percorse). In sostanza, tutto ciò che poteva assicurare una celere ma sicura traversata.

La lettura di queste pagine rimanda a suoni, immagini e sensazioni dell'ambiente di bordo difficilmente descrivibili, come lo scia-bordio dell'acqua contro lo scafo, il rumore sordo dello sbattere delle vele e il sibilo del vento tra le sartie.

All'improvviso, due pagine del "diario" presentano il dramma umano, in contrasto con l'annotazione «*a tutte vele, navigazione in poppa*»: la morte sopraggiunge a bordo. La tragedia è descritta nudamente, come un fatto tecnico di routine:

«*Giovedì 28 settembre 1882, Rangoon-Inghilterra.*

*Alle ore 10.30 circa morì il maestro carpentiere Del Buono Andrea, dopo 59 giorni di malattia, trovandomi in quell'istante nella latitudine 24°45' e longitudine 54°30', meridiano di Greenwich*». E prosegue: «*Venerdì 29, alle ore una a.m. in latitudine 25°27' e longitudine 51°41' si diede sepoltura in mare al defunto Del Buono Andrea*». Due righe più sotto: «*Alle ore sei orizzonte carico, vento leggero del IV quadrante*». Qui le sensazioni e le immagini si velano di vera pietà. La cerimonia, mesta e silenziosa, priva di sacerdote, incenso e fiori ma certamente accompagnata da una preghiera, appare spoglia ma commovente. E l'addio dei compagni alla salma, che avvolta in un telo zavorrato scivola in mare e scompare in un punto indicato da quattro numeri, sembra ancora più straziante.

Le ultime pagine del giornale di bordo siglano la fine del viaggio e delle vicende di questi uomini. Il veliero con un carico di 13.36 tonnellate di carbone, è diretto a Sa-

vona. Il 26 aprile 1883 giunge «*sul far del giorno in vicinanza di Oneglia; alle ore 9 in vicinanza dell'isola di Albenga, con vento sensibile contrastato al meridiano. Capo Noli è rilevato alla distanza di 9 miglia*».

L'ultima annotazione sembra un canto di gioia: «*cielo sereno, a tutte vele, navigazione di bolina, mure a dritta*». Il porto è lì, la casa e gli affetti anche, il cuore ha il sopravvento.

Per il capitano Magnone il richiamo del mare si farà ancora sentire. Poi negli anni 1889-90 diventa promotore, sostenitore, fondatore e amministratore dell'Asilo infantile "Berninzone", riceve da Vittorio Emanuele III la medaglia d'onore ed il decreto di Capitano di Lungocorso nel 1905.

Questa bella figura di uomo di mare conclude la sua vita terrena a Spotorno, il 5 febbraio 1919 a 87 anni<sup>8</sup>, confortato dall'affetto dei figli Attilio e Pellegrino<sup>9</sup> che come lui avevano scelto la carriera sul mare.

#### NOTE

- 1) Unità di misura equivalente a 47,65 kg per un totale di 905,35 kg.
- 2) Unità di misura equivalente a 0,37 kg per un totale di 2,22 kg
- 3) OLIVIER E. ALLEN, *I velieri mercantili*, Mondadori, Milano.
- 4) P. CAMPODONICO, *La Marineria Genovese*, Fabbri, Milano, 1989.
- 5) Registro Matricola dei Bastimenti a vela, Capitanea di Porto di Savona, 1862.
- 6) T. GROPPALLO, *Il Romanzo della vela*, Mursia, Milano, 1973.
- 7) "Sabazia", n. 5, 1984, p. 22.
- 8) Atti di Stato Civile, 1919, n. 2, Archivio Comunale Spotorno.
- 9) Il figlio Pellegrino sposò Luigia Bacicalupo, cugina del poeta Camillo Sbarbaro. Quest'ultimo in gioventù frequentò assiduamente la casa Magnone posta in Via Garibaldi, oggi "Caffè Gigi". Si ringraziano le sorelle Ida e Teresa Bacicalupo di Rapallo per il cortese, generoso aiuto.

