

# *MARINERIA TRAPANESE,* *dal Mediterraneo agli Oceani*

*Sillabario a cura di Gioacchino Lipari e Antonino Rallo*

Trapani è una delle città più marine e sconosciute d'Italia. Con l'aiuto di chi legge, possibilmente con esperienza di navigazione, vorremmo costruire un sillabario che documenti l'identità marinara di questo antico e ventoso porto sulla costa nord occidentale della Sicilia.

Ecco le prime voci:

**Brigantino *Filomena*, 1839.** Il brigantino *Filomena*, di proprietà dei fratelli trapanesi Francesco e Sebastiano San Malato, partì il 2 luglio 1839 da Palermo, al comando del Cap. Francesco Rallo, con un equipaggio di 14 uomini, diretto a New York. Il 17 settembre, in navigazione in Atlantico, incontrò i naufraghi del brick inglese *Cadwallader*, affondato il giorno 13 in seguito ad una tempesta, mentre era in navigazione da St. John's (Terranova) alle Isole Barbados. Raccolti i naufraghi a bordo, il capitano Rallo li sbarcò a New York, rifiutando ogni ricompensa offertagli dal console britannico James Buchanan e non accettando neppure il rimborso delle spese vitto sostenute per i naufraghi ospitati a bordo per venti giorni. Re Ferdinando II concesse al capitano la medaglia d'oro al valore civile e la Regina Vittoria gli fece giungere una gratifica e una medaglia d'oro con la sua effigie.

*(a.r., tratto da Radogna, 1982:134)*

**Calamìa, Nunzio.** Capitano molto conosciuto e proprietario, assieme al fratello Giuseppe ("Peppe Sigarro"), di pescherecci come il *Rosaria* e l'*Agostino Padre*. Alla fine degli anni '70 si dedicò col fratello e un gruppo di sommozzatori, tra cui Ninni Ravazza, alla pesca del corallo nel Canale di Sicilia. Poi riprese la pesca tradizionale. Lo stesso Ninni Ravazza (2004:201) racconta così, in poche parole, la sua scomparsa: "Nell'inverno del 1982 l'*Agostino Padre*, comandato da Nunzio, affondò nel mare davanti a Trapani, e nessuno dell'equipaggio venne mai trovato. Era in corso una burrasca forza otto, eppure loro stavano ancora pescando con la rete a strascico".

*(a.r.)*

***Città di Trapani, naufragio.*** Il 4 dicembre 1957 alle ore 11.00 la motonave della Tirrenia *Città di Trapani*, di 2372 tsl, in viaggio da Cagliari a Trapani con 13 passeggeri, si incaglia sulla Secca Balata, a 1 miglio a ponente della Torre di Ligny. Il comandante, il triestino Pietro Justin, chiede aiuto. I soccorsi sono coordinati dal comandante Pietro Abate. Alle ore 12.00 il rimorchiatore *Pirano*, da 500 cavalli, assieme al *Trieste* e *Maltempo*, sono accanto alla motonave. Il palombaro Rodittis nota due grossi squarci sullo scafo. Alle 16.30 i passeggeri e metà dell'equipaggio vengono evacuati. Il volontario Leonardo Pecorella si cala dall'elicottero per tentare di liberare alcuni macchinisti imprigionati tra le lamiere. Al terzo tentativo si rompe la fune, mentre le condizioni meteo peggiorano bruscamente. Alle 19.00 anche il *Piraino* si incaglia sugli scogli battuti dal mare di maestrale in tempesta. Muoiono il comandante del rimorchiatore, Capitano Bottone, e il Direttore di macchina. La tempesta spezza lo scafo del postale in due e scaraventa parte del relitto verso la Casina Nasi. La mattina dopo i motopesca *Seponto*, *Nuovo Glauco*, *Elettorina*, *S.Maria di Seponto* e *Perseveranza*, che hanno partecipato alle operazioni di soccorso, sono di nuovo ormeggiati al vicino porto peschereccio. Il mare è coperto da un surreale tappeto verde bruno: diverse tonnellate di mandorle, parte del carico del *Città di Trapani*, galleggiano nello specchio d'acqua ormai calmo. Pesante il bilancio finale: 6 morti e 2 dispersi. Il Direttore di macchina della motonave viene trovato annegato tra le lamiere, mentre i resti del 1. di Coperta vengono trovati a Nubia.

( Vincenzo Rallo. Parte delle informazioni tratte dal settimanale "Trapani Sera" del 7 dicembre 1957).

***Giordano Bruno.*** Il Capitano [Giacchino Lipari](#) (Trapani 1878, Genova 1966) nel 1922 comprò un *cutter* in seconda mano, forse francese, il *Giordano Bruno*, da 75 tonnellate di portata. Poi vennero altri velieri e pescherecci, ma il *cutter* fu la barca che maggiormente contribuì al benessere della famiglia Lipari. Durante la guerra veleggiò, incurante del pericolo degli attacchi aerei, tra Trapani e Tripoli di Libia. Una volta, entrando nel porto di Trapani a luci spente (cosa stava trasportando per non avere visibili le luci di navigazione?) ebbe una collisione, che il Capitano pagò con un mese di carcere. Il veliero venne venduto nel 1952 all'imprenditore trapanese Attilio Amodeo e usato nella tonnara di Torretta, presso Capo Granitola. La parola *cutter* emerge dal libretto di navigazione del figlio del Capitano, imbarcato col padre durante il ventennio fascista che, caso raro, mantenne per la tipologia del veliero la parola inglese.(g.l.)



*Il cutter Giordano Bruno in navigazione attorno agli anni trenta.*

**Magellano.** Il 10 agosto 1519 il navigatore portoghese Fernam de Magalhaes -Magellano per gli italiani- salpò da Siviglia per intraprendere la prima, celebre, circumnavigazione del mondo. La sua squadra era composta da 5 navi e trecento uomini di diverse nazionalità. Principalmente partirono marinai portoghesi e spagnoli, ma anche francesi, inglesi, fiamminghi, tedeschi e poco più di venti italiani. Tra questi vi erano il cronista ufficiale della spedizione, il vicentino Antonio Pigafetta, assieme al pilota savonese Leon Pancaldo. Quindi diversi liguri, un messinese, tale Giacomo, e il trapanese Antonio Salomone.

*(a.r., tratto da Michele Vocino, 1954:44).*

**Maria Stella.** La motonave *Maria Stella*, di 490 tonnellate, alle ore 00:19 del 15 giugno 1947 saltò in aria per aver urtato una mina vagante al largo dell'Isola d'Elba. La piccola motonave, carica di botti di vino e tonnina salata, era partita da Marsala diretta a Genova. Nella sciagura perirono 13 persone, di cui ben cinque della famiglia degli armatori, i Nicotra: Gaetano, Giacomo, Salvatore ed i nipoti studenti dell'Istituto Nautico, Domenico e Rosario. Tra i membri dell'equipaggio le vittime furono Giovanni Cascio, Nicolò Rinaudo, Tommaso Mancuso, Giuseppe Monaco e Giovanni Vario. Perirono pure i coniugi Stefano ed Anna Barbiera e Gino Adragna, imbarcati come passeggeri.

Il solo superstite fu il marittimo Francesco Zichichi, scagliato in mare dalla forza dell'esplosione e salvato dopo parecchie ore passate in mezzo ai flutti.

(Giuseppe Rallo)

**Marrubbio.** Assieme ai movimenti di marea esistono altre, meno studiate, variazioni del livello del mare. A Trapani e nella Sicilia occidentale e meridionale il fenomeno si chiama *marrubbio*, parola legata al maltese *milghuba*. In italiano il fenomeno si chiama *sesta* ed è molto presente nell'alto Adriatico. Gli oceanografi parlano di *seiche oscillations* e sono state studiate nelle Filippine, in Giappone, in Sudafrica, dove causano danni alle coste e alle strutture portuali. A causa della vicinanza del loro comportamento con quello dello *tsunami*, la *seiche* (pronuncia "seish") è oggetto al momento di intensa ricerca. Tornando alla variante nostrana della *seiche*, il *marrubbio*, è dal 1878 che viene studiato a Malta. Nel nostro mare l'onda del *marrubbio* si manifesta più frequentemente a maggio e giugno, in concomitanza con venti sciroccali, e può raggiungere ben 150 centimetri di altezza. Si ipotizza che l'origine di questi misteriosi movimenti del mare sia legata a variazioni anomale della pressione atmosferica.

(a.r., tratto dal sito PO-Unit della University of Malta, 2006)

**Matilde Peirce.** Il Piroscavo *Matilde Peirce*, di 4,768 tonnellate, già *Galatee*, era stato costruito in Francia nel 1908 e nel 1919 era stato acquistato in seconda mano a Le Havre dalla Compagnia Sicula Americana, fondata a Napoli lo stesso anno da Guglielmo Peirce, della omonima famiglia armatoriale anglo-napoletana. Il 18 novembre 1922 la nave, partita da Palermo la stessa mattina e diretta a New York con un carico di pregiate merci generali e pochi passeggeri a bordo, tentò di approdare nell'Isola di Marettimo per sbarcare due passeggeri clandestini, incagliandosi. Malgrado l'invio tempestivo del Rimorchiatore *Audax* da parte della Capitaneria di Porto di Trapani, nello scafo si aprirono diverse falle e il piroscavo cominciò ad imbarcare acqua, anche per il progressivo peggioramento delle condizioni del mare. Equipaggio e passeggeri si salvarono, mentre il *Matilde*, dal bel fumaiolo giallo ornato da due strette bande rosse, affondò, lasciando agli abitanti di Marettimo la disponibilità di un bel po' di merci pregiate, come formaggi, prelibatezze in scatola, stoffe, cordami, che per anni vennero ricordati nell'Isola come una straordinaria cuccagna venuta dal mare. L'anno successivo la compagnia chiuse i battenti.



**Mazara.** Il Piroscalo *Mazara* per lunghi anni collegò Trapani con le Isole. Nella foto la nave sta uscendo dal porto di Favignana. Sul fumaiolo è visibile la lettera "M" della compagnia di navigazione palermitana "La Meridionale", che dal 1926 al 1949 gestì i collegamenti tra Trapani e le Isole Egadi, Pantelleria, Lampedusa e, per un certo periodo, Mahdìa (Tunisia).



Il piroscafo "*Mazara*" all'uscita dal porto di Favignana

Il capitano Giuseppe Rallo (1914-1999), qui sotto ritratto sul ponte di comando del *Mazara*, per molti anni fu comandante sulle navi della "Meridionale" e quindi della "Sirena" (1954-1975), quando questa subentrò nella gestione del traffico di linea per le Isole. Alla "Sirena" dal 1976 è seguita la "Siremar". (a.r.; foto di g.l., tratte da archivio personale).



Il Cap. Giuseppe Rallo sul "*Mazara*"

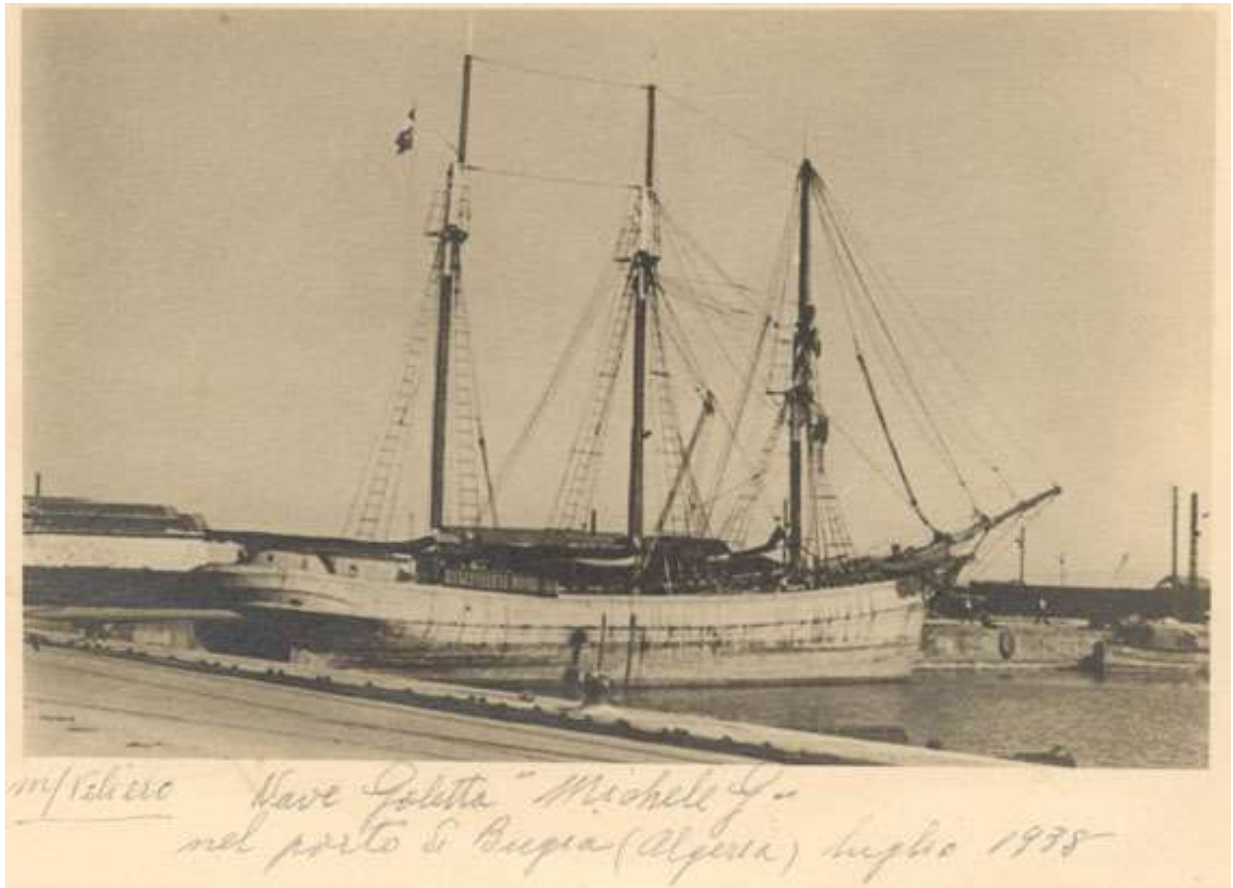
**Motovelieri.** Tra le due guerre la marina velica vive una fase di transizione verso il motore. Ai brigantini e alle golette viene aggiunta la propulsione meccanica, ottenendo navi ibride che sfruttano sia il vento che il carbone\diesel. Una soluzione tornata d'attualità. Armatori Trapanesi molto attivi in quei tempi sono i Grimaudo e i Virzì. Riportiamo alcune rare immagini delle loro navi, impegnate per lo più nel traffico mediterraneo.

*(g.l., immagini tratte da archivio personale).*





- "Vera Unione", 1937, arm. Bartolomeo Virzi  
- Il "Michele G." in cantiere, circa 1937...



...e ormeggiato porto di Bugia, Algeria, nel 1938.

**Pastore, Baldassare.** Il capitano Baldassare Pastore (Lercara 1898, Trapani 1965), matr. 25256 del Comp. Marittimo di Trapani, lavorò nei rimorchiatori dell'Impresa Santamaria di Napoli, attiva nel porto di Trapani negli anni 1930-31. Dal 1932 al 1942 lavorò a Tripoli al comando dei rimorchiatori che facevano servizio presso i Magazzini Generali. Nel 1963 gli fu consegnata la Medaglia d'Oro per Lunga Navigazione.

**Pescatori Trapanesi all'Isola d'Elba.** Nella Settimana Santa del 1953 il peschereccio trapanese "Rosa", impegnato in una campagna di pesca nel Tirreno settentrionale, ormeggiò per caso nel porto di Marciano Marina, nell'Isola d'Elba. Cominciò un'avventura che portò diversi pescherecci trapanesi e numerosi equipaggi nell'Arcipelago toscano, così come raccontato nella [pagina](#) di Lella Sansone Virgilio.





Il "Rosa" ormeggiato a Marciano Marina, maggio 1953

**Tonno della Madonna.** La tonnara di Bonagà, dopo la lunga interruzione iniziata nel 1846, riprese le attività di pesca verso il 1880. In quel periodo gli affittuari della tonnara, ericini, dettero per elemosina alla Madonna di Custonaci un grosso tonno, portato al Monte (Erice) verso la metà di maggio e venduto in piazza Mercato a prezzo calmierato, per favorire i poveri. Per evitare abusi, ogni acquirente aveva diritto a non più di un rotolo (circa 800 grammi) di tonno fresco. Molta gente si radunava a Porta Trapani ad aspettare *'u tunnu ri la Maronna*. L'enorme pesce veniva scaricato da due facchini che, nel caricarselo sulle spalle, gridavano tre volte: *"Via Maria di Custunaci!"*. Si formava quindi una sorta di corteo, preceduto da un tamburino e seguito da un gran numero di ragazzi e popolani. In piazza Mercato il tonno era fatto a pezzi, ottenendo *surra*, *tunnina* e *curidda*. Quindi iniziava la vendita, al termine della quale il denaro era consegnato come elemosina alla *Maronna*.

(a.r., tratto da Majorana, 1935:251)

**Torre, Marino,** ammiraglio. Nacque a Trapani nel 1538 e morì nel 1633. Marino Torre fu al servizio di Luigi XIII in una fase di grande espansione e potenziamento della flotta francese. Operò nel Mediterraneo e si distinse particolarmente nella lotta ai corsari tripolini. A tale proposito una leggenda narra che, per liberare la moglie rapita dai corsari, attaccò Tripoli dal mare e la cannoneggiò con la sua flotta. A lui è dedicato l'Istituto Tecnico Nautico della città di Trapani.

**Venti.** Che Trapani sia un posto ventoso non ci sono dubbi. Di sicuro ciò avrà affinato, nel corso delle generazioni, le tecniche di navigazione a vela. Ecco una filastrocca ascoltata all'inizio degli anni settanta da un marinaio trapanese. Era a bordo di una motocisterna *vinaccera* piuttosto malmessa, ma non gli mancava il buonumore. Infatti un giorno salutò il mozzo suo concittadino con questa antica filastrocca:

*"Setti su' li ventura 'mpurtanti*

*e lu maggiuri esti lu Punenti*

*Ma si ssi metti lu Greco e lu Livanti*

*Hai cumminatu cu 'nnai cumminatu nenti"*

(Sette sono i venti importanti/ e il maggiore è il Ponente / ma se si mette il Greco e Levante / hai combinato che non hai combinato niente ).

*(a.r., testimonianza orale, estate 1972)*

**Venza, Antonino**, capitano. Nino Venza è stato il primo comandante d'aliscafo a Trapani. Capitano di lungo corso marettimaro, fu chiamato nel 1962 dalla S.A.S. (Società Aliscafi Sud), con sede in Viale Regina Margherita a Trapani, a comandare la *Freccia Azzurra del Sud*. " *Per la Marettimo di quel tempo fu un evento storico l'entrata in linea della "Freccia Azzurra", e la sua gente si sentì orgogliosa di vedere al comando lui, un figlio di Hiera, promotore del recupero degli isolani alla vita fuori dall'isolamento e dalla segregazione cui erano assuefatti*", scrive Baldassare Bosco nell' ottobre del 2003 sul *Giornale delle Egadi* a commemorare il collega e amico appena scomparso. Il 9 maggio del '62, quando Nino Venza e Baldassare Bosco si presentarono con l'aliscafo davanti lo scalo vecchio in divisa bianca, fu un trionfo. Il Capitano Venza, figura rappresentativa per l'Isola di Marettimo, rimane un punto di riferimento per i numerosi equipaggi di aliscafi che dopo quella mattina di maggio del '62 si sono succeduti ad espletare quel servizio così impegnativo ed utile alla sopravvivenza stessa dell'Arcipelago delle Egadi.



Il Capitano Nino Venza davanti alla "Freccia Azzurra del Sud", della S.A.S. di Trapani, primo aliscafo di linea per le Egadi nel 1962. ( Foto archivio Goffredo Venza)

**Vinaccere** ( navi cisterna per vino ). La prima vinaccera vera e propria di cui si ha notizia fu una goletta in legno di 300 tonnellate chiamata *Santa Teresa Prestisimone*. Era una nave in legno di circa 300 tonnellate. Le cisterne erano pure fatte in legno, con dei cassoni trasversali in rovere calafatato esternamente, ben protetto con pece. La carica e scarica avvenivano con pompe a mano che pescavano dalla coperta. Le vinaccere vere e proprie sono nate nell'immediato dopoguerra, quando nei cantieri Ansaldo di Genova impostarono quattro piccole navi da 250 tonnellate: l'*Alleanza*, l'*Alice Maria Pina*, il *Papà Bonaiuto*, e il *Capovento*. Dal 1975 in poi cominciarono ad operare le grandi vinaccere, da 1500 sino a 3000 tonnellate di portata. Le navi avevano nomi come *Mont Blanc* o *Rhone*. Cisterne tutte in inox che andavano in Canada, Sud Africa e Nord Europa. Grandi vinaccere come il *Diego C.*, il *Ketty*, il *Dorteo*, erano gestite da società di Genova. Altre informazioni, anche recentissime, sulle vinaccere sono riportate in altra pagina da [Giuseppe Rallo](#), già comandante dell'*Alleanza* e di altre vinaccere.

## ***Bibliografia:***

Bosco, Baldassare, "*Ricordo di Nino Venza*" in "Il Giornale delle Egadi, Associazione C.R.T.S. "Marettimo", ottobre 2003

Majorana, Filippo, Erice, Peregrina Edizioni, Palermo 1935. *Testo riscoperto e digitalizzato da Gioacchino Lipari nel 2005.*

Ravazza, Ninni, Corallari, Magenes Editoriale, Milano 2004

Radogna, Lamberto, Storia della Marina Mercantile delle Due Sicilie, 1734-1860, Mursia, Milano 1982

Vocino, Michele, Marinai Italiani e Iberici sulle vie delle Indie, Editrice Convivium, Roma 1954

University of Malta, PO-Unit, Study of Seiche Oscillations, 1999,  
<http://www.capemalta.net/pounit/meteomarine.html#3>

## ***Collaboratori:***

***Andrea Allotta,***

***Baldassare Bosco,***

***Giuseppe e Vincenzo Rallo,***

***Lella Sansone Virgilio.***