

Alex Carozzo

Zentime Atlantico



*A Luis
compagna di strada
che mi ha sopportato così a lungo*

© 2008 Nutrimenti srl

Prima edizione marzo 2008

www.nutrimenti.net

via Marco Aurelio, 44 – 00184 Roma

Art director: Ada Carpi

Illustrazioni di Alex Carozzo

Foto di Alex Carozzo, Marina Fastigi, Chicco Maria Marini, Antonio Soccol

ISBN 978-88-88389-93-6

Indice

Prefazione di <i>Antonio Soccol</i>	pag.	9
Zentime Atlantico	pag.	15

Prefazione

Era autunno avanzato quando Alex arrivò, come al solito all'improvviso, a casa. Ricordo che era una giornata proprio milanese: non mancava nulla alla consueta perfezione del quadro: un cielo grigio piombo, una sporca pioggerellina probabilmente acida, la città impazzita dal traffico. "Lunedì io vado", mi disse. Naturalmente non chiesi dove: con Alex sarebbe stato perfettamente inutile. E nemmeno provai a immaginare dove avesse deciso di andare: almeno altrettanto inutile. Così aspettai. "Vado a Tenerife. Con un viaggio charter", disse dopo un po'.

"Per vedere Tenerife?", chiesi.

"No. Per andare alle Canarie", rispose. E aggiunse: "Voglio darmi un'occhiata in giro. Magari affitto un gozzetto e navigo per quelle isole".

"Quali isole?"

"Beh, per mare ci sono spesso colpi di vento. Bisogna vedere dove portano".

Poi andò a dormire. La mattina dopo, alle sette, se n'era già andato. Telefonò, di mattina presto, il lunedì successivo: "Prendo ora il treno. Fra poco più di un'ora sono a Milano: puoi darmi uno strappo in macchina sino a Malpensa?"

Alla stazione sbarcò con tre borse e uno scatolone di cartone stile emigrato. In mano aveva un cartoccio di giornale che mal nascondeva l'inconfondibile linea della cassetta del sestante.

Non parlammo molto nei quarantacinque chilometri che portano all'aeroporto di Malpensa. Anzi.

“Ciao. Prima di partire telefona”, gli dissi. E poi non riuscii a trattenere una patetica raccomandazione: “Il radar-reflector: cerca che sia grande e mettilo alto. Sai, le petroliere, di notte...”.

“Sì. Certo certo”, mormorò, già assente.

Non chiamò per quattro mesi. Poi, un giorno: “Io vado. Ti mando un articolo per le riviste nautiche e tre rullini. Calcola cinquanta... sessanta giorni”. Era chiaro che i dieci giorni aggiunti facevano parte di una strategia necessariamente bugiarda: per non creare inutile pre-preoccupazione.

Ancora una volta non riuscii a frenare la stupidità: “Non è un po' tardi?”, azzardai. Ma non per trattenerlo, piuttosto per saggiarlo.

“No. Non è tardi. Controlla, se vuoi”.

E tre giorni dopo: “Parto domani. Mi ero fatto male a una caviglia ed era grossa: non mi andava di avere questo problema con il poco spazio che ho a bordo. Vado a San Salvador”.

Era il 26 aprile. Richiamò l'8 giugno: “Sono arrivato l'altro ieri, il 6 giugno, di notte. Telefonare da qui non è semplice. È stata una traversata facile e serena”.

Chiamai i giornali. Gli stessi che avevano ospitato con buon rilievo la notizia della sua partenza e altri. Erano le otto di sera: “Ma ti rendi conto che fra un'ora scende in campo l'Argentina per la prima partita dei Mondiali? Cosa vuoi che gliene fregghi alla gente che Carozzo sia arrivato a San Salvador? Cerca di capire”. Non riuscii a capire, ma non era una gran novità: sono trent'anni che non capisco quello che chiamano ‘giornalismo’. Più o meno dal primo giorno che ho fatto il giornalista, insomma.

Trovai logica solo alla *Gazzetta dello Sport*: “Il giornale è in chiusura: o mi dai tre righe per domani oppure tre cartelle per

dopodomani. Ma è più seria la seconda soluzione”, disse Daniele Redaelli. Feci così e domenica 10 giugno oltre un milione di sportivi italiani seppe che Schillaci, in realtà, si chiamava Totò e che Alex Carozzo aveva fatto la traversata dell'Atlantico dalle Canarie a San Salvador con una scialuppa comprata in un cantiere di demolizione, senza radio, senza motore, senza cabina, con una minibussola ‘da collo’, un sestante e due orologi, in quaranta giorni, sette appena più di Cristoforo Colombo: più di 3.800 miglia, con una media di 95 miglia al giorno. Non che fosse una gara: avrebbe scelto ben altra barca, armamento, attrezzatura, stagione e rotta, se questa fosse stata l'idea; solo un elemento statistico e di valutazione per gli appassionati.

Adesso, a pochi mesi di distanza, esce questo *Zentime Atlantico* che racconta quei giorni, ma che non è uno dei tanti ‘giornali di bordo’.¹ Anzi, non lo è per niente, benché non manchino gli appunti necessari per avere un rapporto con la realtà del suo quotidiano.

Perché un uomo di 58 anni compie un'impresa come questa? Alex non ha niente da dimostrare al mondo. Tanto meno al mondo nautico: è stato il primo uomo, un quarto di secolo fa, a ‘fare’ il Pacifico in solitario d'inverno. Non bastassero tragitto e stagione, può mettere sul piatto che la sua barca d'allora era il *Golden Lion* progettato e costruito, con materiale di recupero e con le sue sole mani, in una stiva abbandonata dell'*African Lady*, il Liberty dove era primo ufficiale. E, per rafforzare l'atmosfera, può vantare anche un drammatico disalberamento per la coda di un uragano con conseguente navigazione, con mezzi di fortuna, sino alle sperdute Midway, un giochino da 2.200 miglia. Nel 1965, quando in Italia l'espressione ‘navigatore solitario’ non esisteva perché non serviva, Alex dunque è stato il primo in patria. (E, se andiamo a ben guardare, nessuno di quelli che lo hanno poi seguito nella navigazione in solitario, ha fatto sino a oggi qualcosa di più importante di lui: sempre che si voglia dare un diritto di esistenza a questi inutili

¹ La prima edizione di *Zentime Atlantico*, con questa prefazione di Antonio Soccol, è stata pubblicata nel 1990 dalla casa editrice A&A [n.d.r.].

confronti tanto di moda). E allora, perché una traversata ancora? E perché con *Zentime*, la più povera, forse, delle barche che un solitario abbia mai avuto? E perché con un'attrezzatura così elementare? E perché partire da Las Palmas de Gran Canaria per un viaggio di oltre 7.000 chilometri, senza aver minimamente provato la barca se non per un piccolo giretto dentro il porto, utile giusto per poterla lasciar andare da sola e poterla guardar da fuori e potersi imprimere bene nella mente quell'assetto e quell'aspetto?

Carozzo non è uno spericolato. Non sa nemmeno chi sia Rambo. Non parteciperà mai a un Camel Trophy (e non solo perché non ha la patente di guida per automobili). Del rischio per il rischio e della pseudogratificazione di superarlo non gliene importa proprio niente.

Di certe cose e capacità è certo. Anche di certe curiosità: quelle su Cristoforo Colombo, per esempio. Ma sono domande che trovano risposta automatica nel suo andare, stimoli agiuntivi, non determinanti.

Il resto è rigetto e ricerca. Rigetto personale e, peraltro senza giudizio, di certe, troppe sofisticerie che hanno invaso il mondo nautico e quello velico in particolare, guastando in modo ormai irreversibile il rapporto mare-uomini di mare. Ricerca all'interno di sé stesso, all'interno dell'uomo.

Il primo è un fatto allergico puramente tecnico: si può condividere o no, si può 'guarire' con la formuletta magica che il progresso non si ferma oppure può strappare ammirazione e applauso. È, come ogni altra forma d'allergia, un fatto personale: può creare una linea di tendenza, non cambiare la storia.

Il secondo, invece, è un elemento di valore universale. Alcuni anni or sono dirigevo il periodico *Esquire* e un giorno Alex venne in redazione: "Ti ho portato un articolo sull'effetto Ulisse", disse mettendo una decina di cartelle sul tavolo.

L'attacco del suo 'pezzo' diceva testualmente: "E poi improvvisamente, senza causa apparente, la domanda: 'Cosa sto facendo qui? Come ci sono finito?'".

La seconda pagina attaccava così: "Il desiderio di scoprire – anche se attualmente solo riscoprire, essendo tutto ora

noto e tabulato, ma ancora molto, molto attraente, magnetico – quello che giace dietro il cosiddetto orizzonte, quello che porterà il domani (non delimitato, circoscritto dalla vita di tutti i giorni e perciò ancora aperto, un po' misterioso), anche se spesso dietro l'immutabile linea dell'orizzonte il domani ricompare uguale all'oggi e di nuovo l'orizzonte è rosso di tramonto e non sai cosa c'è dietro e la tua curiosità ti spinge ancora e sempre in avanti, alla scoperta del domani e di cose concrete o intangibili...".

Più avanti raccontava che l'inglese J.R.L. Anderson definiva questo, tutto questo domandare e andare, "the Ulysses factor". "Dal sentire dello spirito all'antropologia", commentava Carozzo e concludeva: "Non voglio vedere il mio 'Ulysses factor' legato a neuroni o piastrine, a Dna o proteine, come dicono. Voglio vedere il mio Ulisse spinto e bruciacchiato da quella tremolante ma inestinguibile fiammella, lo Spirito dell'Uomo".

Pubblicai la sua decisione, illustrandola con ficcanti disegni di Enzo Forese, perché aveva vero sapore. Proprio così come oggi si pubblica il suo libro *Zentime Atlantico*.

Antonio Soccol

*Se cerchi solo il vento e il mare
Butta questo libro.*

*Se cerchi solo chi sei
Butta questo libro.*

*Ma se cerchi chi sei
E il vento e il mare
Allora butta questo libro.*

Perché dipende solo da te.



La barca si chiama *Dreams*. Sogni. Ho sempre pensato ai sogni come a desideri inappagati, non realizzati, alle chimere lontane. Ma i 'sogni' possono diventare un fatto molto reale, affermativo o interrogativo. Quando uno guarda ad esempio al *Bluenose*, al *Ranger*, a *Joshua* con un certo occhio, e sogna sapendo quello che hanno fatto, ognuno a suo modo, e cosa significano per il marinaio.

Perché ora vedi la barca e te la guardi bene. Ti guardi l'insieme e poi i particolari, e quasi sempre impari, se guardi alle cose giuste.

Ma poi la barca va, e tu resti con i ricordi, visivi o sonori, poca roba ti rimane. Per questo è opportuno guardare bene. Altrimenti ti rimangono solo i sogni. Che però, a barca scomparsa, caduta oltre l'orizzonte, saranno i soli a premere per abitare nella tua mente.

Sembra anche che la mente se li tenga cari, questi sogni, sembra che evitino, che aiutino a ritardare – quando guardi al nostro mondo attuale, fasullo e mortale – di buttarsi di sotto alla svelta.

In realtà la barca porta i miei sogni e tutti quelli degli altri che la guardano, che la vedono partire.

È un carico pesantissimo, e fantasticamente leggero e pieno di gioia, perché parla solo dei desideri ‘buoni’ della gente e dell’uomo singolo – l’evasione dal consumismo sfrenato, dal contatto obbligato, dai governi e dalle religioni imposte – tutti legati alla nostra libertà di essere uomo senza costrizioni.

È leggero perché sogno è libertà.

Sembra che siamo liberi solo durante i sogni, quando il sonno riparatore e guaritore ci stacca da questa vita-realtà che non vorremmo nostra.

Sembra che sia proprio così.



Ho sognato, visto e realizzato i miei sogni in legno, in ferro, in ‘plastica’, in alluminio. Il mio primo sogno è stato di legno, il *Gambalesta* del 1958, una specie di *Sopranino* a spigolo, costruito dopo il mio primo viaggio in Marina mercantile come terzo ufficiale su una carretta di diecimila tonnellate, con la prora a piombo e poppa svasata, da vela.

Ma il primo sogno importante è stato l’essenziale *Golden Lion* del 1965, una battana da due palanche che perde qualche pezzo per strada, un albero e un timone, ma che va da Tokyo a San Francisco senza far acqua da nessuna parte.

L’ultimo sogno doveva essere in alluminio, ma poi la Bellotti spa mi ha facilitato con i suoi compensati a norma Rina, pannelli da diciotto millimetri a tredici strati, con venature di mogano talmente fantasiose e attraenti all’occhio, che quando li ho scaricati col Marini dal camion – e pesavano un casino di chili – ho detto: “Chicco, mi faccio una casa, non la barca”.

Come se ci fosse qualche differenza.

Per cui sono tornato agli inizi, al legno. A Eugenio Bellotti ho scritto che la gente che traffica col legno è diversa e altra da quelli che trattano il ferro. E mi sembra proprio che – parlando di barche di mare – quello che scrivevo su *Zentime* sia vero, si avveri ora, e che il cerchio della barca si chiuda, o quasi. Non saranno gli ultimi sogni, sarà solo l’ultima barca.

Calda e viva, che non scotta e non ghiaccia. Un materiale molto umano, l’unico materiale che puoi accarezzare – perché viveva e vive ancora, anche fuori dalla foresta – senza essere respinto dal contatto freddo e inanimato del materiale creato, prodotto dall’uomo.

Ricordo – dopo l’arrivo a San Francisco con il *Golden Lion* – la visita al santuario dei *redwoods*, delle sequoie, delle *sequoiae sempervirens*, una foresta quasi intoccata, un cento miglia a nord di San Francisco.

Qualche delinquente aveva fatto passare una strada attraverso una torre gigante di ottanta-cento metri di altezza, cinque-sei metri di diametro e duemilacinquecento-tremila anni di vecchiaia. La foresta era luogo magico, un ambiente solenne-sacrale, come il Nanga Parbat o il Cerro Torre, schiacciante e incombente per serietà, maestosità, dove tu scompari, non esisti più. Un ambiente da cattedrale gotica, ma senza il fasullo senso religioso legato alla volontà di opprimere e intimidire e schiacciare la coscienza e la voglia di libertà dell’uomo allo scopo di ‘salvarlo’. Rendendolo un numero anonimo, vuoto di propria volontà.

Era ed è il sacro apparire della natura primigenia su questo mondo di due-tremila anni fa – per i *redwoods* della California – come il deliberato e inarrestabile procedere dell’onda di venti metri, anomala solo ai nostri occhi, o l’incredibile, impossibile parete di tremila metri davanti allo scrutare attento e sereno di Cesare Maestri e di altri maestri come Fausto De Stefani, Reinhold Messner, con i quali ho scambiato parole, e gli altri.

Questi solitari che io vedo e capisco come i compagni ‘sognatori di terra’, legati a corda doppia alle loro cime apparentemente imprevedibili, anche loro separati dal resto degli uomini, soli e solitari sulla loro strada di uomini liberi, apparentemente perduti alla nostra povera normalità, ma intenti – con corpo e animo intelligente – ad aprire strade a noi impossibili e sconosciute. Per dimostrarci quanto poco siamo, ma anche quanto è possibile essere, e divenire.

Ho cominciato a costruire la barca il 23 ottobre 2007, dal pavimento di nudo cemento.

In 156 ore ho messo insieme lo scalo di 10x2 metri su cui poggiare tutta la costruzione – le tavole di quattro metri pesano – messo in opera i verticali per sostenere le dieci ordinate, ruota di prora verticale, ultima moda – puah! – tracciato le ordinate scala 1:1 sul pavimento di faesite, in ginocchio per sette ore, e il giorno dopo cosce e culo andati, costruito nove ordinate formate da cinque pezzi ciascuna, e tutte le squadrette di collegamento, tra fondo orizzontale, fondo obliquo e fiancata. Tutto a squadra, o a bolla, e da solo vai e vieni e ricontrolli e se ti viene un dubbio sulla semilarghezza della numero cinque – 1.450 o 1.550 millimetri? – sei fregato. Il 23 novembre finito di montare tutte le ordinate.

Ore lavorate 156 diviso otto al giorno – faccio il carpentiere – sono venti giorni lavorativi. Ma lavoravo svelto. Mani che vanno, finalmente, per conto loro, senza pensieri di “cosa facciamo adesso?”. Finalmente.

Lavoro con utensili a mano, niente sega a nastro o pialle a spessore.

Sto costruendo la mia barca, non il tuo yacht.

Il Maestro è vicino, di nuovo.

Ho chiesto se la nuova barca gli va bene. Non ha neanche distolto lo sguardo dorato dall'orizzonte.

A volte, non mi aiuta per niente.

Del viaggio di *Zentime* non ha detto nulla. Ma sono sicuro che non gli è dispiaciuto. A volte, al tramonto, mi sembra che il suo sguardo dorato si sia spostato impercettibilmente verso ponente.

Ma sicuramente è un gioco di luci.

Alex Carozzo
20 febbraio 2008
Museo storico navale di Venezia
Casa di Zentime