

3



CONTRO UNA SQUADRA DI SQUALI IN SCOOTER

*(Appunti sulla storia di capitan
Bavastro, tutto vele e cannoni)*

Mariano Guzzini



Questo E-Quaderno è stato impaginato in formato PDF il 10 febbraio 2003
ed è liberamente scaricabile all'indirizzo:
www.parks.it/ilgiornaledaiparchi/eq3.pdf
ogni riproduzione è libera a condizione di riportarne i riferimenti di autore e fonte

COMUNICAZIONE
edizioni & edizioni online

via Golfarelli, 90 - 47100 Forlì (FC)
tel. 0543 798880 - fax 0543 798898 - Email: comunic.azione@comunic.it

Indice

Contro una squadra di squali in scooter.....	5
Ma chi è questo Bavastro?	7
Se la Storia si chiama Andrea	11
Variazioni di bilanci	15
Capitano corsaro con la Legion d'Onore	19
Una battaglia a Lissa	23
Vede Napoli e poi scappa	27
Dalla "Principe Eugenio" alla "Intrepido III"	29
Un pesce piccolo nel salone degli squali.....	31
Il conquistatore di San Nicola	35
Poca cima, poco marinaio	39
Buchi nella sabbia ed aratri nel mare	43
L'italiano in Algeri.....	47
Ammortizzatori del monumento	51

Contro una squadra di squali in scooter

Viene una squadra di squali in scooter, io me la squaglio senza discuter.
(Toti Scialoja - Versi del senso perso)

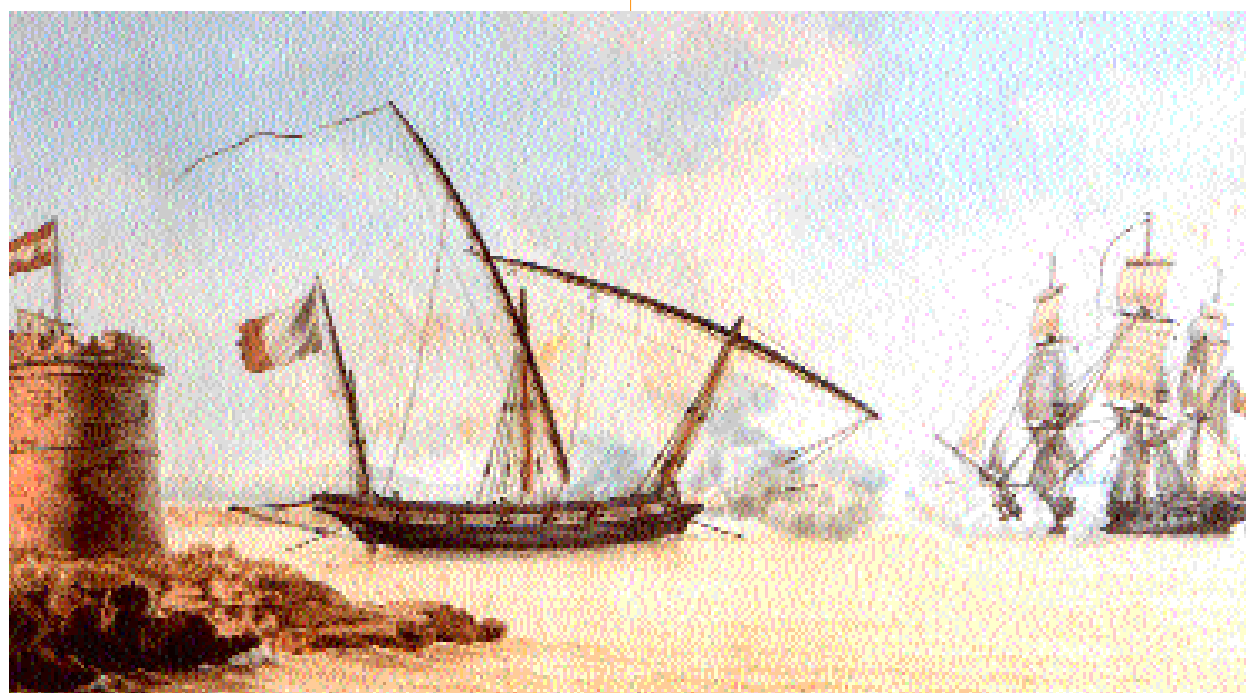
Lo dico una sola volta, ma lo dico. Si può rispondere negativamente, e tutto sarà finito. Altrimenti ciascuno si assumerà le proprie responsabilità. Di fronte a una squadra di squali in scooter, perché non adottare il metodo della buonanima del Toti Scialoja, che consisteva nello squagliarsela senza discuter?

Si va a Roma, al ministero dell'ambiente, come in altre epoche altri andavano alla cassa pensioni dell'Inadel, nello stesso palazzo senza qualità affogato nel mare

magno di edilizia tollerabile ma anche un po' angosciosa del quartiere Ostiense. E come ogni volta, si dice al tassista "Via Cristoforo Colombo, poi via capitan Bavastro". Oppure si dice: "Via capitan Bavastro. E' una traversa della Cristoforo Colombo". Oppure, come test di competenza assoluta, si può addirittura sparare: "Ministero dell'ambiente, via capitan Bavastro 174".

Può succedere che uno che sta con te, o il tassista, o il tuo stesso cervello a questo punto ti rivolga una domanda ovvia: "Ma chi caspita è questo capitan Bavastro?" Ebbene io te ne rivolgo un'altra, di domanda. Molto precisa. Ti interessa sapere chi fu quel capitan Bavastro lì? Sì? Davvero la cosa interessa? Attenzione, attenzione, attenzione. Può anche succedere l'irreparabile quando viene disvelato il velato. Si può scoprire con raccapriccio un pezzo di ritratto di sé medesimi, o delle propria classe, finito in qualche opportuno dimenticatoio.

Si può incappare nella dimostrazione della veridicità di quel ragionamento di Giacobbe Burckardt sui "preparativi grandiosi" e sul "clamore sproporzionato" che deve fare la Storia per raggiungere obiettivi da quattro soldi, ed imboccare sentieri ameni che tutta-



via conducono nella valle del disincanto.

Possono sbucare da dietro la curva dissennati e fuori controllo tutti gli squali in scooter del mondo. Allora? Interessa sempre sapere chi fosse questo capitano Bavastro? Nati non fummo a viver come Brutti, ma per subire crisi di incoscienza? Ebbene nel testo che segue questa curiosità sarà soddisfatta, a rischio e pericolo dell'ardito lettore.

Ma chi è questo Bavastro?

Bavastro è cognome di provenienza. Indica, insomma, che una famiglia lasciò una città in una epoca nella quale bastava un nome a designare un individuo. E il nome di quella città diventò il cognome di quella famiglia. Nel caso particolare la città si chiama tuttora Barbastro, e si trova in Spagna, in Aragona, in provincia di Huesca. E' attraversata dal fiume Vero subaffluente dell'Ebro. Ha quindi circa 100.000 abitanti, una università, una stazione televisiva, un parco culturale, uno naturale. La storia della città di Barbastro è molto antica. Ha circa mille anni di esistenza nota. Certo, a paragone di Genova, che risale a un secolo prima di Cristo, sembra poco, ma le città di mare sono nate prima, e solo dopo i navigatori sono arrivati sui monti. E quando il remo venne scambiato per una pala fu chiaro che la civilizzazione mutava di segno, e che il mare non aveva più niente da dire alle genti dei monti.

Quel nome c'era prima che gli arabi guidati da Jalaf Ibn Rasid Ibn Asad fondassero una fortificazione militare, in una zona denominata Barbitania, nella Marca superiore di Al-Andalus, nel IX secolo dopo Cristo. Fino al

secolo XI la città fu la capitale della resistenza alle potenze cristiane che tentavano la riconquista. Barbastro conobbe i suoi primi splendori come piazza forte, centro commerciale e centro di studi coranici, fino a che il 18 ottobre 1101 Pedro I conquistò la città, facendola diventare una delle più importanti del nascente Regno di Aragona.

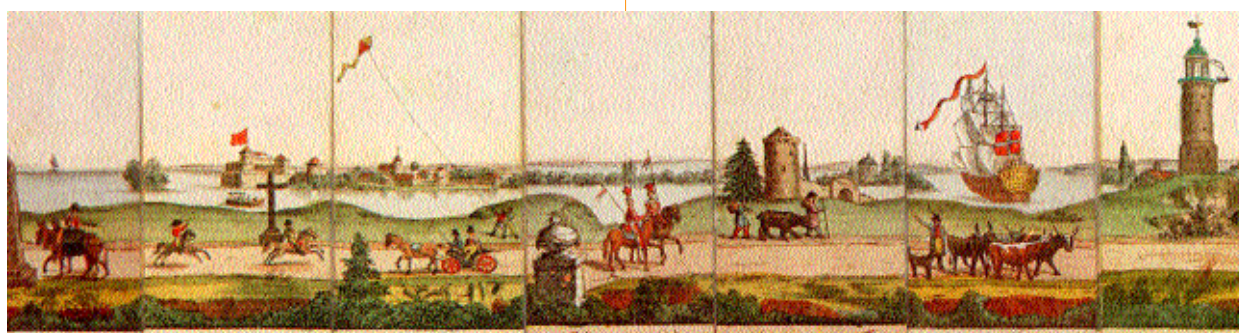
Barbastro fu città multietnica. Luogo di incontro e di convivenza tra le culture arabe, ebraiche e cristiane.

Non a caso gli attuali amministratori, nel ricordare il novecentesimo anniversario dell'accorpamento di Bavastro alla Corona di Aragona hanno festeggiato la ricorrenza alla presenza dell'ambasciatore di Israele, del console del Marocco e del presidente del governo di Aragona, con un ciclo di concerti di musiche delle tre culture (mussulmana, ebraica e cristiana), e con un ciclo di conferenze dedicate a "multiculturalismo ieri ed oggi".

Anche George Orwell passò dalla stazione ferroviaria di Barbastro, nel 1937, quando combatteva nelle file repubblicane sul fronte dell'Ebro e di Huesca, dove venne gravemente ferito.

Chi ha letto "Omaggio alla Catalogna" ricorderà quel capitolo (l'ottavo) nel quale Orwell si appresta a godere della sua prima licenza dal fronte, e racconta la differenza che sta vivendo sulla linea del fuoco tra l'esercito anarchico e qualsiasi altro esercito.

Soprattutto in quel capitolo si parla della possibilità e della praticabilità di un socialismo fondato sull'eguaglianza e su una società senza classi, che in quel momento sem-



brava cosa fatta nel territorio difeso e amministrato dai commilitoni di Orwell. Quel capitolo, difficile da dimenticare, si chiude con l'annotazione "Dormimmo qualche ora in un fienile a Monflorite, ci arrampicammo su un camion nel cuore della notte, prendemmo il treno delle cinque a Barbastro e, avendo avuto la fortuna di una coincidenza con un diretto a Lerida, giungemmo a Barcellona alle tre pomeridiane del 26 aprile. Dopo di che cominciarono i guai." Che chi ha letto quel libro sa che erano guai che portarono al bagno di sangue voluto dagli stalinisti a danno degli anarchici.

Dalla città di Barbastro una certa famiglia di sangue moresco, magari ebrea ma convertita al cristianesimo, si spostò (o fu spostata) verso il mare ligure.

Finché un tale Michele Bavastro, residente a Genova, ingegnere, sposò una figlia della ricca borghesia genovese, Maria Geronima Parodi, e dalla coppia nacque il 26 maggio 1760 Giuseppe Bavastro, destinato a crescere in una famiglia medio borghese, tra commerci e ragionamenti sulla navigazione, essendo un suo zio Parodi capitano della fregata francese "Intrepido", all'ancora nella rada di Nizza Villafranca. Una rada ed un porto che fin dalla prima metà del XVI secolo avevano conosciuto le imprese dei corsari che battevano la bandiera dei Savoia, autorizzati dal Duca Carlo Emanuele, come il celebre Giovanni Moretto, nativo proprio di Villafranca di Nizza, che in molte patenti di corsa ebbe l'incarico di battersi contro musulmani e francesi, o come il conte Gaetano De May e il conte Ermenegildo Torrini di Fogasierras.

Michele Bavastro aveva nel sangue più il ricordo atavico della Sierra de Guara, il fiume Vero e la cultura multi-etnica di Barbastro e del Somontano, che il fascino dell'andare per mare. Pur essendo capitato in una zona fortemente segnata dal mare, dove da sempre i mercanti erano naviganti e gli imprenditori armatori, e dove i corsari erano di casa, lui diffidava. Quindi fece il

possibile per far studiare il figlio Giuseppe, e per scoraggiarne le voglie di mare che si manifestarono ben presto. Ma Giuseppe Bavastro non voleva studiare. Nonostante quello che aveva scritto padre Dante Alighieri, per lui il motto era "sono nato per acquisire virtù, e la conoscenza non è libreria, ma pratica". Insomma: val più la pratica, che la grammatica. E l'aria di mare.

Dopo due anni di noviziato sulla fregata comandata dallo zio Parodi, Giuseppe viene fatto arruolare nel corpo dei Dragoni del Re di Sardegna, per riportarlo a terra e in un mondo fatto di regole. Non si comporta male, ma chiede di essere congedato.

Con tutta evidenza, non ama la terra, ed è attratto dal mare, come quel discolo di Andrea Massena, suo compagno di avventure e di sogni per le strade di Nizza, figlio di un commerciante di vini, ma portato più alle avventure che ai commerci. Di fronte all'evidenza, babbo Michele si arrende.

Un primo passo verso la maturità sono le nozze. A 22 anni, Giuseppe sposa a Nizza Anna Maria Fissola, figlia di Bartolomeo, negoziante di vini, che tra l'aprile del 1783 ed il dicembre del 1788 gli darà quattro figli: Teresa Salvia, Geronima, Carlo Rocco e Michele.

E' il 1785. Giuseppe Bavastro ha 25 anni, ed è tempo che trovi la sua strada nella vita, anche per mantenere sua moglie ed i figli che arrivavano uno dopo l'altro.

Babbo Michele finanzia completamente l'acquisto di una goletta di cento tonnellate, della quale Giuseppe diventa comandante, compiendo numerosi viaggi commerciali nel bacino occidentale del Mediterraneo.

Nel 1786 la ricca famiglia borghese che ha la fortuna di avere alle spalle, di fronte ai buoni risultati ottenuti, arma uno scafo più importante. Stavolta scende in campo zio Parodi, che gli regala un tre alberi.

Con il denaro ricavato dalla vendita della goletta, Giuseppe può acquistare merci e sviluppare al meglio i suoi commerci.

Alla fine del 1788 si trasferisce a Genova,

dove resterà fino al 4 giugno 1800. Questo trasferimento gli frutterà l'iscrizione nell'elenco degli emigrati a dispetto della Repubblica, che sarà cancellata solo dopo l'ottobre del 1801, grazie ai servizi che Bavastro avrà reso alla Repubblica e al Consolato, in attesa di renderne molti altri all'Impero, sempre tramite il suo amico ed estimatore Andrea Massena.

A Genova Giuseppe Bavastro gestisce il suo tre alberi in commerci mediterranei.

Trasporta olio tra Genova, la Sicilia e Nizza, arrivando fino a Marsiglia e fino ai porti spagnoli. Il discolo che non ha voluto studiare e che non ha sopportato la disciplina dei Dragoni del Re di Sardegna sembra aver trovato la professione giusta, ma non ha fatto i conti con la Storia, quella con la maiuscola, che quando ci si mette riesce a cambiare la vita di ciascuno di noi, quando meno ce lo aspettiamo.

Del resto non vive completamente al di fuori dalle questioni militari. Il tre alberi, nel 1788 viene venduto per acquistare il "San Giuseppe", una polacca di 250 tonnellate armata con quattro cannoni. Ha 28 anni, e forse già immagina che la guerra di corsa rende meglio del semplice commercio? Nel 1790, a trent'anni, nel Cabo de Gata (prima di Almeria) si misura per la prima volta in combattimento con una grossa feluca pirata gestita da equipaggio algerino, più numeroso del suo, che riesce ad affondare. Il suo nome diventa popolare nei porti del Mediterraneo. Nel 1790 comanda una pinca di 250 tonnellate. E nel 1793, mentre a Parigi si taglia la testa a Luigi XVI, l'armatore Sapey, di Nizza, gli offre il comando di uno sciabeco che viene battezzato - senti un po' - "Massena".

Non è ancora formalmente corsaro. Batte bandiera francese, e gira bene armato, per difendere i suoi carichi.

Non è ancora munito della "lettre de marque" che utilizzerà verso la fine del 1800. Tuttavia tra il 1795 e l'assedio di Genova del 1800 Bavastro gioca una partita sostanzial-

mente militare contro gli inglesi che sorvegliavano il porto di Genova, e che avevano navi e comandanti di tutto rispetto: George Cockburne sul "Meleager" e Orazio Nelson in persona a bordo dell'Agamemnon.

Bavastro in parte usa la "Massena" con bandiera francese, in parte il "Notre Dame du Belvedere" con bandiera della - si fa per dire! - neutrale Repubblica di Genova, con il quale compie azioni di spionaggio o di contrabbando per conto della Francia, spiato a sua volta dal console inglese di Genova che ha il singolare nome di Francis Drake.

Se la Storia si chiama Andrea



A quarant'anni, con moglie e quattro figli ed un fiorente commercio avviato, fatto di responsabilità complesse, che vanno dalla capacità di scegliere e governare un equipaggio all'abilità di comandare una nave, alla intelligenza nell'individuare le merci, i mercati e i mercanti, si potrebbe immaginare concluso il ciclo dell'apprendistato, e considerarsi nella fase della maturità, del consolidamento, e magari della formazione di un collaboratore destinato ad essere successore. Ma anche a Giuseppe Bavastro la fortuna preparava un incontro con una squadra di

squali in scooter, che non distrusse la sua esistenza, ma ci andò vicino. Del resto, anche se aveva fatto il possibile per non accorgersene, mentre lui faceva pratica di navigazione e di commerci la borghesia aveva tagliato la testa al re di Francia, si erano tagliate teste anche in famiglia con il Terrore, ed aveva trovato un certo Bonaparte che sembrava in grado di risolvere il complicato problema di una ricca borghesia intenzionata a prendere il posto della nobiltà, fingendosi alleata dei proletari, ma senza nessuna intenzione di allearcisi davvero.

Del resto in Inghilterra, con la rivoluzione tecnologica ed economica, stava succedendo qualcosa di complementare (anche se non di analogo), e il punto di rottura e di contraddizione tra la rivoluzione politica e sociale della borghesia francese, e quella tecnologica ed economica di quella inglese, trovò uno dei campi di confronto proprio nel settore che Giuseppe Bavastro conosceva meglio: il mare e la marineria. Con alcuni problemi seri per la Francia, che aveva nella sua flotta troppi nobili e troppo pochi borghesi, a differenza dell'esercito, rimescolato e ripulito personalmente da Bonaparte.

Se il mare e la marina stavano diventando sempre più importanti e sempre più scomodi per i francesi del dopo rivoluzione, nei sette anni che vanno dai successi di Nelson ad Abukir (agosto 1798) a quelli del medesimo Nelson a Trafalgar (21 ottobre 1805), un capitano di fregata capace di danneggiare sistematicamente i convogli inglesi non poteva essere lasciato ai margini dello scontro tra Francia e Inghilterra, anche se non avesse conosciuto Massena, cioè - per meglio dire - anche se Massena non fosse stato perfettamente al corrente delle sue qualità. Sicché, prima o poi, le esigenze della Repubblica e del Direttorio si sarebbero incontrate con le caratteristiche di Giuseppe Bavastro. Ma si dava il caso che Massena lo conoscesse benissimo, e sapendo dove trovare, al momento del bisogno, un tipo così e

così, approfittasse dell'occasione senza pensarci due volte.

L'incontro effettivo di Bavastro con quella Storia che per raggiungere mete spesso esigue compie preparativi grandiosi in un clamore davvero sproporzionato, ci fu prima e durante l'assedio di Genova. Napoleone era andato in Egitto, con preparativi mai visti ed un clamore che non c'è nemmeno nell'Aida, e tutto per portare a casa il museo egiziano e la stele di Rosetta. A Parigi erano cambiati Direttori e linee politiche. E tutti gli aspiranti restauratori d'Europa erano in azione per colpire tutte le rivoluzioni che avevano alzato la cresta qua e là.

Un generale capace di rintuzzare le velleità della coalizione antifrancese si era dimostrato giustappunto Andrea Massena, comandante dell'armata d'Elvezia, che nelle due giornate del 25 e 26 settembre 1799 aveva sconfitto Alessandro Vassilievic Suvorov in quel di Zurigo, costringendolo a ritirarsi in Baviera.

Napoleone torna dall'Egitto, ed il nove novembre 1799 (il famoso 18 Brumaio, la tragedia che poi, secondo Marx, si ripeterà come farsa) sopprime il Direttorio e si fa nominare primo di tre consoli, anche se il nome degli altri due non lo ricorda più nessuno. E la Seconda Coalizione antifrancese si impegna a fondo in Italia per restaurare il restaurabile.

Bonaparte Primo Console nomina il 23 novembre 1799 generale in capo dell'Armata d'Italia Andrea Massena, sostituendo Giannantonio Stefano Championnet, forse un po' troppo giacobino, che comunque opportunamente morirà il 9 gennaio 1800 durante una epidemia di febbre tifoide, a Nizza, privando i patrioti liberali italiani di un appoggio sul quale avevano a lungo sperato. Massena riceve l'incarico a Parigi il 27 dicembre 1799. Arriva a Nizza il 17 gennaio 1800 e si appresta a difendere la linea degli Appennini, da Nizza a Genova, mentre Michele Federico Benedetto barone di Melas ed il solito Suvorov puntano su Genova.

L'incontro tra il capitano di fregata Giuseppe Bavastro ed il maresciallo Andrea Massena, già amici di giochi e di sogni di avventure, avviene su questo scenario storico dal quale non è possibile sfuggire.

L'assedio di Genova, del resto, non fu un gioco da ragazzi, e tantomeno una burla. Gli assediati e gli assediati sapevano di giocarsi moltissimo, e fecero la loro parte con tenacia ed accanimento. A Genova mancarono viveri, munizioni e quant'altro. E la resa del 4 giugno fu inevitabile, anche se solo venti giorni dopo, il 24 giugno, a Marengo (altro posto dove nessuno scherzò e tutti si giocarono la camicia) le parti si rovesciarono e i soldati del barone Melas saranno gli sconfitti.

Il 18 maggio e poi a fine maggio, quando l'assedio conosce le fasi più dure e crudeli, e quindi quando è più difficile forzare il blocco navale inglese, ed è più prezioso chi tenta una impresa così audace, il capitano Giuseppe Bavastro fa proprio quello: forza ripetutamente il blocco navale gestito dall'ammiraglio inglese lord George Keith. In una notte di burrasca, viola il blocco per portare al generale Suchet fermo a Loano un dispaccio di Massena.

Al comando di una galera chiamata "la Prima" guida quattro navi della Repubblica di Genova a farsi beffe del blocco inglese. Il 18 maggio 1800 Giuseppe Bavastro è nominato capitano di fregata della marina ligure per i servizi resi durante l'assedio. Nelle giornate del 18, 19 e 20 maggio si guadagna questo grado, alla guida di una piccola flottiglia, attaccando la marina inglese, per cercare di impedirne o di rallentarne il bombardamento in corso su Genova. Assesta qualche buon colpo, ma alla fine deve rientrare nel porto dove gli inglesi riescono a catturare nottetempo la "Prima". Ritenta nel pomeriggio del 21 l'attacco alla flotta inglese con una differente galera dotata di marinai volontari scelti tra i condannati ai lavori forzati, che al momento dell'attacco abbandonano i remi e si rivoltano al coman-

dante, che è costretto a raggiungere la riva a nuoto se vuole conservare la sua libertà.

Privo delle due barche, torna a bordo del suo "Massena".

Il 4 giugno 1800, giorno della capitolazione di Genova, il "Massena" esce dal porto munito di un salvacondotto dell'ammiraglio in capo inglese lord George Keith, per Bavastro e per la sua famiglia, che testimoniava la stima del nemico verso un avversario coraggioso.

Massena si ritira a Milano, con tutto il suo stato maggiore, non senza aver predetto al generale barone Michael Friedrich Benedikt von Melas, nato in Transilvania 72 anni prima, che negoziava l'evacuazione, che sarebbe rientrato a Genova entro quindici giorni.

La profezia non fu una guasconata. Essa si autorealizzò dopo quella battaglia di Marengo durante la quale il von Melas nato in Transilvania spedì troppo presto un corriere a Vienna con la notizia della ottenuta vittoria, giusto nel momento in cui Napoleone diceva (o meglio, si disse che dicesse) "Questa battaglia è perduta, ma ci sono ancora tre ore di luce per vincerne un'altra", il che avvenne, con l'aiuto della brigata di cavalleria del sessantacinquenne maresciallo di Francia Francesco Cristoforo Kellermann duca di Valmy (che attaccò su più fronti nonostante disponesse soltanto di poche centinaia di cavalieri, che riuscì a far apparire alla fanteria austriaca moltitudini di invincibili) e del sacrificio della vita del trentaduenne Luigi Carlo Antonio Desaix, detto Desaix, già conquistatore ed amministratore dell'Alto Egitto, che qualcuno eliminò in circostanze non del tutto chiare, ma per il quale Napoleone coniò (si scrisse che coniasse) la frase "Perché non mi è permesso di piangere?" efficace come uno spot, e non eguagliata neppure dalle dichiarazioni del premier inglese William Pitt, quando - nella notte del 6 novembre 1805 - si trovò a dover scegliere un atteggiamento di fronte alle contemporanee notizie della vittoria di

Trafalgar e della morte di Orazio Nelson, duca di Bronte e feroce assassino di Francesco Caracciolo.

Mentre tutto questo era nell'aria, ed accadeva per poter scrivere qualcosa nei libri di storia, il comandante di fregata della marina ligure Giuseppe Bavastro faceva ritorno a Nizza con tutta la sua famiglia, avendo praticamente perduta tutta la sua fortuna, con un grado militare che era solo un caro ricordo, ma con un credito verso la Francia che riscuoterà molto presto, diventando corsaro patentato agli ordini del Consolato e dell'Impero, a partire dalla fine di quello stesso 1800.

Variazioni di bilanci



Non è per insistere. A quarant'anni, dopo aver gestito un traffico marittimo molto impegnativo, e dopo aver buttato tutta l'esperienza acquisita e tutti i risparmi di famiglia nell'avventura militare del primo Console, uno potrebbe aspirare ad un vitalizio, ad un posto di console onorario, di consulente al ministero: a qualcosa di remunerativo ma anche di poco faticoso per riposarsi un po'. Invece il Bavastro ha tutt'altri progetti.

Forse è addirittura lui lo squalo maggiore della squadra di squali in scooter. Oppure è lo scooter.

Forse è patriota fino ad un certo punto, e la sua vera patria è un orizzonte dove la terra non appare, e tutto quanto è mare, mare e mare, fino all'orizzonte.

Forse un genovese non può perdere nessuna occasione di mettere insieme un gruzzolo significativo, per una questione di cromosomi. E se il genovese fosse anche ebreo, la predestinazione sarebbe doppia, direbbe la malalingua. Chissà?

Quello che è certo, cioè storicamente confermato da documenti, è che quando la famiglia Bavastro uscì dal porto di Genova a

bordo del "Massena" puntando su Nizza, non solo non era finita lì la storia del capitano Bavastro, ma si potrebbe addirittura dire che il meglio dovesse ancora arrivare. Un meglio pieno di successi e di avventure, sia pure - come sempre - con luci ed ombre, momenti esaltanti e fasi più depresse, quando la Storia o la natura umana danno il peggio, come sanno fare benissimo, l'una e l'altra.

Quando il "Massena" usciva con tutti gli onori dal porto di Genova Giuseppe Bavastro era solo un ex commerciante ed un ex capitano di fregata della marina della ex Repubblica di Genova.

Di lì a poco però egli sarebbe diventato un celebre corsaro in servizio effettivo, capitano di fregata ausiliario della marina militare francese, cavaliere della Legion d'Onore, cavaliere dell'Impero; e poi sarebbe stato consigliere navale di Gioacchino Murat, re di Napoli, e molto altro ancora, in Europa e nelle Americhe.

E' come se la sua vita ricominciasse a quarant'anni. Con l'unica costante del mare, della navigazione e delle navi da comandare, per misurare ogni volta la tempra di quello che da sempre aveva in corpo, e che certamente è uno degli elementi del successo della borghesia in quegli anni: la pulsione al gesto solitario, all'azione che risolve una battaglia o una esistenza.

Quella certa grande azione individuale che Giacomo Leopardi fa "provenire se non da illusione", non bastando "l'inganno della fantasia, come sarebbe quello di un filosofo", né "l'inganno della ragione, come presso gli antichi" (Zibaldone, 105 - 106). Ma che potrebbe aggiungersi alla categoria degli eroi popolari, fatti solo di amanti e di santi, a causa della distanza e dell'indifferenza dei popoli d'Europa per vicende storiche che non avvertono come proprie e come particolarmente eroiche. Come sostiene sempre il nostro Giacomo.

Certo, essere prevalentemente uomini di azione non è il massimo del massimo. Ma

se non si è voluto studiare, succede che, come a Pinocchio, le avventure si sprecano ma si lascia poco alle spalle.

Brisa par criticher , ma vuoi mettere quello che negli stessi anni metteva per iscritto un discolo come Filippo Buonarroti, sostanzialmente coetaneo del Bavastro?

Se mettessimo a confronto le loro "vite parallele" e le loro azioni parallele, ci sarebbe da aprire bei dibattiti sulla possibilità che c'era di capire come stessero davvero le cose, e come l'interesse della borghesia commerciale non fosse l'unico valore che si potesse difendere in quegli anni di grandi sconvolgimenti politici e sociali.

Filippo Buonarroti nasce a Pisa, un anno dopo la nascita di Giuseppe Bavastro a Sanpierdarena. Per tutta la vita fu combattente della causa dell'eguaglianza, e della riforma radicale della società. Credette che l'iniziativa della rivoluzione potesse partire da Parigi, "cervello del mondo". Nel 1828 scrisse "La congiura degli uguali detta di Babeuf" dove espone con chiarezza idee preziose per l'umanità.

Nel 1828 invece Bavastro è a Nizza, praticamente in disarmo. Da due anni è rientrato dalla Nouvelle Orleans, dove aveva trascorso cinque anni in una fattoria che aveva acquistato, ingrandito e fatto prosperare. Il sogno americano, applicato in Louisiana da un genovese di lingua più o meno francese.

Senza mostrare un vero interesse per il fermento latino americano fatto prevalentemente di massoni, che in Colombia, Cuba e altrove vedevano in Bolivar la speranza del sole e dei raggi, un po' come nelle sette segrete di Buonarroti. Questa parte di Storia passa a fianco di Bavastro senza sfiorarlo. Proprio come capita alla borghesia ufficiale, che prende il posto della nobiltà e dei baroni, ma non si cura dei contadini poveri e del cosiddetto proletariato. Così va il mondo, signora mia!

Filippo Buonarroti, condannato alla deportazione a vita nel maggio 1797, vive tra il confino di Sospello e Ginevra, sorvegliato dal

prefetto del Lemano.

Dopo il 1800 mette la sua rete cospirativa al servizio di una vasta congiura antinapoleonica, costruendo una organizzazione settaria, una rete di società segrete che comprendeva le varie massonerie progressiste, i resti dei giacobini e dei militari repubblicani (l'Adelfia, la Filadelfia, la Società dei raggi, ecc), e le prime leve dei patrioti che daranno vita al processo del risorgimento.

Partiti con biografie simili (anche Filippo Buonarroti nel 1782 si sposa, a 21 anni, e sua moglie Elisabetta Conti gli darà ben presto quattro figlie ed un figlio, Cosimo Buonarroti, futuro ministro di Leopoldo II) costringendolo a lavorare aprendo un fondo e dedicandosi al commercio, ma già nel 1876 una perquisizione della polizia scopre brutti libri di provenienza parigina e sovversiva nella sua bottega, spingendolo ad esporsi maggiormente. Infatti stampa e diffonde giornali e si fa conoscere negli ambienti politici che lo porteranno nel 1794 ad essere Commissario nazionale ad Oneglia e Loano, conquistate dalle truppe francesi.

Poi però - sfiorite le fortune di Robespierre (che riuscì a conoscere di persona) e girato il vento volubile della politica e della Storia - dopo un solo anno dal primo arresto a causa della sua azione antif feudale, e dalla detenzione nella prigione del Plessis dove da giacobino diventa comunista, e dall'amnistia del Direttorio nell'ottobre 1895 in funzione anti-realista, passa all'arresto ed alla condanna alla deportazione a vita nel maggio del successivo 1796. Insomma in soli tre o quattro anni è ai vertici, e poi in galera, e poi amnistiato e infine definitivamente condannato come congiurato e sovversivo.

Se questa fosse una parabola, il paraboliere a questo punto domanderebbe: "ma cosa è meglio per se stessi e per gli altri, una vita sui mari a tu per tu con l'avventura e con la ricchezza, o una corsa tra tribunali e riunioni segrete, che in ogni momento può costarti la vita e che sempre ti terrà in affanno?"

La risposta sembra molto ovvia, e forse è

davvero ovvia. Ma non è possibile dimenticare che dietro i due destini messi in parallelo ci sono cose meno ovvie, chiamate borghesia, proletariato, e lotta di classe, se ancora è consentito nominare tutto ciò in sede storica e parlandone - come dire? - da morti. E se ancora è consentito interrogarsi sulle forze profonde che si muovono nelle grandi rivoluzioni mondiali.

La vita sui mari di Giuseppe Bavastro stava per ricominciare con uno status del tutto nuovo, legato ad una forma di guerra antichissima, ripresa e riadattata ai tempi nuovi in età moderna: la guerra di corsa.

Per guerra di corsa si intende l'armamento di naviglio privato e le sue operazioni belliche contro il traffico commerciale marittimo nemico. Il corsaro è un marinaio di nave corsara. Ma è soprattutto il capitano di una nave privata fornita di armi, che ha ottenuto da un governo l'autorizzazione a condurre la guerra di corsa, vale a dire a inseguire, attaccare e depredare le navi mercantili dei paesi rivali.

Il documento che autorizza il corsaro a fare tutto questo è la "lettera di corsa". In francese "lettre de marque", in spagnolo "patente de corso", cioè "patente di corsa". Come dire: ladrone patentato.

Il "passavant", tradotto anche letteralmente "passivanti" oppure "carta di transito" era un permesso di circolazione rimesso dall'autorità ai capitani corsari che permetteva agli equipaggi in caso di cattura da parte del nemico di essere trattati come prigionieri di guerra (arresto), e non come pirati (immediata esecuzione capitale).

Quindi il corsaro non era un pirata, ma, in certo qual modo, un collaboratore dei militari. Il riparto delle prede era soggetto a regole più o meno precise. Una parte - da concordare con le autorità locali del porto dove si effettuava la vendita (il console di Francia, se la cosa avveniva all'estero) - veniva versata dal capitano alla "Cassa speciale" tenuta dal ministero della Marina e delle Colonie. L'armatore della nave corsara aveva diritto

ad un terzo sulla vendita totale delle navi e delle merci.

Il capitano e l'equipaggio entravano in possesso di quote di un secondo terzo (dieci quote al capitano; da sei ad otto al timoniere; da tre a quattro ad ogni ufficiale; una quota ad ogni marinaio, e mezza quota ai mozzi). Quello che restava veniva impiegato per l'acquisto di equipaggiamenti, munizioni e provviste per la successiva campagna.

Anche il regno sabauda aveva favorito i corsari. In particolare tra il cinquecento ed il seicento fu favorito l'armamento in corsa dei legni della contea di Nizza, e tutto questo servì a rafforzare la potenza navale dei Savoia "ed il gusto dei nizzardi per le imprese ed i negozi del mare" come riferisce Gerbaix de Sonnaz.

Quindi, per molti secoli fu proprio dal porto di Villafranca di Nizza che partivano i corsari, con tanto di patenti e di lettere, e con il diritto di battere la bandiera dei Savoia. Tutto questo finirà, non senza un dibattito aspro, che divise anche i vincitori di Napoleone, nel Congresso di Parigi del 1856 (convocato da Napoleone III per chiudere una serie di conti dopo la Guerra di Crimea, e frequentato anche dal conte di Cavour, per aprire altri conti in Italia), nel corso del quale si giunse ad un accordo per l'abolizione della guerra di corsa, che fu sottoscritto in breve arco di tempo da quasi tutti i paesi interessati al fenomeno. Ma fino a quella data, e probabilmente anche un po' oltre, i corsari erano una parte riconosciuta della marineria mediterranea.

Capitano corsaro con la Legion d'Onore

Nel novembre 1800 un nuovo sciabecco latino, con tre alberi, diventa lo strumento di lavoro di Giuseppe Bavastro, che ne cura l'armamento ed ogni particolare per mesi e mesi, anche se l'investimento economico non è suo.

Gli dà fiducia Jean Jacques Donny, un nizzardo negoziante del porto, che assieme allo sciabecco consegna al capitano una sciabola con incisa una dedica: "L'armatore della nave corsara l'Intrepido di Nizza a Giuseppe Bavastro suo intrepido comandante".

La nave della sua nuova fase di vita viene infatti chiamata proprio come la prima nave di proprietà dello zio Parodi, dove fece le sue prime esperienze di navigazione. Ha a bordo strumenti nuovi, un equipaggio di 75 uomini severamente selezionato. A fine maggio 1802 Bavastro prova il suo nuovo bastimento in alto mare, e infine, soddisfatto, si procura una lettera di corsa e nel dicembre 1802 si accinge a salpare con una cerimonia vera e propria che schiera sul cassero dell'Intrepido le autorità civili e quelle portuali.

Uscito da Nizza, l'Intrepido naviga fino alle isole Egadi, di fronte a Trapani, nel Regno di Sicilia ancora borbonico. Lì aspetta per una lunga estate calda e avara di venti qualche nave inglese che dalla Sicilia andasse in Inghilterra. Tre briks commerciali cadono nella rete, e vengono portati a Napoli per essere venduti. I Lloyd's di Londra vengono avvertiti di questa cattura con una lettera del 23 agosto 1803. La cosiddetta "Lloyds List" attesta la veridicità di quanto accaduto.



Dalle isole Egadi l'Intrepido si sposta in tutt'altro mare. Bavastro si apposta oltre Gibilterra, sotto la punta di Tarifa.

Due anni dopo in quelle stesse acque si confronteranno le trentatré navi della flotta "combinata" (18 francesi al comando del vice ammiraglio Pierre Charles de Villeneuve - che non reggerà alla sconfitta e alle critiche e si suiciderà -, 15 spagnole, comandate dall'ammiraglio Federico Carlo duca di Gravina, nato a Palermo, che gravemente ferito morirà poco tempo dopo) con le trentatré della flotta inglese comandata da Orazio Nelson che morirà durante lo scontro, nella battaglia di Trafalgar, dopo la vittoria, e dopo aver dato con il segnalatore a bandierine il famoso ordine: "England expects that every man will do his duty". L'Inghilterra si aspetta che ogni uomo faccia il suo dovere. Solo per l'ultima parola servirono quattro bandierine, mentre ad ogni altra parola ne corrispondeva una sola. Sicché il finale del messaggio sarà stato pieno di attesa e di tensione, che poi si scaricò in grida di entusiasmo. Nelson aveva impostato la cosa con il suo nome ("Nelson si aspetta") ma il segnalatore fece presente che altre sei bandierine erano una esagerazione, quando la 253 (England) era pronta a risolvere ogni problema. Due anni prima di Trafalgar, nella seconda settimana di agosto, arriva un convoglio importante. Viene da Liverpool e si dirige su Malta una flotta composta da cinque vascelli

commerciali e di due brick di scorta, che non hanno nessuna notizia dell'esistenza di un corsaro in quelle acque, che avvistano Bavastro ma non se ne occupano e non se ne preoccupano.

L'Intrepido, del resto, gioca d'astuzia. Issa la bandiera inglese e lascia passare la piccola flotta. Poi scopre il suo gioco ed il suo ruolo, e - issando la bandiera francese - affronta uno dopo l'altro i due brick e li conquista, nonostante fortissime perdite, anche tra l'equipaggio.

I due brick si chiamano Astrea e Mary Stevens. Sono accompagnati nel porto di Tarifa, e poi vengono venduti il 4 giugno 1804, dopo che un manifesto affisso anche a Nizza avverte ogni possibile acquirente dell'evento.

Anche questa cattura viene registrata dalla Lloyds List. Il 7 ottobre 1803. E viene capita per quello che vale e che significa anche a Parigi. Di fronte alla nota debolezza della Francia sui mari, l'esistenza di un corsaro capace di mettere a segno ripetutamente imprese di quella portata impressiona positivamente.

E da Parigi arrivano lo stesso giorno - il 24 settembre 1804 - due decreti contenenti onorificenze firmate da Napoleone primo console. Nel primo "brevetto d'onore" viene attribuita una azzia d'arrembaggio d'onore ed il grado di capitano di fregata ausiliario. Nel secondo brevetto viene assegnata una seconda azzia d'abbordaggio d'onore, ed un avviso di nomina al grado di cavaliere della Legione d'Onore, istituita nel frattempo dallo stesso Napoleone Bonaparte.

Un anno prima della battaglia di Trafalgar, e mentre Napoleone dallo status di Primo Console sta passando a quello di Imperatore dei Francesi con diritto ereditario, e sta per farsi incoronare dal papa Pio VII in Notre Dame, il capitano Bavastro diventa capitano di fregata, ed è un corsaro cavaliere della Legione d'Onore. A 43 anni non è poco. A soli tre anni di distanza dalla totale rovina economica, è un evento anche più importante e

significativo.

Peraltro l'intera esistenza di Giuseppe Bavastro non è influenzata più di tanto da questi momenti di fama e di onori. Valgono a posteriori per sviluppare alcune considerazioni, forse non inutili. Ma sarebbe fuori strada chi tentasse di disegnare una sorta di "carriera" di Bavastro fatta di successivi gradini costruiti su onorificenze e decisioni di tipo politico.

La forza ed il limite di Bavastro è la forza ed il limite del borghese individualista che sa sfruttare una competenza specifica, riuscendo a farne molto più che una professione senza farsi toccare da altro di pubblico che non sia il proprio tornaconto. Il resto si infila e si sfilia, aiuta ed è di ostacolo, a seconda dei capricciosi venti della Storia.

Il machiavello delle onorificenze - del resto - non era nuovissimo, ma funzionava sempre. Da tempo ogni potere aveva scoperto il trucco: un titolo, un fiocco, un nastrino, un titolo che precedesse il nome, al potere non costava nulla, e sostituiva costose ricompense in terre o pezzi d'oro, raggiungendo peraltro l'identico risultato di farsi amici devoti, e, nel caso delle onorificenze a gradi, ancor più devoti se fossero intenzionati a percorrere l'intero corso delle classi degli onori, da sergente a maresciallo di Francia nell'Armata, oppure da cavaliere ad ufficiale, commendatario, grande ufficiale e infine grande croce nel nuovo pacco di diplomi e di titoli chiamato Legion d'Onore, inventato proprio da Napoleone per farsi qualche amico in più.

La cosa, evidentemente, funziona. Se è vero che dura anche oggi, e che è stata copiata quasi alla lettera anche in Italia, con risultati noti. E' comprensibile che appena nata, la nuova onorificenza facesse anche più effetto, nelle magniloquenti scenografie parigine che intendevano gareggiare con gli sfarzi della passata corte reale. Le prime onorificenze Napoleone le consegnò in una indimenticabile assemblea svoltasi sotto la cupola degli Invalidi, nella retorica dei caduti e dei reduci. Giuseppe Bavastro, all'ancora

nella rada di Tarifa, non poté raggiungere Parigi (e forse neppure volle) e ricevette i due documenti a bordo del suo "Intrepido".

E' sul cassero della nave messa a sua disposizione dal lungimirante armatore Gian Giacomo Donny, in un remoto angolo del Mediterraneo, che il corsaro scopre che quello che aveva fatto a Genova per difendere l'entrata del porto dalle minacce inglesi era degno del brevetto di legionario, e che l'abbordaggio dei due brick inglesi venduti poi a Cadice gli avevano fruttato non solo un bel mucchietto di palanche, ma anche il grado francese di capitano di fregata, sia pure ausiliario.

Per un marinaio analfabeta, di incerta nazionalità (solo nel 1832 sarà "naturalizzato" francese, nel mentre scala di un altro gradino la classe della Legion d'Onore, diventandone ufficiale) tutto questo diventa molto, e raggiunge davvero l'effetto desiderato:

Bavastro si appassiona sul serio di Napoleone, e si schiera dalla sua parte, per quello che conta e che può.

E tanto per dimostrare subito il senso di questa adesione trasporta da Ceuta ad Algesiras un forte contingente di granatieri francesi rimasti bloccati in quel porto spagnolo del nord del Marocco, con due andirivieni che nessun capitano che veleggiava nei dintorni aveva voluto affrontare, a dispetto delle disposizioni delle competenti autorità consolari marittime francesi.

Fu un "regalo" per ricambiare le onorificenze? Forse. Di certo Bavastro pagò del suo i viaggi, il vitto e l'alloggio dei granatieri, senza chiedere niente in cambio, come testimonia ammirato Sieur Le Roy, rappresentante a Cadice del Primo Console (e quindi competente autorità francese marittima), in una lettera di elogi che Bavastro aggiunge al suo fascicolo.

Terminato il trasbordo dei granatieri, il corsaro un po' apolide ma con la Legion d'Onore organizza il suo ritorno a Nizza con l'idea di fare, strada facendo, qualche altro buon affare. Infatti la rotta è lungo le coste africa-

ne del Mediterraneo, verso Algeri e Malta, dove era difficile non incontrare qualche mercantile che da Malta andasse verso l'Inghilterra.

Detto fatto, il 9 settembre 1804 una nave inglese si infila nella tela del ragno. E' un brick comandato da dal capitano Broad. Viene dal porto turco di Smirne e vorrebbe arrivare fino a Londra con un carico di grano e di olive, ma anche di seta, cotonati e ambra.

La solita Lloyds List conferma che, invece, "il pellicano" ed il suo carico sono dirottati a Sfax, porto tunisino nel golfo di Gabes (piccola Sirte), dove viene venduto ad armatori tunisini. Il capitano Broad, infatti, non ha opposto resistenza e si è arreso.

Bavastro incassa la sua parte, e fa vela su Nizza il 23 settembre, chiudendo il cerchio di una crociera nel Mediterraneo che ha ricostruito le sue fortune economiche e la sua immagine pubblica.

Magari è stato proprio durante la navigazione da Sfax a Nizza che, facendo un po' di conti, ha notato che il terzo di spettanza dell'armatore avrebbe fatto molto comodo alla sua personale impresa.

Quello che è documentato è che, dopo nuovi onori che riceve sul finire di quello stesso 1804, che lo vede cavaliere dell'Impero e titolare della "Croix des Braves" (la croce dei valorosi), il corsaro genovese (è ancora cittadino di Genova) più onorato di Francia si mette al lavoro per armare egli stesso un nuovo vascello, uno sciabecco che chiamerà "Intrepido II", armato con ben 14 cannoni (l'Intrepido ne aveva quattro) ed un equipaggio di fedelissimi composto da ottanta unità. Nel febbraio 1805 "Intrepido II" è già in navigazione verso il terreno di caccia che Bavastro considera ideale: la rotta verso la Spagna e verso Gibilterra.

E il 19 marzo, dalle parti di cabo de la Nao (punta della nave), vengono avvistati due clippers inglesi che fanno rotta verso il sud delle Baleari.

Hanno dieci cannoni ciascuno, ed equipaggi

non disprezzabili. Ma dopo le prime bordate, anche questi due velieri si arrendono, vengono dirottati su Alicante, ormeggiati, venduti e registrati nella Lloyds list, che, nel mese di maggio, registra la cattura di un altro vascello inglese, dirottato e venduto a Majorca.

Nella circostanza l'esame del carico rivela che quella nave fa anche contrabbando di tabacco. Sempre nelle acque di Maiorca, nella piccolissima isoletta di Cabrera, Bavastro sequestra e dirotta un canotto armato con due cannoni ed equipaggiato con tre guardiamarina, tredici marinai ed il luogotenente della fregata inglese "Phoebe", proprietaria del canotto stesso, armata tre volte più dell'Intrepido II, e forte di un equipaggio di trecento uomini.

Sul da farsi del canotto della "Phoebe" e dei relativi marinai inglesi dei quali il comandante della "Phoebe" reclama la restituzione, il Commissario delle isole Baleari chiede istruzioni all'ambasciatore di Francia a Madrid il 17 giugno 1805.

E' da queste carte che l'avventura ci viene tramandata, e, quale che sia stata la soluzione del caso, a noi basta sapere che il corsaro e capitano di fregata Giuseppe Bavastro ha saputo inventare anche un episodio come questo, di certo non usuale neppure nelle storie della guerra di corsa.

Una battaglia a Lissa

L'episodio del sequestro della scialuppa della fregata "Phoebe" è del giugno. L'estate passa senza particolari novità. Bavastro torna a Nizza, dove succede qualcosa che lo convince a far vela su Ancona nel cui porto e nei cui cantieri armerà tra il novembre ed il dicembre di quello stesso 1805 un nuovo sciabecco che si chiamerà "Massena II", bat-

terà bandiera francese, e sarà una sorta di nave ammiraglia di una flotta di altre due navi corsare francesi poste ai suoi ordini: il "Verdier", comandato dal capitano Prebois, ed il "Pino", comandato dal capitano Bartolomeo Paoli. Massena sappiamo chi è. "Verdier" è il generale Jean Antoine Verdier che operava in Italia in quella fase. "Pino" è Domenico Pino, generale italiano, che durante la campagna di Marengo ebbe tra i suoi aiutanti di campo nientemeno che Ugo Foscolo, che nel 1801 fu nominato governatore dell'Emilia e della Romagna, e nel Regno d'Italia ministro della guerra. Proprio Domenico Pino (quando si dice gli scherzi del destino!) fu compagno di Giuseppe La Hoz nel primo tentativo indipendentista, con la differenza che La Hoz andò fino in fondo, mentre Pino arrivati a Pesaro rientrò nei ran-



ghi e all'assedio di Ancona fu uno dei protagonisti dell'imboscata che costò la vita a La Hoz.

I nomi scelti per le tre navi corsare sono molto significativi. Testimoniano un legame strettissimo con l'esercito francese e con i protagonisti locali delle battaglie dell'Armata d'Italia. Se non ci fossero altre carte, basterebbero questi nomi a dimostrare che i fondi per armare i tre vascelli, e le direttive delle operazioni che verranno portate a termine, provenivano dal ministero della marina governato dall'ammiraglio Denis Decres e dal comando dell'esercito d'Italia.

Siamo in una di quelle svolte della vita di Bavastro dove il suo gusto per l'avventura si incontra con le ragioni della vicenda storica più generale, grazie anche al ben noto rapporto di fiducia che da sempre lo lega ad Andrea Massena, il cui nome non a caso inalbera sul suo sciabecco ammiraglio, armato stavolta di ben 18 cannoni.

Perché da Nizza Bavastro è finito in Ancona? E che c'entra Massena?

La città di Ancona è percorsa da brividi e contraccolpi di ogni genere, e da commercianti, spie e soldati di ogni fede e nazionalità.

Nel 1799 subisce l'assedio del generale insorgente Giuseppe La Hoz, che sarà ucciso sotto le mura cittadine da un ex collega, generale francese: Domenico Pino, per l'appunto. La guarnigione francese poi si era arresa. Erano arrivati gli austriaci, ed i russo-turchi. I primi dentro le mura, gli altri fuori, a saccheggiare le campagne assieme agli insorgenti ma con il divieto di entrare in città. Poi c'era stata la vittoria di Napoleone a Marengo, e le cose erano cambiate un'altra volta.

Il 12 novembre del 1804 il generale Montrichard occupa Ancona, chiedendo un contributo di centomila scudi che mise in agitazione gli anconetani e portò addirittura alla proclamazione dello stato d'assedio, il 24 novembre 1805, proclamato dal medesimo Montrichard. Perché Napoleone aveva

fatto occupare Ancona, in quel periodo che precede la battaglia di Austerlitz ?

Ancona veniva considerata strategica per parecchie ragioni. Era una delle porte di ingresso della zona di maggiore influenza della Chiesa. Era un punto di passaggio obbligato per ogni spedizione terrestre verso il Regno di Napoli (e quelle per via di mare non riuscivano, per via della flotta inglese). Ma Ancona era strategica anche verso le aree che si affacciavano sull'Adriatico oppure verso quei popoli che - come gli Austro-Russi - all'Adriatico sarebbero potuti facilmente arrivare uniti, e che avrebbero potuto sbarcare sulla costa marchigiana.

In tanta incertezza e confusione, c'è però qualche cosa di sicuro. La Francia ha bisogno di un mare Adriatico tranquillo, che non infastidisca chi sta per essere incaricato di scendere verso sud, per riprendersi il Regno di Napoli: un certo generale Andrea Massena, che accompagnerà il fratello di Napoleone, Giuseppe Bonaparte, a prendere possesso del suo nuovo regno.

La cosa avvenne a fine dicembre: il 28 dicembre 1805 il generale Massena ebbe l'ordine di prendere il comando delle sue truppe e di quelle del Gouvion Saint-Cyr e di entrare a Napoli. Ma i movimenti di truppe francesi di occupazione erano cominciati mesi prima, ed Ancona era davvero strategica per questo insieme di azioni che seguivano disegni assai complessi, in quanto dovevano tenere conto di rapporti di forza europei che cambiavano dopo ogni battaglia e dopo ogni alleanza.

I francesi mantennero l'occupazione militare di Ancona fino a che durò la guerra contro la terza coalizione (Inghilterra, Russia, Austria e Regno di Napoli) e la quarta (Inghilterra, Prussia e Russia). Prima del blocco continentale contro l'Inghilterra, Ancona appare essenziale per reggere uno dei fronti maggiormente sguarniti, quello marittimo in generale, e quello austro, russo, turco ed inglese in particolare.

Sembra che lo stesso Napoleone facesse

presente al Papa che era da preferirsi che Ancona fosse nelle mani francesi che non in quelle dei turchi e degli inglesi.

In questo scenario politico e militare, è abbastanza evidente che coloro che si occupavano più da vicino delle questioni adriatiche e italiane (e Massena era tra questi) ritenessero vitale che in Adriatico circolassero anche i migliori corsari di fede e di bandiera francese, e che finanziassero questo genere di campagna.

Giuseppe Bavastro non ha mai avuto nessuna curiosità verso l'Adriatico. La sua area preferita fu la Spagna, ed i suoi mari erano quelli cari ai genovesi. Una improvvisa vocazione ai commerci adriatici appare meno plausibile di una vera e propria "chiamata alle armi", alla quale non solo non si sottrasse, ma che probabilmente lo appassionò e non gli dispiacque. E la motivazione della chiamata alle armi aveva a che fare con l'odiata marina inglese, e con la passione delle navi di Sua Maestà Britannica di consolidare una loro presenza attiva attorno ad isole poste al centro di zone molto frequentate dalle navi mercantili. Era già successo con l'isola di Malta, che non avevano mollato nemmeno quando era stato loro ordinato dal trattato di pace di Amiens, firmato il 27 marzo 1802 nella sala al primo piano dell'hotel de ville da Giuseppe Bonaparte.

Ora, non solo gli inglesi dopo il 1802 non se ne andavano da Malta, ma in quel Mediterraneo più piccolo che è l'Adriatico incoraggiavano ogni genere di corsari che, facendo base nell'isola di Lissa, disturbassero la navigazione dei francesi e dei loro alleati.

Non contenti di questo, i perfidi albionici, approfittando delle vicende di guerra nel basso Adriatico che vedevano impegnata anche la Russia e l'Austria, avevano messo l'occhio sulla meno nota (di Malta) e più defilata isola di Lissa, dove dal 1811 fino al 1814 costruiranno una grande base navale, ribattezzando la città di Vis in Port Saint Gorge, con quattro fortezze che ancora oggi sono lì,

e che portano i nomi del dublinese Arthur Wellesley duca di Wellington, di Gorge Duncan Robertson, primo governatore inglese di Lissa, Bentinck e di Saint George, come sa chi va in barca dalle parti dell'attuale isola di Vis. La grande base navale gli inglesi la impianteranno sull'isola di Lissa dopo che il 13 marzo 1811 il capitano sir William Hoste avrà inflitto una grave sconfitta alla squadra navale napoleonica (franco-italiana) comandata dall'ammiraglio Bernard Dubourdieu. Ben sei anni dopo dei fatti che stiamo ripensando.

Tuttavia gli inglesi ufficializzarono la loro presenza nel 1811, ma nell'isola sbarcarono nel 1806, sostituendo i francesi che avevano a loro volta sostituito gli austriaci nel 1802. E l'ammiraglio Bernard Dubourdieu viene sconfitto nel 1811, ma il 22 ottobre 1810 con una intera divisione navale franco italiana era sbarcato nell'isola ed aveva distrutto un notevole numero di navi corsare e di grandi depositi di mercanzie del commercio inglese.

Se abbiamo chiara la sequenza degli arrivi e delle partenze degli occupanti (1797: gli Austriaci sostituiscono i Veneziani; 1802: i francesi prendono il posto degli austriaci; 1806 o 1807: gli inglesi sostituiscono i francesi alla chetichella, ma mantengono all'isola la caratteristica di porto franco della guerra di corsa esercitata a proprio vantaggio) diventa meno oscura la ragione della spedizione di Bavastro nelle acque di una base di corsari e di contrabbandieri molto importante che i francesi volevano togliere definitivamente all'influenza britannica.

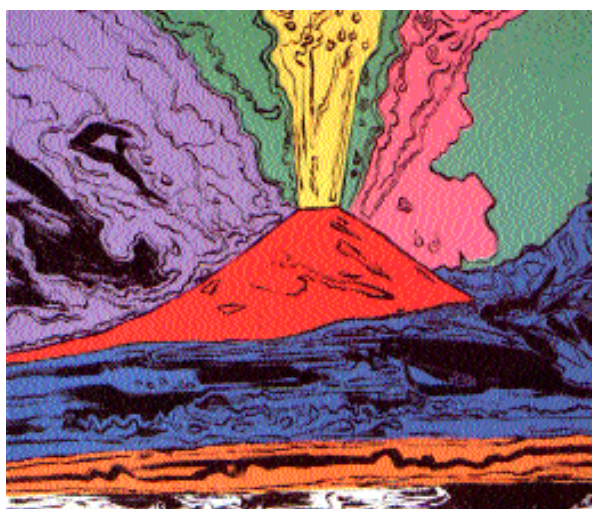
Armato quello che c'era da armare nel porto di Ancona, e firmati tutti i contratti davanti ai notai, il "Massena II", il "Verdier" ed il "Pino" escono dal porto di Ancona il 9 dicembre 1805, con la tradizionale manovra che porta le navi a ridosso delle rupi di Pietralacroce, e poi al largo del Trave e di Portonovo, e infine sempre più al largo, finché il profilo del monte Conero ed il biancheggiare degli scogli delle Due Sorelle non è più che un ricordo.

Quando sono nelle acque di Lissa i nostri bravi prendono contatto con il nemico, consistente in una intera flotta battente bandiera austriaca, composta da sette grosse navi, più tre brigantini: la Superba (armata con dodici cannoni), il Leopardo (otto cannoni), il Benefico (otto cannoni); più due polacche destinate alla protezione: la Vigilante (otto cannoni) e la Liberale con sei cannoni.

Queste navi dispongono di una superiorità tecnica, di stazza, di equipaggio e di naviglio di scorta impressionanti.

Tuttavia capitano Bavastro è abituato ad attaccare in situazioni di inferiorità, e sa che con un buon piano e con molto coraggio è possibile vincere. Utilizza l'impeto dei corsari e l'abitudine all'abbordaggio per impadronirsi una dopo l'altra di tre navi austriache, che si arrendono e condizionano l'esito della battaglia. Le perdite sul "Massena II" ed il "Pino" sono irrilevanti: nessun caduto, nessun ferito. Solo sul "Verdier" si registrano cinque feriti e gravi avarie e falle. Danni che vengono subito riparati dai carpentieri di bordo, prima di riprendere la navigazione e rientrare in Ancona dove i dodici vascelli catturati saranno venduti. Alla faccia della preponderanza inglese su tutti i mari, dove il rapporto tra navi militari britanniche e navi francesi era di due ad uno, per non parlare dei corsari, che furono numerosissimi. Tra il 1803 ed il 1806 furono impegnati infatti dagli inglesi nella loro guerra di corsa ben 47.000 uomini. Dall'apposito registro esistente presso l'Ammiragliato risulta inoltre che durante la guerra furono rilasciate ben quattromila "letters of marque". A dimostrazione della consistenza di una forma di guerra, della quale Giuseppe Bavastro fu una parte minima, anche se coraggiosa e particolarmente vistosa.

Vede Napoli e poi scappa



Dopo Austerlitz (dicembre 1805) Napoleone dichiarò decaduta la dinastia borbonica e inviò contro il regno di Napoli una armata, comandata dal maresciallo Andrea Massena duca di Rivoli ma non ancora principe di Essling (località svizzera, dove tre anni dopo, nel 1809, avrebbe sconfitto gli austriaci, guadagnandosi il titolo: ma la spedizione contro Ferdinando IV di Borbone e Maria Carolina è del febbraio 1806).

Siamo, si diceva, nel 1806. Napoli fu occupata il 14 febbraio. L'esercito borbonico tentò una resistenza, mentre i sovrani si rifugiavano in Sicilia con l'appoggio degli inglesi. La battaglia decisiva si svolse in Calabria, a Campotenese. Civitella del Tronto e Gaeta resistettero per alcuni mesi, poi capitolarono. Giuseppe Bonaparte era sovrano del Regno di Napoli.

Giuseppe Bavastro riceve in Ancona un ordine di Andrea Massena, su un foglio intestato "Armée de Naples" quartier generale di

Spoletto, il maresciallo Massena, generale in capo dell'armata di Napoli, datato 15 gennaio 1806.

Il testo è lapidario: "Si ordina al signor capitano Bavastro di recarsi al quartier generale dell'Armata di Napoli dove attenderà ulteriori ordini" Firmato, Massena. Appare ovvio il rapporto di dipendenza dall'esercito francese del corsaro Bavastro. Ed appare altrettanto ovvio che il Maresciallo Massena attestato a Spoletto già aveva in mente di riorganizzare quella che tra poche settimane sarebbe stata la ex marina borbonica per coprire il fronte più difficile e più pericoloso, quello marittimo, infestato dagli inglesi. Bavastro a Napoli viene nominato comandante della nave da guerra "Fama" con il compito di sovrintendere anche al comando di quello che resta della flotta napoletana (due vascelli da guerra e sedici navi da trasporto di cui sette armate con cannoni).

L'intenzione di Andrea Massena era chiara, e probabilmente aveva ragione lui. Ma i casi della vita sono complicati. Appena conquistato il Regno di Napoli per Giuseppe Bonaparte, che sarà nominato dal fratello re delle Due Sicilie il 30 marzo, Andrea Massena viene spostato altrove, in un altro fronte di guerra che aveva bisogno delle sue qualità.

Al suo posto arriva il maresciallo Jean-Baptiste Jourdan, che è il nuovo capo dell'Armata di Napoli ed ha le sue idee su chi deve essere a capo della flotta e della stessa nave da guerra "Fama". Il capitano di vascello Jacob è il nuovo organizzatore della marina napoletana ed il nuovo comandante della corvetta "Fama". Qual'è il compito del Bavastro?

E' scritto, nero su bianco, in un ordine del 12 marzo 1806: "Si ordina al signor Bavastro (quando firmava Massena era capitano, adesso è signor) di prendere provvisoriamente il comando di una divisione di battelli cannonieri attualmente in via di allestimento in questo porto, il prefetto marittimo, Jacob". Giuseppe Bavastro non discute gli ordini

ricevuti. Segue l'armamento della divisione di "bateaux cannoniers", evita che gli spioni inglesi riferiscano i suoi progetti alla flotta che si sta preparando a occupare Capri, e per qualche mese svolge compiti di ufficiale di carriera della marina reale di Napoli.

Ma sappiamo già dal tempo dei Dragoni del Re di Sardegna che Giuseppe Bavastro non è un discolo, non si fa mettere agli arresti e neppure degradare, ma appena può preferisce passare la mano e uscire di scena.

Anche in questo caso il copione si ripete.

Appena può, abbandona la reale marina napoletana, e torna in Ancona il 6 agosto 1806, mentre inglesi e borbonici sono già da un mese sbarcati in Calabria e fanno insorgere tutta la regione, ed è cominciata una strana guerra, fatta di spie e di briganti, di piccoli sbarchi e di colpi di mano, che durerà a lungo sia nella fase del regno di Giuseppe Bonaparte, sia nella successiva fase, dopo che Giuseppe nel 1808 lascerà il trono di Napoli per quello di Spagna, e re di Napoli sarà Gioacchino Murat.

Bavastro resta inattivo in Ancona fino alla fine dell'anno, e tornerà a Nizza nel gennaio 1807. Otto anni dopo, nell'estate del 1815, in qualche modo si batterà ancora per Gioacchino Murat, occupando le isole Tremiti e arrendendosi agli inglesi dopo aver appreso dagli stessi che Murat era già stato fucilato a Pizzo Calabro.

Ma dal 1807 al 1815 non stette certo con le mani in mano. Comandò ben cinque differenti navi, tra cui due fregate, una delle quali (l'Intrepido terzo) distrusse dando fuoco alla santabarbara, pur di non lasciarla agli inglesi.

Fu attivissimo sul mare, riprendendo la sua principale professione nei tratti di Mediterraneo che prediligeva: la rotta da Nizza a Gibilterra, il quadrante tra la Sicilia, Malta e la Sardegna, eccetera, e la lotta contro gli inglesi di ogni sorta, dai commercianti ai pirati fino alla vera e propria marina di sua maestà britannica.

Nel 1810, fu Napoleone Bonaparte a chie-

dere notizie di questo capitano Bavastro, e le informazioni dovettero essere particolarmente lusinghiere se volle conoscerlo personalmente e volle congratularsi con lui. Per quali ragioni? Le prossime pagine raccontano sostanzialmente questo.

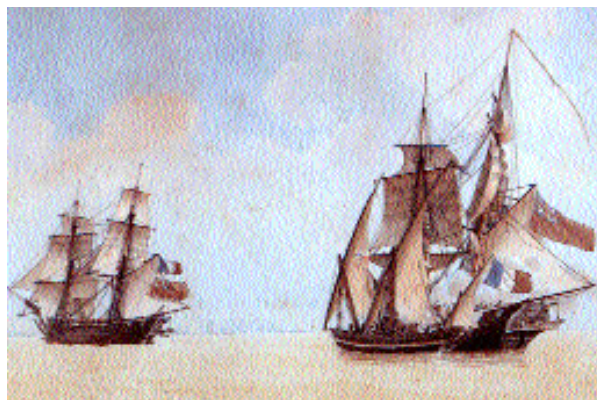
Dalla "principe Eugenio" alla "Intrepido terzo"

Tutti sanno che il principe Eugenio di Beauharnais, figliastro di Napoleone, fu viceré d'Italia senza mai riuscire ad esserne davvero re. Sposò Augusta, figlia del re di Baviera Massimiliano I, nel cui regno si ritirò dopo la sconfitta di Napoleone, dove morì, a soli 43 anni, nel 1824, avendo rifiutato sdegnosamente di diventare Re d'Italia per conto degli Austriaci e della Restaurazione, come gli era stato proposto dal suocero. Inteso come corvetta, il destino del principe Eugenio è invece meno noto.

La "principe Eugenio" è la nuova nave, armata con sessanta cannoni, che l'armatore Joseph Pollan di Nizza arma per affidarla a Giuseppe Bavastro, fornito di lettera di corsa, e deciso ad esercitare la sua professione tra la Sardegna e la Sicilia, lungo le coste africane, e lungo le coste spagnole. Con la "principe Eugenio" Giuseppe Bavastro intercetta al largo di Orano il 15 marzo 1807 una nave inglese di 285 tonnellate proveniente da Messina. E' la "Lady Saumarez", un misto di nave corsara ma anche da trasporto, che viene arrebbata, e sequestrata dopo un aspro combattimento.

I documenti d'epoca attestano che le fasi principali dell'abbordaggio sono state gestite anche dal comandante in seconda della "Principe Eugenio", Michele Bavastro, figlio del capitano Giuseppe.

A metà aprile il console di Francia a Barcellona rimette una nuova lettera di corsa al capitano Bavastro, che riprende il mare con la "Principe Eugenio". Stavolta toccherà alla "Fanny de Jersey", che sarà venduta nel



porto di Tarragona. A metà maggio è la volta della nave corsara inglese "Cigogne" che viene venduta con qualche problema, in quanto carica di tabacco che veniva contrabbandato e non poteva che essere venduto alla Spagna, e non al migliore offerente. Di fatto l'armatore Pollan riscatta la "Cigogne", la ristruttura nei cantieri di Barcellona, la ribattezza "Prince Jerome" e la affida al figlio di Bavastro, Michele, anche lui avviato alla carriera di comandante corsaro.

Il capitano Bavastro si muove da professionista abile e coraggioso. Segue i suoi affari. Percorre mari e porti che conosce bene. Manovra con sempre maggiore competenza. Forse tutte queste cose positive lo portano a compiere un passo falso, come capita quando ci si sente troppo sicuri. Oppure gli inglesi potrebbero aver notato questo accanito rompicatole, e potrebbero essersi applicati in modo del tutto particolare nel restituirgli qualche colpo.

Fatto sta che mentre le competenti autorità francesi stavano esaminando con favore la richiesta del suo armatore di prorogare la scadenza della sua ultima lettera di corsa, e lui stava accompagnando il nipote (un altro Michele Bavastro, comandante del brick "Caroline" - il nome della moglie di Gioacchino Murat -) da Almeria a Marsiglia, incappò in una vera e propria flottiglia da guerra inglese, comandata dal capitano George Mundy, sulla Hydra, con duecento uomini e cinquantotto cannoni.

Il sei e sette agosto 1807, all'altezza di capo San Sebastiano, non lontano dal porto di

Palamos, le tre navi che Bavastro ha in cura (la sua, quella di suo nipote, e la spagnola "Carmen de Rosario") vengono chiuse nel piccolo porto di Bagur, dove si svolge una vera e propria battaglia, prima in mare e poi a terra, dove i francesi vengono sopraffatti dagli inglesi, manifestamente superiori, anche per la comprovata incapacità di una piccola guarnigione spagnola che avrebbe dovuto intervenire da una torre armata di cannoni. Le tre navi vengono sequestrate dagli inglesi. L'armatore Joseph Pollan chiede addirittura al console francese a Madrid un indennizzo totale dei danni subiti e del mancato guadagno di Bavastro, per l'incapacità del presidio spagnolo nel difendere le navi francesi assediata nel porto di Bagur.

Il console di Francia a Barcellona, nell'informare dei fatti il ministro della marina francese fa riferimento al rinnovo delle lettere di corsa ("... oggi questo favore è senza oggetto") ma conferma nei particolari la versione dell'armatore. Oggi, disponendo anche del giornale di bordo della fregata inglese "Hydra", sappiamo che l'episodio si svolse proprio come lo raccontò Bavastro, e che i danni maggiori furono tra gli inglesi.

Dopo un vorticoso giro di carte tra i consolati francesi di Barcellona e di Malaga, e l'ambasciata francese a Madrid, il ministero di Parigi e le autorità di governo spagnole, nei primi giorni di novembre di quello stesso 1807 il governo spagnolo ammise la rilassatezza e l'incapacità della guarnigione del porto di Bagur, indennizzando sia l'armatore Pollan che il capitano Bavastro.

Mettiamo che tutto sia stato giusto e regolare. Tuttavia non è indelicato inquadrare la vicenda dell'indennizzo, e forse anche quella del comportamento della guarnigione del porto di Bagur, nei rapporti tra Carlos cuarto de Borbon più o meno felicemente regnante a Madrid ed i suoi scomodissimi vicini francesi, che lo costringeranno ad abdicare pochi mesi dopo.

Ovviamente dopo l'indennizzo Bavastro freme, ed aspetta come una occasione di

rivincita la nuova nave che l'armatore Pollan gli metterà a disposizione, e la nuova lettera di corsa che il console di Barcellona ha pronta sulla scrivania. Il ministero della marina, del resto, di fronte alle difficoltà di imporre il blocco continentale a tutti i commerci con l'Inghilterra, non poteva avere nessun problema a mandare in mare un provetto disturbatore dei traffici inglesi. Quindi era solo questione di palanche per armare una nuova nave corsara.

La "Lady Saumarez de Guernesey", così come la "Cigogne", era stata messa in vendita, ma era rimasta invenduta.

Bavastro approfitta dello stato di forzata inattività per rimettere in sesto nel porto di Barcellona la nave inglese, aggiungendo cannoni, rifacendo cabine, rafforzando la chiglia e quant'altro. In breve, nel novembre 1807 la vecchia nave inglese non c'era più, ed era nata la "Giuseppina": un imbroglio di vanità e di patriottismo, essendo Giuseppe il nome del capitano e dell'armatore, ma essendo pur sempre Giuseppina imperatrice e regina di tutti i francesi di terra e di mare. Una solenne cerimonia che si svolge il mercoledì 18 novembre 1807 battezza "Josephine" la nuova nave, che il 19 prende il largo, con diciotto cannoni e diciotto mortai, tre alberi e 74 uomini di equipaggio.

Un pesce piccolo nel salone degli squali

Testimoni oculari raccontano che Giuseppe Bavastro e Napoleone Bonaparte non parlarono in francese, ma nell'unica lingua che Bavastro era in grado di parlare, e che era il riassunto dei suoi viaggi e delle sue esperienze. Il conte di Bricqueville, comandante di squadrone e aiutante di campo di Massena, presente all'incontro, riferì che l'Imperatore si rivolgeva a Bavastro in dialetto corso, e che lui rispondeva arricchendo con molti gesti un gergo fatto di termini marinari e di dialetti rivieraschi mediterranei fusi in un solo incomprensibile idioletto. Eppure i due si capivano. Napoleone raccontava le sue imprese contro gli inglesi, e Bavastro raccontò i particolari della sua unica vera sconfitta, subita dalla "Hydra", non senza precisare di avere salvato l'onore proprio e quello della bandiera. Il clima che si era creato nel salone delle Tuileries era di allegra familiarità.

E quando il capitano Bavastro si congedò, Bonaparte - secondo la testimonianza del conte di Bricqueville - avrebbe detto: "Se non la avesse già, vi avrei insignito della Legion d'Onore. Voi avete ben meritato dall'Impero e dalla Francia. Addio. Vi auguro buona fortuna". Frase probabilmente vera, se non altro per la spudoratezza di un imperatore che - volendo - avrebbe potuto completare il grado delle onorificenze, per non parlare delle prebende e dei gradi veri e propri.

Ma il pesce piccolo fu certamente felice, abbagliato dal palazzo che i rivoluzionari della Comune sessantuno anni dopo trasfor-

meranno in un cumulo di rovine fumanti, oggi giardino pubblico, in base al principio che forse è più significativo abbattere il palazzo del potere piuttosto che insediarsi. Almeno a Parigi per ben due volte le cose sono andate così, per la Bastiglia e per le Tuileries. Se il proletario deve essere sempre cornuto e mazziato, che almeno si tolga la soddisfazione di dare fuoco ai palazzi reali, "tra una brioche e l'altra", direbbe Maria Antonietta, un po' annoiata.

Il risultato della gita a Parigi fu per Bavastro un nuovo "richiamo alla armi" comandate dal maresciallo di Francia e principe di Esling Andrea Massena. In Spagna e in Portogallo l'occupazione militare non riusciva a diventare governo. E Napoleone si illuse che bastasse lui, Andrea Massena, figlio prediletto della Vittoria, per sbloccare una partita molto più delicata e difficile. Quando la complessità si affaccia in tutto il suo splendore sul palcoscenico, è del tutto inutile contrastarne gli atti con la forza dei militari.

Occorre la cultura, l'azione politica. E magari anche l'azione militare, ma come complemento di un complicato lavoro assolutamente pacifico ed assolutamente necessario.

In Spagna e in Portogallo la borghesia ha avuto alcune buone carte in mano per liberarsi di una aristocrazia e di una monarchia bigotta e ignorante, che rallenterà lo sviluppo nazionale. Ma non ci riuscì, anche perché Napoleone ed i francesi in genere non la aiutarono. Del resto Napoleone non riuscì nemmeno ad assicurarsi un territorio in grado di essere di supporto alla crescita della sola Francia. Perché quel genere di aiuto lo avrebbe avuto dalla borghesia liberale, ma non poteva chiederlo alla nobiltà impaurita, intrecciata al clero, ancor più spaventato. L'una e gli altri scatenarono una guerriglia popolare contro i francesi che occupavano la penisola iberica con forze importanti, ma non sufficienti ad assicurare una vera e propria occupazione. Quella guerriglia non solo vincerà, ma assicurerà una base di consenso alla monarchia inetta

e bigotta, esaltandone in maniera esagerata le caratteristiche che diventeranno addirittura valori.

In questo pasticcio finì per trovarsi, del tutto inconsapevolmente, Giuseppe Bavastro. Un pasticcio dove il borghese inglese che tentava di difendere il suo modello di democrazia e di sviluppo economico contro il guerrafondaio francese era diventato il suo mortale nemico. Un pasticcio dove il suo amico maresciallo di Francia Andrea Massena se lo tirerà dietro con tutto l' "Intepido terzo" nel porto portoghese di Santarem, sul Tago, alle spalle di Lisbona, in una avventura impossibile che costerà molto a ciascuno dei due vecchi compagni di giochi.

Come era successo ai suoi antenati aragonesi di Barbastro nei prepirenei, il sapore e l'odore della Storia si mescolerà con il sapore del rum bevuto nella cabina di comando e con l'odore dell'Atlantico e del Mediterraneo, determinando svolte del tutto impreviste.

Ma la Storia è appunto quell'insieme di avvenimenti che ciascuno di noi trova quando oltrepassa i cancelli delle differenti tappe che l'esistenza prevede, entrando in quei tali giardini più o meno incantati, dove persino le ombre dovrebbero brillare di promesse.

Ciascuno di noi sa che altri hanno percorso prima le stesse esperienze, eppure tutti cerchiamo di piegare la realtà ai nostri bisogni e alle nostre suggestioni, grati all'esistenza se l'esperienza di tutti assume per qualche istante l'apparenza di qualcosa di speciale, ineguagliato ed ineguagliabile.

Si gioca sempre un gioco già giocato da altri, che altri ancora giocheranno dopo di noi, illudendoci di inventarne le regole, ma sapendo bene, in fondo al cuore, che ci si misura con regole inesistenti, cangianti come l'arcobaleno, o come i riflessi di uno specchio d'acqua durante una pioggia.

Napoleone non mise a disposizione di Andrea Massena tutti i soldati che sarebbero serviti per contrastare efficacemente i 30.000 inglesi del "duca di ferro" Arthur Wellesley

in arte lord Wellington, che combattevano assieme ai portoghesi regolari e irregolari. Giuseppe Bavastro riceve la prima convocazione attraverso un dispaccio (che è al tempo stesso una nomina ed un salvacondotto) datato Parigi, 21 aprile 1810, del seguente tenore: "Si ordina al capitano Giuseppe Bavastro di recarsi al mio quartier generale dell'Armata del Portogallo, passando per Baiona e Valladolid, da dove seguirà il mio Stato Maggiore del quale fa parte. Le Autorità civili e militari sono pregate di accordargli tutte le agevolazioni affinché egli arrivi al più presto. Il Maresciallo principe di Esling, Massena". Il 27 settembre 1810 le truppe di Massena entrano nella città portoghese di Coimbra, capoluogo di distretto. Bavastro raggiunge qui l'Armata del Portogallo, e viene nominato comandante del porto di Santarem, dove è ormeggiato l' "Intepido III", con il compito di prevenire ogni tentativo di attacco inglese sulla costa portoghese. Dal canto suo l'amico Massena si attesta a monte, sempre lungo il Tago, aspettando i rinforzi che dovrebbero permettergli di passare il fiume e assicurare alla Francia tutto il territorio circostante. Al contrario, Napoleone ha bisogno dell'Armata per altri fronti, e non impegna la sua forza nella penisola iberica. E Massena, speso in una missione impossibile, non solo il 7 maggio 1811 deve passare il comando dell'Armata del Portogallo al generale Augusto de Marmont, che la ribattezza Armata di Castiglia, ma, richiamato a Parigi, si vede affidare l'incarico di governatore dell'Ottava divisione militare di stanza a Tolone, dove si reca solo il 16 aprile 1813, giusto al momento del rientro di Napoleone dal disastro della campagna di Russia. Questa punizione durerà fino all'undici aprile 1815 (due mesi prima di Waterloo) quando diventerà Comandante in capo della Guardia Nazionale di Parigi, e poi Governatore di Parigi fino al ritorno dei Borboni. Morirà a Parigi, il 4 aprile 1817. Intanto però, nel maggio 1811, Giuseppe

Bavastro si trova ancora una volta orfano del maresciallo protettore, e nelle mani del successore, sicché il 1 giugno 1811 il comandante del porto di Santarem passa sotto la giurisdizione e agli ordini del generale Soult, che lo incarica di ispezionare le coste spagnole, e gli affida il comando del porto di Malaga, in Andalusia.

Da quel porto Bavastro riprende il solo mestiere che abbia sempre esercitato, e tra Malaga e Algeri contribuisce a tenere puliti i mari e ad aumentare le sue rendite.

A Malaga, essendo restato vedovo, ed avendo avviato una relazione con Maria del Carmen de Merida, si sposa il 5 gennaio 1812 davanti al parroco, e secondo il rito cattolico, senza sapere che sta creando le premesse di un altro rovescio economico di grandi proporzioni.

Il declino dell'impero napoleonico per qualche imponderabile incastro del destino sembra influire sul declino della personale fortuna del capitano Bavastro.

Sul finire del mese di Aprile del 1812, mentre Napoleone cominciava a schierare la sua armata di oltre cinquecentomila uomini lungo i confini della Russia certo di vincere lo scontro decisivo e definitivo, Bavastro viene chiuso dagli inglesi nel porto di Malaga. La sua nave prediletta, l' "Intrepido III" è sul punto di essere catturato. Allora, con una delle sue reazioni classiche, Bavastro da fuoco alla santabarbara e abbandona a nuoto la nave, portando con se la bandiera, un po' come faranno nei mesi successivi i russi con la grande armata napoleonica, alla quale bruceranno Mosca sotto il naso per salvare la bandiera degli Zar e la faccia dell'esercito russo.

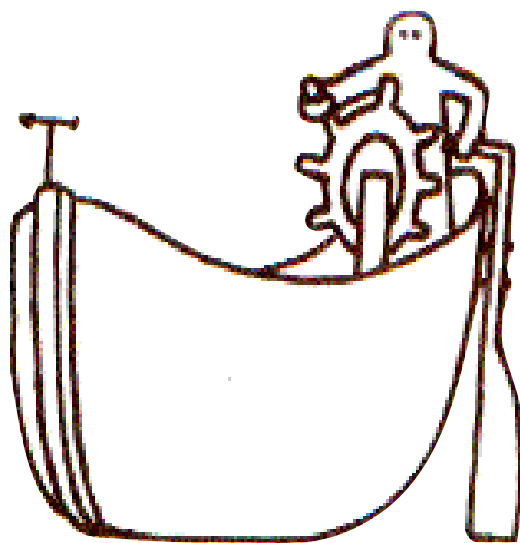
Gli inglesi pensano di aver liquidato uno dei più celebri corsari del Mediterraneo. Lui non ci pensa proprio.

Ma commette due errori: segue nella ritirata più o meno strategica l'Armata di Catalogna nei suoi spostamenti fino a Baiona, epicentro di una speranza di riformismo che solo due anni dopo sarà dissolta dal ritorno della

monarchia inetta, bigotta e arrogante. Ed affida la sua consistente fortuna economica alle cure della giovane moglie Maria Hudson de Merida, che dissiperà tutto in pochissimo tempo, lasciandolo non proprio in miseria, ma privo di una grande parte delle merci, dei titoli, degli immobili e delle navi di cui credeva di essere fortunato possessore.

Le liti successive con la giovane moglie e la rapace suocera lo impoveriranno ulteriormente. Da ricco borghese, nell'epoca della ritirata di Russia e della fine dello stellone napoleonico, quasi che la congiunzione astrale fosse unica, Giuseppe Bavastro diventa un piccolo borghese ex ricco, inguaiato per più di una ragione. Da Baiona Bavastro va subito a Tolone, dal suo amico Massena che capisce la politica e lo può consigliare per il meglio. Ma Massena, proprio perché resta un pescecane (anche se in punizione) ha capito che dopo il disastro della spedizione in Russia gli affari saranno sempre meno, e lo consiglia di tornarsene a Nizza e di ricominciare ancora una volta ad armare una nave per riprendere i traffici consueti. Nella politica e nell'esercito tira una brutta aria, e non c'è spazio nemmeno per i grandi squali. Figurarsi per i pesci piccoli. Comunque né a Nizza né a Genova trova amici disposti ad anticipare palanche. Si ferma qualche giro, mentre altri tirano i loro dadi. E mentre Napoleone abdica, e poi è all'Elba, e poi sbarca, e poi, e poi, e poi ... E mentre il suo protettore Gioacchino Murat, ed il principe Eugenio, tornati stralunati dalle steppe russe, poco pratici di quella materia complicata che è la politica in tempi di rivolgimenti e di botte di fortuna, non sapendo che squali pigliare, si muovono come elefanti tra porcellane e cristallerie.

Il conquistatore di San Nicola



Nell'aprile 1814 Napoleone è confinato nell'isola d'Elba. Con una nave genovese, Bavastro si reca dapprima a Malaga, per chiedere alla nuova moglie anglo spagnola di seguirlo e per fare un po' di conti (quel pochissimo rimasto in cassa lo ritira). Se ne riparte da solo e immediatamente per Lisbona, dove si trattiene poche settimane, poi fa vela per Napoli, per incontrare quello che è restato del suo personale particolarissimo rapporto con la politica e con le passioni patriottiche: il re Gioacchino Murat, che proprio in quel periodo è rientrato dalla rovinosa campagna di Russia a dispetto di Napoleone che lo avrebbe voluto alla difesa di Parigi, e poi aveva aperto trattative con gli austriaci e perfino con gli inglesi, salvo tornare napoleonico durante i cento giorni. Murat, formidabile combattente sul campo di battaglia (anche in Russia, era entrato tra i

primi a Smolensk il 17 agosto 1812), e buon riformatore sul terreno dell'amministrazione concreta, era molto meno in gamba negli intrighi e nelle fasi nelle quali occorre capire che il vento sta cambiando, per prendere tempestivi provvedimenti.

Sua moglie, Carolina, tiene due suoi osservatori personali al Congresso di Vienna, dove il regno di Napoli non è rappresentato né tutelato da nessuno, e tratta con il Metternich, sfruttando il particolare di essere stata sua intima conoscente. Gioacchino era incerto. Il suo obiettivo era quello di rimanere re di Napoli, e magari di qualcosa di più. Ma non aveva idea se questo risultato andasse perseguito a fianco dei vincitori di Napoleone, ovvero con il Napoleone redivivo dei cento giorni. Con i popoli dell'Italia ai quali farà appello a Rimini con l'omonimo proclama, oppure con altri alleati.

Se Murat non aveva chiaro con chi allearsi, Giuseppe Bavastro aveva tutto chiarissimo: lui stava con re Gioacchino, e basta.

Appena si presenta a Napoli, ai primi di ottobre del 1814, Giuseppe Bavastro si mette quindi a disposizione di Gioacchino Murat. Questi sul campo, lo nomina consigliere navale. L'incarico è delicato. Si tratta di individuare i punti più deboli della costa, e di organizzarne la difesa. Per riuscire nell'impresa il Re di Napoli gli mette a disposizione cinque fregate al comando delle quali perlustra il mare Tirreno.

Ma Bavastro non si limita a studiare i punti deboli della costa. Ha capito che occorre stare in campana, e prevenire gli eventi. Sicché nel tempo libero frequenta angiporti e bettole, cercando di raccogliere informazioni dal canagliume che popola quel mondo, non disdegnando di travestirsi da marinaio di nave corsara.

Nel corso di queste operazioni di controspionaggio, che svolge mentre il re è andato al nord, (a lanciare il proclama di Rimini, a cacciare gli austriaci da Modena, che però si fermarono sul Panaro e soprattutto a Occhiobello. A metà aprile 1815 Gioacchino

si attestò a Tolentino per resistere, ma fu battuto) e viene a sapere che Gioacchino Murat è stato abbandonato da una parte del suo stesso esercito, e che al suo rientro a Napoli lo attenderebbe un complotto di palazzo.

Quando poi viene a sapere che Murat sta rientrando a Napoli, lui prende la decisione di occupare personalmente una delle isole Tremiti, e precisamente San Nicola, dove attendere notizie e direttive dal Re di Napoli, dopo aver detto alla guarnigione di aver ricevuto ordini precisi di difendere a tutti i costi l'isola da ogni possibile attacco nemico. Nel dubbio, insomma, il suo vecchio istinto corsaro gli dice che è meglio non rimanere a Napoli, esposto a tutti i venti borbonici, inglesi e framassonici, aspettando in un rifugio sicuro che si capisse la fine di una storia per niente chiara. Del resto anche Gioacchino Murat capisce pochissimo di quel che sta accadendo. Dopo Waterloo (Napoleone non si fidava più, e respinse la sua domanda di arruolamento nell'esercito che stava per combattere la sua ultima battaglia, ma poi scrisse nelle "Memorie" che forse Murat gli avrebbe dato la vittoria. Comunque dopo Waterloo Gioacchino Murat era finito in Corsica mentre sua moglie Carolina a Napoli aveva trasmesso i suoi poteri agli inglesi che l'avevano imbarcata in una loro nave con direzione Trieste. Metternich gli aveva fatto sapere che l'Austria sarebbe stata disposta a dargli asilo e a riconoscergli il titolo di conte se avesse rinunciato al trono di Napoli. Gioacchino il 28 settembre del 1815 prese invece il largo dalla Corsica con sei tartane noleggiate e comandate da un ex corsaro di Malta, probabilmente collegato con gli inglesi, con l'illusione di rientrare nel Regno di Napoli festeggiato dal popolo come era successo a Napoleone quando rientrò dall'Elba. Bavastro, ignaro di ogni cosa, governa l'isola di San Nicola. Mentre aspetta gli sviluppi degli eventi, si impegna a fortificare meglio l'isola. Dove però, mancando ogni notizia,

non viene informato del fatto sostanziale dell'avvenuta fucilazione di Gioacchino Murat, e quindi della definitiva fine di ogni tentativo di resistenza all'Europa che ha vinto a Waterloo.

Forse Bavastro non ebbe ragione per un soffio di vento. Alcune storie raccontano che una violenta tempesta scompaginò la modesta flotta di Gioacchino Murat, e che un solo legno restò in contatto con quello di Murat, sospinto dalla corrente nel golfo di Sant'Eufemia, in vista di Pizzo di Calabria. Le stesse storie raccontano che Gioacchino Murat avrebbe voluto, anche in quella formazione ridotta, attraversare lo stretto di Messina e risalire l'Adriatico, forse fino a Trieste, forse - chissà - fino alle Tremiti. Ma il corsaro di Malta rispose che in ogni caso occorreva scendere a terra per rifornirsi di viveri. Ci fu un alterco e una diffidenza ulteriore che convinse Murat ad andare all'avventura a Pizzo calabro, con i trenta compagni che gli erano rimasti, convinto che il popolo si sarebbe sollevato in suo favore, e andando incontro invece alla sua rovina ed alla fucilazione.

Questi avvenimenti, per sommi capi, saranno illustrati a Giuseppe Bavastro dal comandante dello ship da guerra di sua maestà inglese H.M.S. Partridge, William Purchas, che nella fattispecie era una fregata armata di trenta cannoni. Fu quello il mezzo di trasporto che riaccompagnò a Genova Bavastro ed i suoi marinai, in virtù di precisi accordi nel frattempo intercorsi tra le grandi potenze, tendenti a scongiurare la repressione di quanti nel regno di Napoli avevano collaborato con i francesi e con Murat. Siamo sul finire del 1815. Il 14 ottobre di quell'anno Napoleone sbarcava nell'isola di Sant'Elena.

E per quanti nel Mediterraneo si erano battuti in suo nome, arrivava il tempo delle vendette dei miserabili, della sorveglianza poliziesca, degli amici che si sciolgono come neve al sole. Bavastro ha 55 anni. Troppi per cambiare bandiera. Troppo pochi per andare

in pensione. Soffre della forzata inattività. Ma soffre molto più delle banderuole, e delle folle che vanno in soccorso al vincitore, com'è regola della vita sociale.

Fa i suoi conti. Ricorda che in Algeri vanta molti crediti importanti e decide di interpretare la parte dell'italiano in Algeri. Acquista una villa lungo il litorale. E studia i porti, gli approdi e le difese costiere, forse per un presentimento, o forse solo per una abitudine acquisita in Portogallo, in Spagna e nel Regno di Napoli.

Ma ormai conosciamo bene l'uomo. E sappiamo che non si tratterà a lungo nella bella villa sulla costa algerina, in tranquilla meditazione, con le palanche messe insieme in anni di arrembaggi violenti ed astuti. Quando il mare e la navigazione ti sono entrati nel sangue, 55 anni sono l'età dell'adolescenza, e le grandi svolte storiche dei particolari trascurabili, o, meglio, delle storie maggiori nelle cui pieghe cercare e vivere la propria storia individualista e borghese.

Sicché il cittadino di Genova Giuseppe Bavastro si sposta a Livorno, con il denaro sufficiente a costruire ed armare l'ennesima sua nave. Che stavolta chiamerà, non certo a caso, "Esperance".

La "Esperance" era una fregata con quaranta cannoni e 110 marinai. Gli costò la bella somma di tre milioni di franchi. Ma una volta al comando della sua nuova fregata, che, manco a dirlo, batteva bandiera tricolore, Bavastro non ha più titolo per combattere la guerra di corsa. E mette le vele e la prua su una rotta nuova: verso l'America del sud, verso la Colombia di Simon Bolivar, ammiratore di Napoleone e di quanti hanno combattuto per lui.

Poca cima poco marinaio



Quando Bavastro mette la prua della "Speranza" in direzione del Sudamerica, intenzionato a mettersi a disposizione del trentacinquenne Simon Bolivar che stava liberando dalla dominazione spagnola il Venezuela e la Nuova Granata, per riunirle tutte a 39 anni, nel 1822, assieme all'Ecuador, in una unica repubblica che gli storici avrebbero chiamato la Grande Colombia, aveva 58 anni. Una differenza di ventitre anni era ampia anche allora. Ma le differenze vere erano altre. Bolivar dissipò una fortuna personale per una idea di unità del continente latinoamericano, rifiutando i danari che la vicenda politica gli offriva di continuo. Né Massena, né Bavastro la pensavano in quel modo, a dire il vero alquanto stravagante. Bolivar partì ricco dallo zuccherificio paterno di Caracas per morire povero

in un altro zuccherificio, di proprietà dello spagnolo don Joaquin de Mier a San Pedro Alejandrino, a due passi dal confine della sua terra natale ma con la proibizione di entrarvi. Bavastro partì benestante dal porto di Nizza e morì benestante nel porto di Algeri. E navigò sempre per mare, mentre Bolivar navigò solo per terra e nel mondo delle idee politiche. Senza trovare mai un porto sicuro e definitivo.

Inoltre Simon Bolivar aveva fretta. Sarebbe morto dodici anni dopo, nel 1830, a 47 anni, scampato di un soffio ad una congiura di suoi ex amici grazie al coraggio di una delle donne più importanti della sua vita, Manuelita Sàenz, amareggiato e deluso, mentre Giuseppe Bavastro tutto pimpante affrontava l'ennesima campagna militare: l'invasione di Algeri da parte della marina militare francese (e borbonica). Destini diversi. Obiettivi diversi. Labirinti diversi.

Se ha ragione il detto di mare "poca cima, poco marinaio", va detto che nel 1818 sia Bavastro che Simon Bolivar avevano sufficiente imbando da recuperare. Ma l'imbando di Bolivar serviva a tentare di cambiare la Storia dell'America e quindi del mondo intero, (arando il mare), mentre il resto della cima di capitano Bavastro era destinato a tutt'altra causa, molto privata. Nonché a chiarire sempre meglio la complessità degli intrecci di vita, che non riescono ad essere contenuti e compressi in schemi lineari dove il bianco è solo bianco, ed il nero è solo nero. Anzi. Più capitano Giuseppe Bavastro si impegna nella sua impresa individuale ed individualista con un vaghissimo sfondo politico, più emerge con prepotente evidenza l'inestricabile intreccio tra valore personale e processi più grandi che trasportano le singole esistenze come le correnti oceaniche, mescolando i destini e le fortune in giochi dove il caso ed il valore si misurano in interminabili partite.

Quando ho cominciato a sfogliare le carte che dimostravano la storicità dell'esistenza dei Barbastro aragonesi, poi diventati

Bavastro liguri, e infine riassunti nell' esistenza del capitano di fregata con la Legion d'Onore ma senza la cittadinanza francese, ero soprattutto fiero di scoprire una storia che credevo sepolta nell'oblio.

Poi, mentre mi rendevo conto che si trattava di uno strano oblio, nemmeno tanto esteso e generalizzato, e mentre mi venivano curiosità da studioso, voglie di verifiche sempre più attente dell'autobiografia dettata al tenente di vascello De Saint Haouen e rielaborata dallo scrittore Henry Lauvergne, avvertivo che la cosa stava prendendo tutt'altra direzione.

Sulle prime non mi era chiaro il senso di quella metamorfosi. Attribuivo il mio interesse al fatto che Bavastro potesse essere simbolo involontario di un certo modo di essere borghese e segmento di società civile in una fase di grandi rivolgimenti politici, e in un'epoca dove la cosa stava nascendo, al punto che neppure il termine "borghese" esisteva. Come è noto, nell'età napoleonica non c'erano i borghesi, ma i "proprietari".

Il termine fu coniato durante la monarchia di luglio, quella che va dal 1830 al 1848, che ha come protagonista Luigi Filippo d'Orleans e Carlo Marx come inventore della famosa battuta sulla storia che si ripete, ma passando da tragedia a farsa. Sicché, passando da tragedia a farsa, la monarchia di luglio avrebbe inventato il termine, per designare una classe che proprio in quel momento era definitivamente al potere in quanto sistema di classi medie consolidate e stabili, fortemente intenzionate a ignorare il cosiddetto "popolo" e a dominare il sistema politico.

Mi sembrava possibile leggere l'esistenza di Giuseppe Bavastro come la descrizione di un ideal tipo nuovo, che doveva essere prodotto dalla borghesia dei commerci e della identità di classe in costruzione per avere la meglio sulla nobiltà dei vecchi regimi, sui localismi di vecchio regime e sulle fantasie rivoluzionarie del popolo che ha solo catene da perdere e dei suoi alleati.

Libero dai "pesi" dell'istruzione e dei saperi politico militari, con una sua cultura selvag-

gia, agli antipodi delle levigate culture nobiliari o di quelle costruite sommando il passato e la critica del passato, questo uomo nuovo cittadino dei mari e dei porti mediterranei finisce per entrare nella testa come la chiave di volta di processi che anche oggi consentono di affermarsi e di esistere a chi li percorre arditamente.

Ma questa, che pure non è una pista da poco, non era la ragione maggiore.

Me ne resi conto una sera di grande odio e di profondo rigetto per tutte le imprese che venivo elencando e che mi facevano soffrire per la loro apparentemente inutile ripetitività, in un treno che mi portava da una intervista fatta a Roma, al direttore di una rivista culturale, ad altre riunioni per impaginare la mia rivista e il mio periodico, mentre pensavo "ma che c'entra questo Bavastro con la mia vita di giornalista imprestato alla politica" mi venne la risposta.

L'elenco insopportabile delle navi comandate dal capitano di fregata improvvisamente mi sembrò fare il paio con l'elenco altrettanto insopportabile dei periodici e delle riviste che ho voluto fondare nella mia lunga esistenza di randagio tra i piccoli poteri della politica e di scrivano di ventura, testate dai nomi sempliciotti nelle quali ho scritto e che ho quasi sempre finito per dirigere, dopo aver trovato armatori che ritennero conveniente per loro stessi finanziare le mie caravelle di carta.

E lo spirito con cui ho scritto, le pulsioni con le quali ho diretto, quel pomeriggio, complice il treno e la stanchezza, mi sembrarono lo spirito del corsaro Bavastro che godeva negli arrembaggi e nelle furberie delle manovre che incastravano l'avversario, avendo un rapporto di sostanziale distacco con il potere e con la Storia, ed avendone in cambio clamorose e colossali legnate. E allora, come la signora Bovary per Maupassant, anche Bavastro c'est moi? Chi può dirlo?

Non saprei davvero se tutti sono in grado di trovare analogie tra la propria esistenza e le imprese del titolare della Legion d'Onore, capitano di fregata. Non credo. E, comun-

que, quel pomeriggio, nel treno da Roma, non mi appassionai a questa ricerca. Mentre mi appassionò il nesso che avevo creduto di scoprire, e che pure ha tutte le differenze che è giusto che ci siano, a partire dalla differenza sulle culture, dal mio gusto del fare flanella che è opposto alla nevrotica ossessione ad agire di Bavastro che, mentre mi perdo nei ricordi di un pomeriggio in treno, partito dal porto di Livorno a bordo della "Esperance" ormai è già arrivato nei mari del sud, e più precisamente a La Guayra, porto di San Leon de Caracas, che all'epoca era nella Colombia dove il potere era sempre più chiaramente il generale Simon Bolivar, mentre oggi La Guaira è in Venezuela, nello "Estrado Vargas" a 35 chilometri da Caracas, e a dodici chilometri dal principale aeroporto del paese, l'aereopuerto internacional Simon Bolivar.

Perché questa persona che ho appena finito di definire un tipo ideale di borghese accumulatore e scambista di beni, capitalista, inserito in una idea di cittadinanza larga, decide di abbandonare l'intera piazza mediterranea che improvvisamente gli va troppo stretta, investendo una cifra che non aveva mai dovuto spendere prima di allora per una nave, tre milioni di franchi, e chiamando il risultato dell'investimento e del lavoro di ceruita e di ingaggio dell'equipaggio, "Esperance"?

Mi parrebbe troppo semplice accontentarmi della scomparsa di Napoleone, e dello stesso Andrea Massena, che - giova ripeterlo - muore a Parigi nel 1817, per trovare la causa prima, seconda ed ultima del salto di fase nell'esistenza di capitano Bavastro.

"Esperance" è termine generale e generico. Si può sperare di fare ancora palanche, in qualche modo nuovo, dopo aver elaborato il lutto per Napoleone e per le sue utilissime lettere di corsa. Se conosci i porti del Mediterraneo come la tua cantina, o come il tuo giardinetto da coltivare, perché non costruire traffici e commerci nello specchio d'acqua più familiare? Perché oltrepassare

tutti gli orizzonti, e puntare verso l'ignoto? Perché l'unica realtà che in qualche modo all'epoca assomigliava a quello che aveva rappresentato Napoleone era il generale Simon Bolivar? E Bavastro con i suoi mezzi l'aveva saputo e voleva vedere di persona questa possibile opportunità: questa "esperance"?

Con un nuovo salto di qualità nella sua vita, con un giro di boa che non ci si aspetterebbe mai da un signore che può disporre di tre milioni di franchi per armare una nave, avendo cinquantotto anni, e la possibilità di mettersi comodo in qualche villino della costa algerina, a guardare tramonti, tempeste e barche tutte vele e cannoni? Probabilmente andò davvero così.

Bavastro non si mette comodo, ma investe di nuovo in una nuova "Esperance". E arriva a La Guayra dove si mette a disposizione dell'ultimo Napoleone che poteva trovare nel palcoscenico della politica di quegli anni. E mette nelle sue mani la cima abbondante di cui dispone.

Il suo abbondante imbandito da recuperare, in un rapporto nuovo, che avrebbe potuto produrre meraviglie se solo fosse stato in grado di essere almeno in parte simile a quanto c'era stato tra il compianto Andrea Massena ed il suo compagno di giochi e di sogni sulla banchina del porto vecchio di Nizza.

Buchi nella sabbia e aratri nel mare

Jenny aspettava lavando piatti e bicchieri in una locanda del porto per ogni razza di squali in scooter. Subiva molestie verbali e non. Accompagnava i clienti nelle stanze di sopra, e poi rifaceva i letti. Un giorno dopo l'altro. Sempre gli stessi ubriachi. Sempre gli stessi volgari e prepotenti cialtroni.

Magari pieni di soldi, ma sempre volgari e cialtroni. In scooter, o in carrozza, o anche a piedi. E Jenny reggeva benissimo tutto, perché in fondo al cuore sapeva che l'epoca degli impuniti sarebbe finita, un giorno. Lo sentiva, ogni volta che le sembrava insopportabile quello che si ripeteva senza mutare di una virgola, lei sentiva che un giorno una nave pirata, tutta vele e cannoni, con la bandiera rossa al vento (la Jolly Roger, alias Joli Rouge) sarebbe entrata in porto.

Quel giorno felice, sulla banchina sarebbero scesi decine e decine di marinai terribili nell'aspetto, armati fino ai denti, che avrebbero ripulito ogni casa, ogni strada, ed ogni angolo del paese, portando tutti proprio lì, nel piazzale di fronte alla locanda di Jenny.

Lei sarebbe uscita. Si sarebbe fatto un grande silenzio, come nelle occasioni molto importanti. E quando il capo dei pirati si fosse rivolto solo a lei, con rispetto ed amicizia, per chiederle "chi dobbiamo fare fuori?", lei avrebbe esibito la sua risata più fragorosa e più agghiacciante prima di rispondere: "tutti". E ad ogni testa che sarebbe caduta lei avrebbe gridato altrettanti sonori e liberatori "oplà!".

Questo era il sogno di Jenny dei pirati. E di tanti altri che, in ogni periferia del mondo, in ogni luogo marginale dell'universo abitato,

subivano le angherie dei piccoli poteri diffusi e sgangherati, e non si rassegnavano a considerare quello il giusto equilibrio della realtà, oppure la prova che il Signore riservava ai suoi figli prediletti per prepararli alle delizie eterne del paradiso dei vinti.

Ma Bavastro non era un pirata. Lui non aspettava la soluzione finale, né aveva intenzione di impersonare il comandante della nave che entrava nel porto davanti alla locanda di Jenny per regolare tutti i conti e azzerare ogni ingiustizia in un bagno di sangue definitivo. Lui era tutto vele e cannoni, ma in nome di una nazione e di una causa, contro il nemico giurato che parlava inglese o aveva a che fare con l'Inghilterra. Finito Napoleone, non se l'era sentita di fare il salto da corsaro a pirata. Jenny non poteva contare su di lui.

Ma tutti gli squali in scooter di lingua inglese, o amici dei vecchi regimi che tornavano al potere sui troni d'Europa, non erano ancora autorizzati a stare tranquilli. Magari in "sura-merica", magari nel Nuovo Mondo, ma Bavastro avrebbe trovato qualcuno che ancora si batteva contro i vecchi regimi, e si sarebbe unito a lui, almeno fino a quando quella causa si fosse mostrata frequentabile e vincente.

La speranza è questa, di trovare una causa frequentabile, avendo una testa da corsaro napoleonico. Nell'intero bacino mediterraneo, non c'era niente del genere. Ma nel Nuovo Mondo, a sud del Tropico del Cancro,



tra Giamaica, Haiti, il Venezuela e la Nuova Granata, succedeva qualcosa di molto interessante.

Chi lo avrà detto, a Bavastro? Qualche veliero? Qualche patriota in attesa di emigrare? Qualche massone carbonaro bene informato? Qualcosa sarà rimasto in piedi della rete di servizi e di sette che lo avevano assistito per tutta l'epoca del tricolore francese spiegato sull'albero di maestra.

Certo, la data della partenza è scelta con grande sapienza.

Quando Bavastro è a Napoli, al fianco di Gioacchino Murat, e quando fa il giapponese irriducibile nell'isola di San Nicola nelle Tremiti, il Libertador ha già definito americani quelli che lottavano assieme a lui per l'indipendenza, dovunque fossero nati e qualunque fosse il colore della loro pelle, ed ha già definito nemici quelli che non muovevano un dito, anche se nati in America, ed ha scritto la "carta di Giamaica".

Ma si trova nella condizione di un capo che deve rimettere tutto in discussione, ripensando strategie e compagni di lotta, per sperare di avere successo. In questa parentesi quadra della vicenda umana e politica di Simon Bolivar, Bavastro si stabilisce ad Algeri, in una villa lungo il litorale, dove spende parte della sua rendita.

Sarebbe stato curioso, interessante e forse addirittura "bello" se proprio in questa fase, nel momento del bisogno, dall'altra parte dell'oceano ed in fondo al lago Mediterraneo il capitano Bavastro avesse avvertito la possibilità di dare una mano ed avesse investiti i suoi risparmi, la sua esperienza, le sue vele ed i suoi cannoni nell'impresa di liberazione e di ricomposizione unitaria del Simon Bolivar.

Di un grande conquistatore che saprà usare i grandi ideali costruiti in Europa e l'idea di costituzione e di assemblea costituente come "panacea" ai mali di un continente in cerca di unificazione e di liberazione. Di un combattente che userà la dittatura militare e la "costituzione vitalizia" (la presidenza a

vita) al servizio di un grande disegno, che non riuscirà a realizzare, riempiendo di amarezza gli ultimi anni della sua esistenza. Invece l'ideal tipo della borghesia che formava i suoi capitali in vista dei liberi scambi stava fermo un giro ad Algeri, magari cercando di capire da una rete di informatori che nei grandi porti del Mediterraneo di certo non mancava, ma anche dai suoi vecchi amici massoni e carbonari da che parte del mondo conosciuto ci fosse modo di combinare a qualche buon affare anche le vecchie passioni politiche.

E qualcuno (forse più d'uno) gli fece capire o gli disse che in tutto il Mediterraneo per lui tirava un'aria brutta.

Adesso gli inglesi contavano molto di più, anche in Francia, e nemmeno ad Algeri si poteva essere sicuri che non arrivassero, e che non si ricordassero di quel corsaro napoleonico che li aveva così tanto infastiditi. E poi la stessa Francia, con la rete di spie che ben conosceva, ma che adesso erano tutte rigorosamente borboniche, lo teneva in osservazione e non avrebbe mai consentito una ripresa delle sue tradizionali attività. Sicché se il capitano Bavastro voleva tornare in mare doveva porsi obiettivi più ambiziosi del bacino del Mediterraneo, soprattutto dopo la scomparsa di Massena. E nel novembre del 1818, quando la "Esperance" salpa dal porto di Livorno, Simon Bolivar ha superato da tre anni il periodo peggiore della sua vita, ed è solidamente attestato nel fiume Orinoco, pronto a condurre la grande campagna di liberazione della Colombia che sarà cosa fatta nel dicembre dell'anno successivo.

La nave "Esperance" approda nel porto di La Guaira, che oggi, come ho già segnalato al lettore attento, è un enorme porto venezuelano in uno stato che prende il nome dal doctor Jose Maria Vargas, un fedele del Libertador morto nel 1854 dopo essere stato un paio di volte presidente del Venezuela (nominado, ezpulsado e demissionado, secondo gli usi dell'epoca e dei luoghi),

mentre allora era nella provincia di San Leon de Caracas, in Colombia.

Prende contatto con Bolivar, all'epoca "Capo supremo della Repubblica del Venezuela" che gli offre di entrare nella marina militare venezuelana, in appoggio alla lotta dei coloni contro la Spagna.

Il quartiere generale di Bolivar era in quel momento a Calcara sul fiume Orinoco, e vi si stava progettando la conquista di Cumanà, prima città del continente americano, città natale di Antonio José de Sucre, fondata dagli spagnoli nell'anno 1521, punto strategico sulla riva del mare delle Antille, che impediva il passaggio di truppe lungo la direttrice Barcelona - Cumanà.

Il piano di attacco prevedeva il concentramento in Angostura (oggi Città Bolivar) di tutte le navi disponibili in vista di un attacco dal mare, al quale sarebbe seguito un intervento di forze terrestri. Il comando generale delle operazioni era affidato all'ammiraglio Brion, comandante della flotta. Giuseppe Bavastro avrebbe avuto il comando della fregata "Belona", che prendeva il suo nome dalla dea Bellona, una divinità di origine sabina che ora fu nutrice, ora sorella ed ora sposa del dio della guerra, Marte, al tempo in cui nacquero i miti.

Il convoglio è composto dalla nave ammiraglia, la "Brisona", dalla goletta "Costitution", dalla fregata "Repubblicana", dalla "Belona" e da altre sette navi. Nella baia di Cumanà Giuseppe Bavastro mette in atto il suo schema classico di combattimento: si presenta da solo di fronte al golfo di Cariaco, studia la dislocazione dei cannoni e poi sfida direttamente la fortezza ingaggiando un combattimento quasi suicida, dove tutto si gioca sull'abilità di chi sta ai pezzi nel colpire davvero i punti nevralgici dell'avversario. Alla fine dello scontro la "Belona" si presenta senza alberi, e con i cannoni quasi tutti inservibili, ma la fortezza è saltata in aria con tutta la sua santabarbara, e quindi la piazzaforte di Cumanà è capitolata.

Bavastro ed i sopravvissuti del suo equipag-

gio guadagneranno a nuoto le navi più vicine, ma sono gli artefici di una vittoria molto utile al Venezuela ed al disegno di Simon Bolivar.

Tuttavia gli squali in scooter sono sempre attivi, e gelosie ed ingratitudini sono il prodotto costante delle loro evoluzioni.

L'ambiente dei generali, dei colonnelli e degli ammiragli era mefitico per lo stesso Bolivar, che non a caso finirà nel suo labirinto borbottando frasi oscure sull'aratura dei mari. Figurarsi per un pesce fuor d'acqua come Bavastro, che non aveva mai retto il confronto con il mondo dei militari di terra o di mare, in assenza di robuste reti protettive stese da Andrea Massena e sorvegliate personalmente dallo stesso.

Quando "El libertador" avrà compiuto tutta la sua opera, poco tempo prima di morire scriverà ad un amico una celebre lettera, ripresa sul letto di morte nel cosiddetto testamento spirituale dettato a Jose Laurencio Silva.

"Voi sapete - è scritto in quella lettera - che ho avuto il potere per vent'anni, e non ne ho ricavato che alcune conclusioni sicure.

Primo. L'America è ingovernabile da chi la pensa come noi. Secondo. Colui che persegue una rivoluzione ara nel mare. ("El que sirve una revolucìon ara en el mar") Terzo.

La sola cosa che si possa fare in America è emigrare. Quarto. Questo paese cadrà infallibilmente nelle mani di piccoli tiranni ("tiranos los casi imperceptibles de todos los colores y razas.")

Bavastro non era un politico. Non aveva sistemi ideologici da far affermare. Capiva il mare, sapeva battersi, ma quando lo scontro si faceva stringente preferiva far saltare la santabarbara e buttarsi a nuoto alle raffinate conversazioni diplomatiche.

Dopo la battaglia di Cumanà sentì poca gratitudine e molte perfide accuse. Non essendo uomo intenzionato ad arare il mare (o a fare buchi nella sabbia, come avrebbe scritto molto più tardi il piemontese Ragazzoni, nel giugno del 1914), sereno y alegre, valiente y osado (secondo la lettera dell'inno di Riego),

si mette sul mercato, e si sposta sull'isola "La Margherita" (anche oggi una meraviglia di isola, sia come località turistica che come ideale rifugio di eventuali nuovi corsari) per dare una mano ai coloni che si battono contro la Spagna giusto nel momento in cui tra Cadice e Madrid il generale Rafael José Maria Manuel Antonio del Riego riporta in auge la carta costituzionale ed alcune idee di libertà scoperte in Francia e ancora spendibili.

Alcuni armatori gli propongono di assumere il comando della "Poupe", una nave armata per la guerra di corsa, per accompagnare convogli e fare del cabotaggio armato lungo le coste del Centroamerica.

E' l'ultimo canto, il canto del cigno, del comandante corsaro con la Legion d'Onore?

Per quasi un anno, dal settembre 1820 fino al maggio 1821, dopo aver personalmente curato la sistemazione di quarantasei cannoni, Bavastro ripeterà le gesta che lo avevano reso famoso in tutti i porti del Mediterraneo. Sconfiggerà pirati, catturerà navi. Ma anche capitano Bavastro ha un limite, e all'età di sessantuno anni, in pieno accordo con i marinai che erano venuti in America da Livorno e da Nizza, cambia improvvisamente la rotta della "Poupe" e getta l'ancora nel porto della Nouvelle Orleans, in Luisiana, nel mese di giugno del 1821. La città è stata fondata dai francesi, parla una lingua a lui nota, e anche se una complessa trattativa politica e commerciale ha cambiato la bandiera negli edifici pubblici, l'aria che si respirava era in buona sostanza di casa.

La lotta in mare aperto sembrerebbe finita. Giuseppe Bavastro acquista una grande tenuta, che vuole ingrandire e intende coltivare seguendo in grande formato il consiglio di Voltaire e di Candide: bisogna coltivare il proprio giardino.

Quindi apparentemente la crociera della "Poupe" era davvero l'ultimo canto del marinaio Bavastro. L'ultima volta che aveva fatto i conti con i venti e con le vele, con le correnti e con gli approdi, e con il rombo del

cannone.

Anche perché a sessantuno anni, e con un discreto mucchio di palanche ci si può mettere comodi, nella Nouvelle Orleans dei tempi eroici e dei battelli a ruota che risalgono il Mississippi.

Ma chi è arrivato a leggere fin qui, la cosa, vera per chicchessia, non può sembrare vera per Giuseppe Bavastro. Non c'entra più Genova, o la navigazione. Qui forse c'entra la Spagna, ed il mistero di Barbastro, fucina di culture che si intrecciano e di forze della natura che si scatenano. Quello che è certo, è che capitano Bavastro non finirà i suoi giorni nelle campagne della Nuovelle Orleans, capitale della Louisiana, commerciando zucchero di canna, e balle di cotone, e ascoltando i blues. Per ora si tiene in disparte.

Nei Carabi accadono fatti che certamente non ignora, e che non lo lasciano indifferente. La Storia esplode in fuochi d'artificio davvero grandiosi. Nel 1822 Simon Bolivar entra trionfalmente a Quito accanto al generale Antonio José de Sucre, e conosce Manuelita Saenz. Nel 1824 le ultime truppe lealiste spagnole erano state cacciate dal Perù; il generale Antonio José de Sucre aveva vinto ad Ayacucho, diventando Gran Mariscal de Ayacucho. Simon Bolivar è a capo di tutto ma tutti contrastano il suo sogno unitario; nell'agosto del 1825 nasce la repubblica della Bolivia. Nel 1824 un colpo di stato fa nascere di Stati Uniti del Messico. Ma Bavastro non accetta le richieste di chi vorrebbe ancora coinvolgerlo nella lotta militare. Tornerà ancora a navigare, e sentirà ancora il rombo del cannone, ma nel suo ambiente naturale, che è il Mediterraneo. Il più lontano possibile dalla medusa della storia universale, che non va guardata mai negli occhi, e che, possibilmente, va accuratamente evitata.

L'italiano in Algeri



E' l'ottobre del 1826, quando Giuseppe Bavastro riappare a Nizza. Passeggia nello stesso porto dove attracca dai suoi viaggi nel Mediterraneo orientale e nel Mar Nero un diciannovenne dall'aria vispa: tale Giuseppe Garibaldi, iscritto nei registri dai marinai di Nizza da quando aveva 14 anni. Anche questi due confini vanno presi in considerazione: su quel molo è passato Andrea Massena, che è ormai il passato, e che è morto a Parigi nel 1817. E sta passando il futuro, nella persona di Giuseppe Garibaldi. Tra passato e futuro, c'è il nostro Bavastro. A Parigi da due anni c'era un nuovo re, Carlo X di Borbone, che aveva instaurato una prassi di governo apertamente reazionaria. Era talmente reazionario, che sfidando i francesi con ordinanze sempre più illiberali, si avvicinò al colpo di stato e provocò poi, a fine luglio del 1830, un contraccollo popolare (le tre gloriose giornate di sollevazione e di barricate) che lo misero alle porte del potere e della Francia.

I liberali moderati, dopo la fuga del re Carlo X di Borbone incoroneranno Luigi Filippo d'Orleans, che diede più potere a finanziari,

industriali e grandi proprietari terrieri, cioè la borghesia, nella sua natura di classe. Giuseppe Bavastro, mentre a Parigi capitava tutto questo, e mentre Giuseppe Garibaldi navigava su una nave di nome "Clorinda" tra il Mar Nero, le Canarie e Marsiglia, aveva due altri problemi. Voleva diventare cittadino francese, e voleva tornare in mare, a sentire l'odore della salsedine mescolarsi a quello della polvere da sparo.

Riuscì in entrambi gli intenti, nonostante i pasticci di Carlo X e del suo primo ministro Auguste Polignac. A dimostrazione del fatto che chi ha problemi semplici e precisi riesce a risolverli, soprattutto se non si complica la vita con la politica e con la storia.

La tanto desiderata cittadinanza francese, la otterrà come ricompensa per i servizi resi nell'ultima campagna navale mediterranea della sua esistenza. La campagna fu quella di Algeri, che va spiegata meglio per capirne qualche contesto essenziale. Tutti sappiamo che l'Algeria non è più francese dai tempi del Generale De Gaulle. Qualcuno ha anche visto il film sulla battaglia di Algeri, e quindi sa che è politicamente corretto stare con gli algerini che si sono liberati, piuttosto che con i francesi che non si comportavano gran che bene, nelle vesti di colonialisti.

Sappiamo anche che poi, più di recente, con la religione ed i fondamentalisti le cose si sono ingarbugliate e non è più chiaro come si uscirà dall'imbroglio delle elezioni che non garantiscono più la democrazia.

Queste cose si sanno. Meno noto è l'inizio della vicenda coloniale francese. Se se ne sono andati ai tempi del generale De Grulle, quando, come e perché i francesi erano finiti in Algeria?

C'erano finiti - appunto - nel 1830, per volontà del re Carlo X di Borbone e del suo fido primo ministro principe Augusto Polignac, con una spedizione gigantesca partita dalla rada di Tolone forte di 27000 marinai, seicento navi, 40000 soldati. Una cosa che non s'era mai vista e che come minimo eguagliava quella che Napoleone aveva messa

assieme per la spedizione in Egitto. Sarebbe lungo, noioso ed inutile dare conto delle ragioni della crisi scoppiata tra il Bey di Algeri Hussein Pascià e la Francia. La sostanza è che la monarchia francese ritiene necessario lo scontro, e affida la flotta e l'esercito all'ammiraglio Duperré. E chi sarà alloggiato nella nave ammiraglia, con il preciso incarico di essere braccio destro dell'ammiraglio, e sua guida e consigliere sicuro per le manovre e per le scelte da compiere? Ovviamente il capitano di fregata Giuseppe Bavastro, che conosce Algeri ed i dintorni come le sue tasche, e che sarà determinante per la felice conclusione della campagna. A dire il vero, il ministero della marina non prese immediatamente sul serio la richiesta argomentata e documentata che il capitano Bavastro fece non appena seppe dell'impresa in corso di allestimento. La lettera al ministero della Marina è del giugno 1829, e la richiesta fu archiviata senza nessuna risposta. Tuttavia non era facile impedire a Bavastro di andare per mare quando c'era da menare le mani, e il nostro capitano di fregata riuscì a trovare un nobile mallevadore, conte d'Entraigues, che scrisse una nuova lettera datata Nizza (Stato di Sardegna) 19 febbraio 1830, nella quale si rinnovava la richiesta di utilizzare Bavastro per l'imminente spedizione.

E fu grazie a questa sollecitazione che il ministero della marina francese ordina al prefetto delle Alpi Marittime, il quale a sua volta informa Nizza Marittima che "il signor Giuseppe Bavastro si dovrà recare a Tolone dove sarà opportunamente utilizzato nella spedizione che si prepara". I dispacci precisano che Bavastro avrà la paga di ufficiale e svolgerà le funzioni di ufficiale pratico alle dirette dipendenze del comandante in capo dell'intera spedizione, ammiraglio Victor Guy Duperré.

E' il 13 giugno del 1830. Bavastro ha settanta anni rotondi, e consiglia l'ammiraglio Duperré sul miglior punto di approdo a circa tre leghe ad ovest Algeri dove la grande flot-

ta può gettare le ancore e sbarcare tutti i soldati in piena tranquillità. Il 19 giugno c'è lo scontro con i soldati algerini che vengono battuti. La città cade nelle mani dei francesi il 5 luglio alle nove del mattino. La bandiera bianca con i gigli di Francia sventola sulla casbah. Da quel momento cominciò una fase di presenza francese che subito susciterà moti di resistenza organizzata. Sempre a proposito di bandiere, quella attuale verde e bianca con la mezzaluna nasce in quell'epoca, essendo la bandiera del leggendario eroe della resistenza Abd el Kader, che combatté contro la dominazione francese fra il 1830 ed il 1847, ripresa negli anni venti da Messali Hadj, il primo che tentò di costruire una organizzazione popolare di segno anticoloniale.

Carlo X si godette poco la conquista di Algeri. Un mese dopo il re dei francesi è un altro, con orientamenti del tutto diversi. E nel corso di quel mese a Parigi ci sono le barricate e tre giorni di rivoluzione. Bavastro nel frattempo si lascia nominare capitano del porto di Algeri. E' la prima volta nella sua lunga esistenza che accetta di entrare in un meccanismo gerarchico e in un sistema di comando che ha a che fare con l'autorità pubblica e con i pubblici poteri. Il ruolo gli si attaglia benissimo. Conosce quel porto, per averlo frequentato in altre vesti. Conosce i porti del Mediterraneo e le loro problematiche. Ha rapporti, legami, interessi. Se la Francia volesse armare altri corsari, nessuno meglio di lui saprebbe farlo. Se volesse mettere fine, o almeno contrastare l'antica vocazione di Algeri ad essere la casa madre di ogni pirateria, saprebbe fare benissimo anche quello.

Infatti, e non certo per caso, nonostante i rivolgimenti di Parigi, a nessuno venne in mente di revocare l'incarico dato a Bavastro di comandante del porto di Algeri.

Al contrario, sotto il governo di Luigi Filippo d'Orleans passa di grado nel cursus della Legion d'Onore, passando alla dignità di Ufficiale. E, su sua richiesta, il 5 agosto

1832, viene finalmente naturalizzato francese.

Muore nella sua villa vicino al mare, disarcionato da un cavallo arabo. E' il 10 marzo 1833. Ha accanto a se sua figlia, alla quale chiede di aprire la finestra completamente in modo da vedere ancora una volta il mare. Muore ricco, appagato, dopo aver sciupato donne, palanche ed energie in combattimenti pieni di colore e di vitalità. Ha conosciuto personaggi che resteranno nei libri di storia sempre. Non si è mai piegato alla fatica di studiare. Quando sarà giudice di pace, dovrà affittare un assistente per scrivere le sue sentenze. Ma, con tutti i limiti e le esagerazioni di una biografia affidata in parte alla leggenda, la sua figura resta un monumento all'uomo mediterraneo, senza fissa dimora, un po' borghese e un po' figlio di una tradizione che si perde nelle vecchie vicende del continente, non tutte inutili, e non tutte degne di essere ricordate.

Se a qualcuno di noi mancasse un antenato, e si trovasse a disagio a dover discendere da quelli che vanno per la maggiore, Giuseppe Bavastro, ignorante, di lingua mista e povera di vocaboli astratti e concettosi, ma fornito di capacità concrete e perfino di suoi valori in qualche modo civili e sociali, non credo che farebbe resistenza nel diventare nostro trisavolo. Alla faccia degli squali, in scooter, a piedi, o in BMW.

Capisco che avere un antenato così possa infastidire. Ho già messo in guardia il lettore dal rapporto con questo personaggio, che potrebbe diventare sgradevole. Tuttavia se abbiamo accettato l'idea di discendere dalla scimmia, non vedo perché infastidirsi se nell'albero genealogico ci dovesse capitare di trovare un corsaro, essendo assolutamente pacifico e scontato che nel passato ci sono mostri molto peggiori e scatenati. Si può evitare di sapere tutto. E si può spostare uno dei cartigli, o anche molti cartigli, per immaginare paesaggi differenti, e differenti prospettive. Si può fare, sempre che si abbia coscienza di mescolare sempre le carte

dello stesso mazzo, e di giocare sempre lo stesso gioco.

Ammortizzatori del monumento



Per finire, come a volte accade, occorre tornare all'inizio. C'erano gli squali in scooter. Il ministero. Il tassista. E la domanda senza risposta sull'identità nascosta dietro il grigio anonimato di una targa stradale : chi sarà mai, questo capitano Bavastro?

Inoltre c'era un invito al lettore a prendere le distanze. A valutare l'opportunità di fare a meno della risposta, per vivere senza un altro personaggio tra i piedi. Ma è evidente che il lettore che è arrivato fin qui, non ha accettato il consiglio. E adesso Bavastro è una grande figa ammirabile, che ci segue nei pensieri e ci serve nei paragoni, nei ragionamenti arzigogolati, e magari addirittura nei

sogni. Se interessa, se necessita, tutto va per il meglio.

Se ingombra un magazzino già sovraccarico, c'è modo di costruirsi un antidoto, e di usufruire di qualche ammortizzatore intellettuale. Non a caso ho già usato i cartigli della differenza dell'invariabile e del già previsto. Non a caso ho seminato il sospetto ed il risentimento di classe. Ma si può tentare di fare di meglio se si volesse evitare che un tale del quale fino a ieri ignoravamo tutto finisca per appiccicarsi ai nostri sentimenti ed ai nostri ricordi.

La storia ama a volte condensarsi in un individuo. Questi grandi individui rappresentano la coincidenza dell'universale e del particolare, e riassumono stati, religioni, culture e crisi. Almeno di questo era convinto Jacob Burckhardt nella seconda metà del 1800, quando svolgeva le sue lezioni al Politecnico di Zurigo e poi nella sua Basilea. Ebbene Giuseppe Bavastro non ha titoli per essere uno di questi grandi individui. Egli è personaggio di seconda fila. In quanto tale, si può permettere il lusso di anticipare il suo tempo in qualche aspetto della sua biografia, ma anche di essere alla coda dei processi storici in altri aspetti, giocandosi la possibilità di essere un modello, anche perché non si è mai proposto di esserlo per nessuno.

Chi apprezza i marginali, gli accorti navigatori nelle paludi e negli interstizi, troverà appassionante l'avventura del capitano di fregata con la Legion d'Onore. Ma chi va alla sostanza dei percorsi e dei processi non ha bisogno di Bavastro. Anzi, non può avere che danni dall'avvicinarlo e dal convivere con la sua esperienza di vita. Come diceva un tempo per i migliori libri della nostra letteratura il sacerdote dell'oratorio, dopo aver consultato un apposito volume: è sconsigliabile per tutti.

Come sono sconsigliabili, inutili e fuorvianti altri personaggi che ho incontrato e che ho studiato: da Buccolino Guzzoni, capitano di ventura impiccato a Milano nel 1494, per ordine del suo amico e protettore Ludovico il

Moro; al generale Giuseppe La Hoz, assassinato nel 1799 sotto le mura di Ancona dal suo ex amico generale Domenico Pino, mentre guidava gli insorgenti contro i francesi, a Monaldo Leopardi, ad altri ancora. Mezze figure, di seconda fila. Dalla storia incerta. Controversa. Capaci solo di provocare dubbi, senza fornire risposte semplici e percorsi chiari.

Giacomo Leopardi avrebbe voluto dirigere un giornale intitolato "le flaneur". E anche a me sarebbe piaciuto. Tuttavia viviamo in tempi differenti. Oggi i titoli che vanno per la maggiore sono "volere è potere", "cogli l'attimo" e roba del genere, sicché il personaggio da studiare e da imitare è Napoleone, Garibaldi, Cavour.

Bavastro non serve. Tant'è che su di lui in Italia è stato scritto un libro per ragazzi che lo racconta come capitano Trinchetto o come il corsaro Nero, ed un altro testo assai curioso che, sul finire del fascismo, ne raccontava la vita esaltandone le virtù guerriere ed italiane. Niente altro.

Sicché se il nostro eroe fosse apparso al lettore con il fascino di una bella fica, io consiglierei una operazione di presa di distanza rapida. Per piacevole che sia stato il ripercorrere le fasi della sua esistenza sgrammaticata e muscolosa, non c'è modo di usare il suo esempio per navigare nella modernità della globalizzazione. Tanto più che la guerra di corsa è stata abolita dal Congresso di Parigi del 1856, e le barche tutte vele e cannoni oggi sono solo nelle canzoni di Bertolt Brecht e Kurt Weill.

Navigare non vuol dire uscire dal porto ed essere sbatacchiato a destra e sinistra dai venti e dai marosi. "Non ille multum navigavit, sed multum iactatus est", dice il Seneca del "De brevitate vitae" (7.10 - 7.11). Si può dire che uno ha navigato quando è riuscito ad andare in un luogo preciso, dove si era ripromesso di arrivare. Ora, collegando con una linea i mille punti toccati da Giuseppe Bavastro nel corso dei suoi avventurosi viaggi per mare forse - come capita in certi

giochi enigmistici - apparirà una figura, o forse apparirà solo un inestricabile groviglio.

Ma anche nel caso che una figura miracolosamente apparisse (che so, un compasso della massoneria, oppure un fascio romano tanto usato nelle simbologie dei liberatori di ogni continente) non avremmo ancora la prova che il capitano Bavastro abbia davvero navigato seguendo un suo progetto forte, costruendosi il suo proprio destino con la sapienza di un piano razionale unito ad una volontà di ferro.

L'impressione che resta, dopo aver sfogliato carte e biografie, è di differente segno. Nonostante l'apparenza, non fu un monumento. Fu un uomo capitato in mezzo a fatti molto più grandi di lui, che riuscì a sopravvivere nonostante gli dei, i semidei, e gli squali in scooter di ogni razza e dimensione. Insomma, uno come noi.

