

... il deserto che è nell'isola, in te e negli arcipelaghi selvaggi.

*Luigi Berti, Lettera ai castelli d'agave*

Gianfranco Vanagolli

# **Ritorno a Tristan da Cunha**

**Edizioni il Frangente**

# I

Succede che un narratore che non sa più dove voltarsi per trovare una briciola di ispirazione torni indietro, fino a ripescare quel primo spunto giovanile grazie al quale ha cominciato a scrivere, anche se di tutt'altro, forse per averlo pensato troppo ambizioso, sproporzionato alle sue forze, o banale da arrossirne, oppure per essere stato distratto da una contingenza e poi da un'altra e da un'altra ancora, da un treno di contingenze, complici gli editori, i direttori di giornali e di riviste, tutti d'accordo nel dirti qual è la tua strada, dove sta il tuo vantaggio, insomma come ti devi muovere per favorire i loro interessi. Senza però con questo voler dare troppe colpe al prossimo, perché ci si fa male anche da soli, tentando scorciatoie, battendo anticamere opache, oppure cedendo alla sirena dell'applauso a portata di mano; come succede sovente in provincia, dove tante promesse s'impiccano ora alla tentazione folcloristica, ora alla cronaca spicciola, ora alla memoria da cortile e a tutto quello che, di norma, costituisce il sommario della rivistina irrimediabilmente esile nella sua diligente spigolatura nel campo del luogo comune.

Io, cresciuto dentro alcune case editrici importanti con lo pseudonimo di Angelo Mastropietro dopo aver rifilato un calcio, sebbene sofferto, al campanile e per ciò chiamato traditore senza manco un'oncia di gratitudine per essere rimasto comunque per anni, col mio nome, alla sua ombra, da tempo con il cuore a secco, la testa vuota e l'anima alla deriva, mi trovo appunto a riconfrontarmi con quella suggestione originaria e, mentre ci giro intorno, sconto una mai tramontata vena di emozione.

Essa corrisponde a un luogo geografico che ha la sua principale caratteristica nell'essere infimo, trascurabile, un puntino che su un mappamondo giocattolo nemmeno appare e su uno da grandi lo vedi sì e no. Si tratta di un'isola: l'isola di Tristan da Cunha, posta nelle coordinate 37° 06' 44'' S 12° 17' 56'' W, che la collocano rispettivamente a 6400 e a 3700 chilometri dai continenti americano e africano, derelitta sotto la linea dell'equatore, nell'oceano Atlantico.

Avverto che ho scritto di preferenza pagine marinaresche, tutte cose accolte passabilmente bene dal pubblico e dalla critica: anche, devo dire, per il loro sentore di verità, dato che, terminato il liceo, ho strusciato i banchi dell'Accademia Navale e che, pur non avendo mai navigato, se non su una nave scuola – divertendomi molto, al contrario dei marinai della Marina mercantile, che non si divertono affatto – il mare è stato il secondo fonte battesimale della mia vita. Da esso sono disceso con un immaginario e una visione delle cose per cui, nel rispetto della distinzione di Pierre Mac Orlan tra chi vive l'avventura e chi la racconta, così come viene declinata nel *Pe-*

*tit manuel du parfait aventurier*, credo di poter affermare di non aver nulla in comune con il Krühl dello *Chant de l'équipage*.

\*

Il mio feeling con Tristan da Cunha non ha mai conosciuto interruzioni, da quando la individuai un secolo fa su un atlante, mentre ero Jim Hawkins o Gulliver o Peter Pan, ma se devo essere sincero qualche momento di eclissi, anche se solo parziale, sì: ad opera, innanzitutto, di Sant'Elena. Minuscola, anch'essa; spersa, anch'essa. Edmund Halley e Nevil Maskelyne vi sbarcarono, l'uno nel 1677 e l'altro nel 1761, per puntare i loro cannocchiali sul firmamento del cielo australe. Maskelyne, un portento nell'uso del quadrante di Hadley e delle tabelle di Mayer e quindi nell'azzeccare la longitudine in base alle distanze lunari, calcolò con la consueta esattezza per la prima volta quella dell'isola, sciogliendo l'ultimo velo che l'ammantava. I portoghesi, che l'avevano scoperta agli albori del Cinquecento, l'avevano tenuta gelosamente nascosta al mondo intero e in una fitta bruma era cresciuta la sua prima popolazione, una ventina di individui, quindici dei quali figli di cinque tra schiavi e schiave sottrattisi con la fuga alle catene. Poi era stata una scommessa persa per le navi della Compagnia Olandese delle Indie Orientali e quasi una leggenda per quelle di ogni bandiera provenienti dal capo di Buona Speranza sull'ampio soffio degli Alisei. Nel 1815, ormai diventata una delle tante *stone ships* di Sua Maestà Britannica disseminate in tutti e sette i mari, vi era sbarcato Napoleone,

destinato a morirvi avvolto in un malcelato sgomento sei anni più tardi. Come avrei potuto negarle un fascino che ha oggettivamente pochi paragoni? Senza contare che, per circostanze di vario genere, mi sono occupato di Napoleone su un'altra isola importante della sua clangorosa parabola, l'Elba, con dei saggi e perfino con un romanzo di sapore stendhaliano, coltivando necessariamente una *liaison* tra Portoferraio e Longwood, separate da pochi mesi nella loro comparsa sul libro della grande storia.

(Quanto all'Elba, stupirò qualcuno affermando che mi sono sorpreso a immaginare con la massima intensità, anziché un episodio plastico della sua breve indipendenza, la ridda dei sentimenti che certo turbò il suo spropositato sovrano nell'apprendere la notizia della morte di Josephine: non ne fece partecipe nessuno, nemmeno i suoi più fidi: forse pianse, solo, nella biblioteca della sua reggia da due soldi, dove alcuni libri che aveva portato con sé dalla Francia sapevano già di Pateficio. Anche i sanguinari possono commuoversi, che questo ci meravigli o meno: le sue lacrime pubbliche per il maresciallo Lannes morente a Essling furono sincere).

Dopo Sant'Elena è stata la volta dell'isola di Ascensione, ugualmente smarrita nell'Atlantico. Non la salva, infatti, l'essere distante da Tristan da Cunha 1300 chilometri, quando 1600 la separano dalla costa africana. Al di là dei pochi, remoti e confusi fantasmi lusitani che si ripropongono immancabilmente in tutta quell'area, essa viene incontro a chi ne cerca curioso la storia con un naufragio che ebbe come protagonista, nel febbraio del 1701, l'HMS *Roebuck*, un *fifth rate* da 29

cannoni. I sessanta uomini del suo equipaggio vissero nel terrore di morire di sete, finché, spronati dal loro comandante, William Dampier, un vecchio bucaniere rotto a ogni impresa, non trovarono una sorgente che li tenne in vita finché non furono recuperati.

Ma l'acme, lacerante, della saga di quest'isola maturò nel maggio del 1725, quando vi fu relegato con pochi viveri e una tenda un marinaio olandese. Si chiamava Leendert Hasenbosch e un tribunale formato da comandanti riunito a Cape Town lo aveva riconosciuto colpevole di sodomia. Esaurita una modesta scorta d'acqua, vagò per i boschi di bambù e le petraie dell'isola senza imbattersi nella fonte che aveva dissestato Dampier e i suoi compagni, né in un'altra, che pure c'era, bevendo, intanto, il sangue delle tartarughe verdi, delle fregate e dei gabbiani, nonché tè mescolato alla propria urina. Per sostentarsi provò a piantare legumi, ma glieli mangiarono dei roditori. Forse si uccise, stanco di quello strazio, gettandosi in mare. In ogni caso, i marinai della *James and Mary*, che nel gennaio del '26 sbarcarono sull'isola, non ne rinvennero i resti. Individuarono, però, la tenda e, al suo interno, il diario che Hasenbosch aveva tenuto.

Ascensione mi ha catturato per un bel po', essendomi mancato il coraggio di separarmi dall'oggi al domani da questa drammatica testimonianza, uscita a Londra per i tipi di John Lowday & Sold pochissimo tempo dopo la sua scoperta, di cui vennero prodotte successivamente varie edizioni, man mano accresciute di un ciarpame d'invenzione costituito da confessioni scabrose, da pulsioni inconfessabili, perfino da

nere apparizioni di diavoli pensate per far apparire Hasenbosch come un mostro ributtante, da portare a esempio in una pedagogia oltremodo impietosa.

\*

Altre isole speciali mi hanno distratto, come Más a Tierra, Pitcairn e Rapa Nui, sparse, queste, nell'oceano Pacifico. Nella prima, parte dell'arcipelago Juan Fernández, 600 chilometri a est di Valparaíso, nel 1704 fu lasciato, com'è noto, un corsaro scozzese, Alexander Selkirk, punito per un'intemperanza dal suo comandante. Selkirk poté tornare in patria solo quattro anni più tardi, dopo essere vissuto, in totale solitudine, di caccia, di pesca e della raccolta di frutti spontanei, leggendo la Bibbia e cantando salmi. Per opinione comune, fu la sua storia a ispirare a Daniel Defoe il famoso *Robinson Crusoe*.

La seconda isola è quella, posta a 2200 chilometri da Tahiti, dove gli ammutinati dell'HMS *Bounty* scelsero di restare, nel 1790, rinunciando alla patria, per ammazzarsi poi tra di loro nell'arco di una decina d'anni, finché l'ultimo superstite, John Adams, fattosi un po' maestro e un po' predicatore, non riunì in una comunità ordinata la sua discendenza e quella dei suoi compagni.

La terza, più nota col nome di isola di Pasqua, distante 3600 chilometri dalle coste occidentali del Cile, si impone a chiunque per la misteriosa ieraticità dei suoi celebri moai, che in Europa fecero un'enorme impressione quando, nel 1774, vi arrivarono disegnati da Johann Reinhold e Georg Forster,



due artisti, padre e figlio, al seguito di James Cook. All'epoca l'isola aveva già avuto diversi visitatori, tra cui il pirata inglese Edward Davis, l'olandese Jacob Roggeveen e lo spagnolo Felipe Gonzáles de Haedo, e altri ne avrebbe avuti successivamente, nel corso del XVIII secolo, a partire dal conte francese Jean-François de la Pérouse: tutti, a eccezione di Davis, che non vi sbarcò, destinati all'inferno, nella memoria indigena, in quanto vettori di ogni genere di malattie prima sconosciute. L'isola fu poi teatro di una crudele tratta che trascinò la sua popolazione quasi per intero in Perù e di un ritorno molto residuale, accompagnato dal vaiolo. Essa ebbe anche un re, Jean-Baptiste Dutrou-Bornier, per un decennio, dal 1866 al 1876, che non le portò fortuna e, violento, finì ammazzato nel corso di una rivolta.

Si parla di fatti paradigmatici di un meccanismo assai complesso quale fu l'approccio di noi europei alle nuove sponde, ideale e sordido, speculativo e ottuso, sovente brutale, ma sempre intrigante, come la parata dei personaggi che lo maneggiarono senza essere re, regine e primi ministri, da Fletcher Christian, il ribelle, a James Cook, l'inappuntabile capitano e servitore della propria bandiera che per primo vide le coste dell'Australia e le Hawaii (fa meditare il fatto che, tanto diversi, entrambi sulle nuove sponde lasciassero sanguinosamente la pelle). Il poderoso travaglio cancellò dalle carte Antilia, l'arturiana Avalon, Satanaxio, Thule di fuoco e di ghiaccio e tutte le altre isole del mito, sulla cui esistenza si era giurato e che erano state disegnate nei minimi dettagli. E questo fu il suo maggior risultato, nel bene e, s'intende, un po' anche nel male.

Torno a Tristan, che un pochino è stata oscurata anche da Socotra, un'isola che non condivide con le altre appena viste la lontananza quasi inimmaginabile dalla terraferma, ma che rimane comunque chiusa dall'esterno per tutta la lunga stagione dei monsoni, flagellata da furiose tempeste di mare e di vento, per cui si comprende la leggenda che la vuole apparire e sparire allo sguardo dei naviganti al comando di certe sue congreghe di maghi e stregoni.

Torno a Tristan perché me la riporta in sogno mio fratello, con quell'inimitabile modo che hanno i marinai di raccontare porti, stretti, capi e isole a tocchi in penna, in bianco e nero. Ci passò davanti nelle *carovane* più lunghe che gli capitò di fare



nella sua carriera di ufficiale – lui, uscito da un istituto nautico, navigò davvero, sovente sui cargo delle maggiori compagnie nordamericane – e non mancò mai di riferirmene, una volta con una nota sul suo cocuzzolo spesso innevato, un'altra sulle sue scogliere inaccessibili, un'altra ancora sull'enorme, inquietante ammasso di alghe che la circonda perennemente.

Non posso non tornarci, anche perché mio fratello non c'è più – se n'è andato molto presto – e l'ultima volta che è venuto a trovarmi, all'alba, quando i sogni sono più lucidi, lo ha fatto per forzarmi a ricordare un particolare che avevo completamente dimenticato: un accenno dedicato dal suo comandante – ne ricordo il nome curioso: Mosca, come il conte della *Chartreuse* – a un manoscritto relativo all'isola, che stavano doppiando sotto vento in una chiara mattina d'inverno. Lo aveva visto da ragazzo e ipotizzava che potesse essere stato donato al prestigioso museo marinaro di Camogli.

Ora, è di dominio pubblico una *Relazione* sul naufragio del brigantino a palo *Italia*, avvenuto a Tristan il 3 ottobre 1892 per l'incendio del carico di carbone che trasportava, di mano del comandante del veliero, Rolando Perasso, di Chiavari, effettivamente conservata, nel suo originale, in tale museo. Non so però se essa sia sovrapponibile al manoscritto. Anzi, lo escludo, stante il fatto che, mentre la relazione è stilata in italiano, il manoscritto risultava al comandante Mosca redatto in inglese e arricchito da dei disegni, contro la nudità della relazione. Provo a supporre che al suo ritorno in patria il comandante Perasso avesse portato con sé, dopo averlo ottenuto in qualche modo, il manoscritto – realizzato da chi e quando?

– per conservarlo tra le sue carte private. O, se non lui, un membro del suo equipaggio. Dubito di riuscire a sciogliere questo nodo, per il tempo trascorso, come per la labilità dei suoi termini, e tuttavia tenterò di farlo: chissà mai che, vivendo in Liguria da molti anni e conoscendoci tanta gente, non ci riesca.

Per il momento il mio ritorno sarà sulle pagine della relazione, non senza, però, che lo faccia precedere dalla sinteticissima rivisitazione di un percorso attraverso il quale, in altri tempi, ho toccato le maggiori isole, diciamo così, filosofiche, da Atlantide a Utopia a New Atlantis, che in qualche modo ha riscattato Tristan dal suo limbo contro il treno delle contingenze, specie quando correva più forte. Tristan è stata di volta in volta l'isola platonica, l'idea di una perfezione perduta, ma a cui aspirare eternamente. L'isola di Moore, contrapposta ad Abraxa, la malaugurata terraferma, dalla quale l'ha divisa, tagliando un istmo, il suo re, Outopus, dove la proprietà non esiste, ciascuno lavora in turni uguali e prevale su ogni altra cosa lo studio della scienza e della filosofia nel quadro di una negazione della storia che nel resto del mondo scrive catastrofi su catastrofi. L'isola di Bacone (il filosofo vi mette piede naufrago, come Ulisse sull'isola dei Feaci: identità di un destino di possibile rigenerazione), dove la scienza tocca apici mai raggiunti altrove.

È stato un cammino – potrei chiamarlo un simposio – che mi ha insegnato alcune cose, nessuna, però, di quelle che avrebbe voluto che imparassi una pletora di cattivi maestri, incontrata all'università dal '68. Ciononostante mi piace, ogni tanto, ri-

prendere in mano un libro, *Les bienheureux de La Désolation*, di Hervé Bazin, uscito nel 1970 per le Editions de Senil, dove si parla di Tristan e dei Tristans contemporanei ostinatamente legati alla loro terra come di un “*conte philosophique qui a l'avantage d'être vrai*”.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> “Un racconto filosofico che ha il vantaggio di essere vero”.

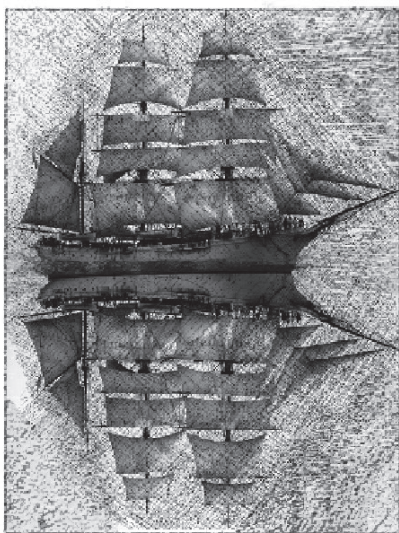
## II

Dunque, la relazione. Essa è nota, come ho già detto, ma non a chiunque e perciò credo di far bene a trascriverla, almeno in alcune sue parti.

Il 3 agosto 1892 [scrive il comandante Perasso, dopo aver decantato i pregi del suo veliero, costruito a Varazze, 1600 tonnellate di stazza lorda, solido, forme maestose ed eleganti] partimmo da Greenock pel capo di Buona Speranza col bastimento stagno, ben attrezzato e provveduto per un viaggio dalle Indie e ritorno [...]. Pervenuti al largo, con venti generalmente propizi raggiungemmo a libeccio di Madera gli alisei da greco, piuttosto deboli, e senza avvenimenti rimarchevoli procedemmo al sud passando all'ovest delle isole di Capo Verde alla distanza di circa 23 leghe. Mettemmo allora un po' di levante alla corsa e fra i gradi 10° e 11° nord entrammo nel monzone di libeccio. Il giorno dopo registrammo nominativo, provenienza e destinazione ad un piroscafo della Società "la Veloce", pregando di rapportarci e continuammo mure a dritta, per arrivare in 5° nord all'est del 20° di longitudine

ovest da Greenwich tenendo conto della stagione, della forte corrente equatoriale e della direzione sud dei venti regnanti sulle coste d'America. Vicino all'equatore, che tagliammo all'est di 25° ovest dopo 38 giorni di navigazione da Greenock, incontrammo diversi velieri diretti a sud e segnalammo con la barca olandese Puck diretta a Rio [de] Janeiro.

Alla latitudine 10° sud si manifestarono le prime avvisaglie del dramma che si sarebbe compiuto di lì a poco. Ad esse, però – la temperatura della provvista d'acqua appena più calda del dovuto – non si dette importanza e si procedette a ponente dell'isola di Trinidad, dove furono lasciati gli Alisei. Ma, scrive ancora il comandante, “penetrati da diversi giorni nella zona dei venti del primo quadrante”, navigando “largo



a sinistra”, il nostromo “mi riferì che gli sembrava di vedere uscire fumo quasi impercettibile dal boccaporto di prua. Mi portai immediatamente colà, scesi nella stiva e constatai l'osservazione del nostromo. Una leggerissima nuvola di fumo e un debole odore di gas esistevano infatti in quella parte della stiva. Ordinai immedia-

tamente l'apertura del boccaporto del centro e intanto inviai parte dell'equipaggio nella stiva acciò visitasse minutamente forni, gavoni, sentine, tutto insomma per iscoprire da dove perveniva il fumo e se ci fosse qualche lume o altro acceso".

Nei due giorni successivi tutto sembrò essere rientrato nella normalità, "ma il terzo giorno ricomparve il fumo più denso del primo giorno, come pure l'odore di gas, e benché le murate e i gavoni si mantenessero freschi, dai puntali del centro, zappando nel carico, si sprigionavano piccole colonne di fumo, il che ci convinse che nel fondo del bastimento il carico era in combustione". Si fecero più tentativi per scoprire il focolaio, ma inutilmente perché "era troppo basso e benché non arrivasse alle murate, in lunghezza certamente occupava tutta la distanza dal boccaporto di maestra a quello di prua, dai 15 ai 20 metri", facendosi sentire, ormai, con un calore insopportabile, anche alla superficie. La decisione, presa all'unanimità, fu allora quella di "serrare immediatamente le boccaporte e qualunque altro portello che avesse comunicazione colla stiva" e poiché "il vento si manteneva dal primo quadrante", fu mantenuta la rotta verso la terra più vicina, Tristan da Cunha.

Mentre si spiava l'orizzonte nella speranza di poter avvistare una nave alla quale chiedere soccorso, si preparavano le imbarcazioni, i viveri e quant'altro potesse servire, quando si fosse dovuto abbandonare il bastimento in mare aperto.

Il 2 ottobre, a mezzogiorno, l'*Italia* era a 160 miglia dall'isola e filava alla sua volta, con l'equipaggio che, pur consapevole del pericolo, continuava disciplinatamente nelle sue consuete occupazioni. Ma verso le 23:00: