Isole
Minoranze migranti globalizzazione

a cura di
Mario G. Giacomarra

VOLUME I

Fondazione Ignazio Buttitta

"Piccoli mondi, vite globali". Aspetti culturali e linguistici del transnazionalismo dei marinai

di Rosanna Sornicola e Margherita Di Salvo

Introduzione[1]

Il presente contributo è dedicato ai marittimi che vivono nel piccolo villaggio della Corricella di Procida, tutti in vario modo coinvolti in una esperienza di emigrazione periodica durante gli imbarchi sulle petroliere come marinai o ufficiali.

Nelle interviste a questi marittimi emerge la compresenza di due diversi atteggiamenti: da un lato, il desiderio di andare "oltre Napoli"[2], proiettandosi ora verso il Nord-Italia ora verso altri paesi, e dall'altro, un profondo radicamento nell'isola. Questi due atteggiamenti non sono esclusivi dei marinai procidani, ma sembrano contraddistinguere le esperienze di vita della popolazione attiva di numerose isole – specialmente le piccole isole – del mondo (King Connell 1999). In queste realtà infatti è stata spesso riscontrata non solo la necessità ma anche la propensione ad attività economiche e commerciali che implicano l'emigrazione transnazionale, e al contempo un notevole attaccamento ai valori tradizionali e alla dimensione locale della comunità isolana[3]. Il conservatorismo culturale che caratterizza molte piccole isole è dunque solo un aspetto di atteggiamenti più complessi. Ciò che sembra più interessante, inoltre, è che esso non è il frutto dell'isolamento culturale – come a volte è stato suggerito per diverse realtà geografiche e storiche insulari – ma al contrario costituisce una importante strategia di sopravvivenza identitaria in popolazioni che si devono confrontare continuamente con la difficile esperienza dell'emigrazione come prospettiva di lungo periodo. Il forte radicamento delle identità locali isolane può quindi essere l'effetto di processi di internazionalizzazione più o meno forzata e del confronto stabile con la diversità culturale e linguistica, che caratterizzano molte isole. Per quanto riguarda Procida, questa situazione si conforma bene al modello proposto da Fiorenzo Toso in vari lavori, e ancora in questo volume, sulle aperture multiculturali delle isole come fattore di rinforzo delle identità locali.

A Procida, il legame comunitario e la scala ridotta della società creano "a distinct sense of belonging based on face-to-face relationships, often reinforced by strong moral codes and rituals, or even distinct ethnicities, cultures and languages" (ivi: 17), rendendo più dolorosi il distacco e i meccanismi di estraniamento dalla rete familiare e sociale della comunità. Questa complessa situazione ha, a nostro avviso,

[1] Il capitolo 1 è stato scritto da Di Salvo e Sornicola, il capitolo 2 da Di Salvo, il capitolo 3 da Sornicola.

[2] Sul rapporto dei procidani con i napoletani si veda Sornicola (2006).

[3] La situazione procidana è in buona parte sovrapponibile a quella descritta da Connell e King (1999: 1-2): "It is on... small islands and island groups, some with populations of only a few thousand people, that islanders are constantly reminded that their way of life and their identity have much to do with insularity and isolation on the one hand, and with migration and mobility on the other".

importanti conseguenze anche sul piano linguistico. In particolare, si segnala lo sviluppo della competenza dell'italiano in ampie porzioni della popolazione maschile, un fenomeno documentato anche per i parlanti anziani, ultrasettantenni, che hanno vissuto molti anni sulle navi. Questo sviluppo non coincide con un abbandono dei tratti dialettali locali, che riaffiorano nelle conversazioni tra i membri del gruppo procidano sul molo della Corricella.

In questo lavoro il nostro obiettivo è l'analisi degli atteggiamenti culturali ambivalenti nelle biografie e nei testi dei parlanti procidani[4], la cui vicenda, umana e sociale, offre un interessante spaccato di storia dell'Italia meridionale. Ma per effettuare questa descrizione è indispensabile una sia pur rapida ricognizione delle tradizioni storiche del mare nell'isola.

Principali vicende storiche

La marineria è stata per secoli un tratto stabile dell'economia procidana dal medioevo ad oggi ha costituito la maggiore attività economica dell'isola[5]. Lo sviluppo delle attività marinare è stato favorito sia dalla vicinanza con Napoli, che per secoli è stata un mercato non autosufficiente e quindi bisognoso di essere quotidianamente approvvigionato, sia dalla fertilità delle terre e dalla posizione geografica.

Già nel medioevo si hanno indicazioni di una specializzazione della marineria campana: nel golfo di Napoli, a Capri si costruivano prevalentemente gozzi da viaggio, a Castellammare galeazze, a Torre del Greco feluche da corallo, a Sorrento polacche da carico, mentre a Procida[6] tartane, navi dal fondo piatto, con due alberi a calcese e con vela latina, di stazza generalmente compresa tra le 30 e le 120 tonnellate. Tali imbarcazioni erano prevalentemente adoperate per la navigazione lungo costa e nei fiumi, come è confermato anche dalle principali destinazioni dei commerci procidani, che soprattutto a partire dal 1500, subirono un continuo incremento: i marinai dell'isola rifornivano Napoli e si spingevano fino Roma e Livorno a nord e lungo le coste calabresi e pugliesi a sud.

Con la scoperta dell'America e il ridimensionamento dei traffici mediterranei, i procidani seppero sfruttare i porti franchi, la mancanza di attrezzature portuali nella capitale e la già consolidata tradizione artigianale locale favorendo un ulteriore sviluppo dell'attività marinara, confermata, tra l'altro, dalla costituzione del Monte dei Marinai nel 1617.

Nel 1600, alle rotte cinquecentesche se ne aggiunsero altre: Genova e Marsiglia, alcuni porti magrebini, Barcellona. Ma fu soprattutto con l'avvento dei Borboni che la marineria procidana subì un profondo processo di ammodernamento; alle tartane si aggiunsero le marticane, navi di grosse dimensioni più adatte al lungo corso: le prime continuarono ad essere impiegate nei commerci lungo costa e nella pesca nell'area, mentre le nuove imbarcazioni consentirono ai marinai procidani di tentare nuove rotte. Nel 1759 una marticana giunse fino in Martinica: questa spedizione aprì ai procidani i traffici atlantici, a cui si sommarono nuove tratte nel Mediterraneo (Mar Nero, Mar Baltico). L'importanza della marineria in questi anni è suggerita da Broggia, che sostiene che "nel 1764 su un totale di 400-500 bastimenti grossi che costituivano la marina mercantile del Regno, Procida nel possedeva circa 250"[7]. Un'ulteriore testimonianza dell'im-

[4] La centralità dell'approccio biografico è stata recentemente sottolineata tanto in ambito socio-antropologico (cfr. Boyle, Halfacree e Robinson 1998: 71-73; Halfacree Boyle 1993) che in ambito sociolinguistico (cfr. Sornicola 2002a, 2002b).

[5] I dati storici a cui faremo riferimento per il Medio Evo e l'Età Moderna sono tratti da Di Taranto (1985).

[6] Il primo cantiere navale di Procida era già attivo nel 1276 (cfr. Di Taranto 1985).

[7] Cfr. Broggia, cit. in Lubrano (2003: 46).

portanza della marineria è offerta dalla costituzione, nel 1791, di una scuola nautica ad opera degli stessi marinai, che si auto-tassarono per la costruzione dell'istituto.

Tuttavia, in quegli stessi anni si aprì un periodo difficile, a causa della crisi francese successiva alla rivoluzione, con la distruzione di alcune industrie di Marsiglia (1789)[8] e il conseguente ridimensionamento dei commerci con tale porto. Ma giocarono presumibilmente un ruolo anche altri fattori, come la presenza durante la repubblica partenopea della flotta portoghese e di quella inglese che, ormeggiate nel porto dell'isola, impedivano ogni commercio con Napoli, e la distruzione della marina borbonica nel 1799. A ciò si aggiunsero anche le crisi agricole dei primi anni del secolo successivo. Questa somma di concause ridimensionò l'attività dei marinai, che indirizzarono buona parte dei loro traffici alla Puglia e a Trieste.

Una ripresa si ebbe solo a partire dal 1823, anno in cui furono concesse all'armamento del Regno di Napoli notevoli franchigie, che, insieme con l'eliminazione dei dazi d'esportazione, incoraggiarono un ulteriore ammodernamento della flotta; l'istituto nautico nel 1833 divenne una scuola pubblica, che promosse la formazione di equipaggi preparati e istruiti. Gli investimenti dei marittimi furono adoperati anche per la costruzione di navi di stazza maggiore e per la ripresa dei viaggi oceanici verso gli Stati Uniti, le Antille e Capo Horn. Nel 1852, un brigantino procidano capitanato da Nicola Mancino si spinse sino a doppiare il Capo di Buona Speranza.

Nell'Ottocento, molti marinai che avevano gestito la loro attività in maniera familiare emigrarono soprattutto in Algeria, non riuscendo a reggere la concorrenza delle grandi società di armatori che avevano introdotto un ammodernamento delle loro flotte.

La marineria procidana tuttavia visse un periodo ancora relativamente florido fino al primo decennio del 1900: la progressiva decadenza è probabilmente imputabile alla mancata comprensione da parte degli armatori procidani, e più in generale di quelli italiani, della portata rivoluzionaria delle navi a vapore. Questa è l'ipotesi di Lubrano, che scrive:

> Quando il ferro e il vapore affermarono pienamente la loro supremazia sulla vela, quando il trasporto marittimo europeo innovato mise a frutto i massicci investimenti provenienti dal sistema bancario e finanziario, quando i traffici coloniali spostarono l'asse degli interessi commerciali, agli armatori procidani e meridionali in genere [le] antiche virtù furono del tutto insufficienti a fronteggiare i nuovi squilibri del mercato e del commercio mondiale[9].

Ciò non significa però che a Procida e in Italia meridionale non ci siano stati investimenti, più o meno coraggiosi, in questo settore. In tutto il Regno delle Due Sicilie, infatti, per decenni la navigazione a vapore si è appoggiata a sovvenzioni e a finanziamenti statali[10].

Fu soprattutto con l'unificazione italiana che la marineria procidana entrò in crisi nonostante gli investimenti di Aniello Galatola, che con Emanuele d'Abundo, Alessio Gazzella, Andrea Mignano e Girolamo Vitello fondò una società per i collegamenti nel golfo di Napoli (1863). L'anno successivo Gennaro Scotto di Jonno costituì una seconda azienda, la "Nuova Procida", che copriva le medesime tratte. Si trattava di società deboli che non riuscirono a sopravvivere a lungo. La prima guerra mondiale, la successiva crisi economica, l'emigrazione transoceanica, insieme alla difficoltà degli imprenditori locali a reagire alle sfide

[8] I marinai procidani commerciavano con Marsiglia soprattutto olio, che veniva adoperato nella produzione del sapone.
[9] Lubrano (2003: 109).
[10] Si tenga presente che già nel 1854 una nave siciliana, il "Sicilia" collegava l'Italia con gli Stati Uniti.

imposte dall'avvento delle nuove tecnologie, segnarono la fine delle attività cantieristiche isolane[11]. Può forse essere considerato simbolo di questa decadenza la momentanea chiusura dell'istituto nautico tra il 1923 e il 1939. Ma la propensione al lavoro come naviganti, ufficiali o marinai, e la consapevolezza delle antiche tradizioni di navigazione dell'isola non devono aver subito battute d'arresto durante il Novecento, almeno a giudicare da quanto testimoniano le nostre fonti orali. La riapertura della scuola, la cui sezione "Capitani" fu riattivata solo nel 1952, sembra aver restituito ai naviganti dell'isola i tradizionali percorsi formativi.

Ad ogni modo, si può dire che in diversa maniera e in tempi diversi, le attività marinare abbiano profondamente segnato la storia procidana sotto un triplice profilo. In primo luogo, esse hanno favorito la nascita e lo sviluppo di attività secondarie, quali l'industria navale e delle funi, l'agricoltura e la caccia, i cui prodotti erano fondamentali materie prime da smerciare. Inoltre, la presenza di navi disponibili per la piccola pesca e le abilità tecniche dei marittimi procidani anziani ritornati nel luogo d'origine, insieme a necessità economiche, hanno favorito lo sviluppo della pesca, che ancora oggi è un'attività essenziale per l'economia dell'isola. A partire dal XX secolo i pescatori della Corricella si sono impegnati prevalentemente con la pesca a strascico, quelli della Chiaiolella con le lampare e quelli della Marina Grande con le "cannucce" prima e con le lampare successivamente.

In secondo luogo, la marineria ha da secoli collocato l'isola in una dimensione globale: ciò ha favorito sia la mobilità dei procidani stessi sia l'immigrazione nell'isola. Se si considera il movimento in uscita, già a partire dal 1700 gli stati delle anime contengono informazioni circa lo scarto tra popolazione residente e popolazione presente, attraverso l'indicazione "sta fora", "sta per mare" affiancata agli emigrati e ai naviganti. Altrettanto interessanti sono le informazioni contenute nei libri delle sepolture, in cui si ritrovano i dati di coloro che non erano morti sul suolo isolano[12].

Per quanto riguarda il movimento in entrata, particolarmente significativi sono i dati relativi alla frequenza dei matrimoni in cui uno dei due coniugi non è di origine procidana: a partire dal 1600, si registra una percentuale sempre crescente di matrimoni misti. Alcuni dati circa la provenienza del coniuge "forestiero" sono forniti da Di Taranto (1985), che ha preso in considerazione i matrimoni compresi tra il 1642 e il 1660:

> Su 226 matrimoni, 32 riguardano individui di sesso maschile giunti a Procida da località diverse: quindici da Napoli e casali, tre da Ischia, tre da Baia, tre da Gaeta, due da Messina, tre da Genica, due da Fumo e Pizzo della Calabria e uno da Salerno. Le spose vengono da Ischia e da Napoli[13].

La presenza sul suolo procidano di forestieri è altresì fornita da dati di carattere commerciale: già nel 1596 la marchesa Isabella d'Avalos e l'abate Innico d'Avalos affittarono i mari dell'isola per la pesca dei tonni a Luca Scartamaglia di Tropea, che portò a Procida gente "istruita del mestiere che veniva, spesso, dalla Calabria"[14].

Infine, l'attività marittima costituisce una tradizione dell'isola in cui i procidani si riconoscono e con cui si confrontano sia negli aspetti positivi che in quelli negativi. Ancora oggi, più del 30% della popolazione è attiva nel settore marittimo (dati comunali 2006); la tabella seguente fornisce

[11] Secondo Lubrano (2003: 56), "[i marinai] non seppero cogliere le prospettive offerte dalla nuova tecnologia, rimanendo troppo legati ad una tradizione che stava per essere superata e non riuscendo ad aggiornare il modo di essere su un mercato che mutava tanto profondamente".

[12] Spesso nei libri dei morti è possibile rintracciar indicazione anche dei procidani morti in mare.

[13] Di Taranto (1985: 168).

[14] Ivi, 55.

Tab. 1 - I marittimi procidani in base alla professione.

Agente marittimo	2
Capitano di lungo corso	31
Sottoufficiale marina militare	1
Pescatore	90
Sottoufficiale capitaneria di porto	3
Capitano superiore l.c.	2
Capitano di macchine	7
Navigante	8
Meccanico navale	1
Comandante	2
Ufficiale di coperta	5
Ufficiale di macchina	4
Pilota di porto	1
Ufficiale marina mercantile	22
Macchinista navale	8
Motorista navale	12
Marittimo di coperta	1
Marittimo	963

(Nostra elaborazione dei dati comunali 2006)

le indicazioni delle professioni di tutti coloro che sono impiegati in questo settore.

I dati mostrano la presenza di un'elevata componente di pescatori. A quelli che però hanno dichiarato al comune di essere pescatori, si aggiungono molti dei marinai in pensione, che una volta tornati a casa, si dedicano all'attività. Procida, insieme al prospiciente comune di Monte di Procida, situato sulla terraferma flegrea, continua a fornire apprezzati equipaggi, tecnici e capitani della marina mercantile italiana e di altri paesi.

L'importanza delle professioni del mare oggi è confermata dall'alto tasso di frequenza (anche femminile) dell'istituto nautico, che è ancora la scuola superiore maggiormente frequentata dai giovani dell'isola e non per motivi logistici, in quanto a Procida ci sono quattro differenti istituti superiori. La questione dell'istruzione merita un'ulteriore considerazione, in quanto l'isola presenta dei tassi di scolarizzazione molto più elevati rispetto a quelli della Campania e di Napoli: si veda, ad esempio, il tasso di conseguimento del diploma superiore per classi di età (Tab. 2):

Tab. 2 - Tasso di conseguimento del diploma superiore per classi di età: confronto tra Procida, Napoli e la Campania.

	19 anni e più		**19-34 anni**		**35-44 anni**	
	M	**F**	**M**	**F**	**M**	**F**
Procida	58.9	40.6	75.1	73.8	69.4	56.0
Napoli	40.2	35.1	47.6	50.9	43.3	41.3
Campania	35.5	31.1	45.3	48.3	37.9	34.8

(Nostra elaborazione dei dati ISTAT relativi al 2001).

Un ultimo indizio della dimensione transnazionale di Procida è costituito dal numero significativo di comunità procidane nel mondo. I dati comunali del 2006 ci forniscono il quadro dei paesi di residenza dei procidani emigrati:

Tab. 3 - Paesi di residenza dei procidani emigrati.

Paesi di residenza	**Numero di residenti di origine procidana**
Argentina	31
Australia	1
Brasile	90
Egitto	3
Spagna	2
Gran Bretagna	7
Germania	8
Sud Africa	1
Turchia	2
USA	5

I dati fin qui riassunti costituiscono la memoria sociale (Ferrarotti 1997) e ritornano nei racconti e nelle storie di vita degli ex marinai residenti alla Marina della Corricella. Queste storie forniscono, per la seconda metà del Novecento, il vissuto degli imbarcati e delle loro famiglie e costituiscono la base della nostra analisi del sistema dei loro comportamenti, atteggiamenti e valori.

Le storie dei marittimi: atteggiamenti, racconti, sentimenti

Dalle storie dei marittimi della Corricella emergono differenze culturali interessanti, in parte dovute alla diversa età, istruzione e funzione lavorativa a bordo (ma i fattori di personalità sembrano giocare un ruolo tutt'altro che trascurabile). Tuttavia non sono pochi i punti di affinità che permettono di delineare un quadro piuttosto coerente ed integrato della cultura dei marinai procidani.

Converrà partire dalle condizioni socioeconomiche dell'isola nell'immediato dopoguerra e dagli sviluppi dei decenni successivi, così come emergono dai racconti. È un pezzo di storia italiana del Novecento che illumina le potenzialità umane di un habitat meridionale da secoli gravitante sul mare e la navigazione. Nelle parole di Giosuè, un anziano pescatore ed ex marinaio, la ricerca di un ingaggio a bordo, alla fine degli anni '40, appare come la risposta al trauma della guerra:

> Cerchi in tutti i modi di riprenderti / per distrarti cerchi il lavoro / e allora abbiamo cercato la via del mare... però sempre per incominciare a vivere / che facevamo? dovevamo morire? e allora prima di morire uno deve anche sopravvivere.

Ma questo elemento soggettivo non può far passare in secondo piano il fatto che "la ricerca della via del mare" era predeterminata da una tradizione antica di secoli. Come sostiene lo stesso Giosuè, "noi siamo figli del mare / non siamo figli della terra / io il mare mi è entrato proprio nell'istinto". L'aver girato il mondo gli ha permesso di conoscere luoghi e culture diversi, un'esperienza che considera preziosa per l'arricchimento della conoscenza (in maniera concreta ne fa una valutazione anche economica). Gli inevitabili sacrifici della vita del marinaio sono stati ben ripagati:

> [Navigare] è l'unica cosa più bella del mondo / perché il mare è [sacrificio] / è sacrificato / perché mangi / dormi / stai sempre sul mare / però è bello che uno scendeva a terra / prendeva qualcosa / incontrava qualcuno / altre culture / altre cose che / insomma tu quando stai qua / che vedi? / nun vedi niente / quando stai per esempio fermo in Italia / che cosa vedi? / l'Italia è un bel paese / però / girando il mondo / sai che vuol dire? / vedere cose che uno rimane soddisfatto nella vita / [sì muoio] / però ho visto questo / questo /.../ io ho fatto da Helsinki in Finlandia / sono andato a Montreal in Canada / dal Canada / sono andato / in Brasile / in Brasile / sono andato in Perù / Pacifico / poi ho fatto Venezuela / Messico / Florida / capirai che se dovessi farlo adesso / sai quanti soldi ci vonno?

Ingresso nell'adolescenza ed iniziazione al lavoro per mare hanno costituito per molti uomini dell'isola una tappa obbligata della vita. Qualcuno ricorda di aver cominciato a navigare a 15 anni, come ragazzo di bordo, quando era uno scugnizzo, perché "la maggior parte / tutti andavano a navigare".

Si possono intravedere fasi diverse della storia della marineria procidana dal secondo dopoguerra ad oggi. Se all'inizio degli anni '50 gli equipaggi procidani erano molto ricercati da compagnie di trasporto del petrolio americane, con impieghi ben remunerati, che consentivano di mandare rimesse a casa, di scendere a terra, visitare le città nel cui porto si faceva tappa e in definitiva godere delle opportunità che girare il mondo comporta, i racconti di chi ha navigato negli anni '60 mostrano una situazione più difficile. È chiaro il rapporto con l'acuirsi delle tensioni medio-orientali, che ebbero riflessi sull'economia e l'organizzazione internazionale del trasporto del petrolio:

> Ad Aqaba] non si poteva scendere a terra perché la sera c'era il coprifuoco.

> [A Cipro e a Beirut] c'erano sentinelle armate sulla nave.

Traspare però in filigrana anche un assetto complessivo dell'economia globale del trasporto di materie prime in cui, nell'ingaggio di marinai dell'isola, alle grandi compagnie americane si affiancano (o subentrano) società minori di vari paesi - spesso italiane - che offrono condizioni contrattuali e di lavoro più dure. Molti marinai intervistati ricordano che dovevano rivolgersi a mediatori che procuravano il contratto di imbarco, pagando l'equivalente di un mese di stipendio; questo era così basso che tolti i contributi rimaneva poco da mandare a casa. Impossibile quindi scendere a terra e fare acquisti, persino per generi di prima necessità come indumenti; per questi, si poteva semmai contare su quanto lasciavano a bordo i compagni che sbarcavano:

> Poi andavi a terra / non potevi comprare niente / perché se no a casa non potevi mandare niente / potevi portare trenta/ quaranta mila lire a casa a fine mese / eri proprio uno schiavo / uno schiavo proprio / dovevi solo guardare.
>
> Cinquanta sessantamila lire al mese [mandavi a casa] / però eri schiavo / non potevi comprare niente / scarpe / un giubbino.
>
> Eravamo giovani / andavamo a terra a donne / non ci potevamo andare [dice: *possavamo*].
>
> Trentacinque giorni senza navigare / a Kobe [in Giappone] / dovevi rimanere a bordo e guardare'la città da lontano [perché non potevano spendere soldi].
>
> Sarebbe piaciuto scendere a terra / però dovevi essere libero / avere la tasca piena.
>
> No qualche spesa si faceva [ma no nel Nord Europa] / solo a Sud America si spendeva qualcosa / Cile / Honduras / Guatemala / saponetti / calzini.
>
> Aspettavi qualche compagno che sbarcava per prendere la roba sua.

Il tema dell''esser schiavi' o 'prigionieri' ritorna nelle interviste di diversi ex-marinai: "[alcune società di navigazione] lavoravano bene / a noi però ci trattavano come gli schiavi". E d'altra parte, la vita a bordo di petroliere definite "navi-carretta", è descritta come "nu carcere", "na galera", con turni di lavoro anche superiori alle otto-dieci ore giornaliere, senza nessuna certezza di un avvicendamento regolare; lavoro di manutenzione anche in mare (anziché come di norma in porto), niente televisione, solo la radio come contatto con il mondo esterno, e niente aria condizionata in situazioni climatiche che spesso erano estreme per il calore. Le parole di Leonardo, che per molti anni ha fatto il mozzo, descrivono tutto il disagio di chi ha scelto la vita del mare perché non aveva altra alternativa:

> Il marittimo è nu mistierə troppə/ è nu mistierə troppə [...] comə / comə si dicə in dialetto? / u marittica che è nu mistierə troppə/ [...] di sacrificio / [...] di cattivo tempo / pecché rəbontə quannə viene il cattivo tempo tə fa mettərə paura // quannə truovə / quannə tə truovə im mare grandə / in mare quannə / più altə di questa casa [...]
> e sincasomai ti viene in mente quaccosə // capi // sincasomai ti viene in mente quaccosə / a la barca / il mare è tanto grande che non puoi fare nientə// [ni e a] fà mamma mi / ti a farə / la crocia.

In effetti, la mancanza di alternative occupazionali rendeva inevitabile per una parte della popolazione (specie gli uomini con un non elevato grado di scolarizzazione) accettare queste opportunità di lavoro. Come ha osservato un ufficiale di macchina intervistato, a proposito degli equipaggi asiatici e nordafricani che oggi hanno sostituito quelli italiani in molte navi mercantili di varia bandiera, "noi una volta stavamo nelle condizioni in cui oggi stanno gli altri / avevamo bisogno". Per i mozzi e marinai e per le loro famiglie si trattava della sopravvivenza, sia pure in condizioni difficili, una fase durata a lungo ("Procida / anni / anni / è stata così"). Diverse testimonianze fanno pensare che la situazione contemporanea sia percepita dai parlanti analizzati come meno drammatica, sia a livello economico che di stile di vita:

Dovessi fare quei punti là [ovvero le rotte del Nord- e Sud-America] / oggi attualmente / sai quanti miliardi farei?

Adesso li abbiamo mandati ai nostri figli / sono [barche] / più moderne / mo pure se navigano fanno una vita più rilassata.

Nessuno inoltre accetterebbe più le condizioni di imbarco a cui i genitori erano stati costretti a sottoporsi nei decenni passati. Negli ultimi anni, il mercato degli "schiavi" delle petroliere e di altre navi da trasporto avrebbe, secondo alcuni, una sua fonte di approvvigionamento in equipaggi extra-europei.

Sembra esistere peraltro una differenza tra i racconti e gli atteggiamenti di persone di livello culturale e occupazionale diverso. Chi ricopriva ruoli di ufficiale o capitano ha più spesso ricordi positivi della vita in mare, come Franco, per molti anni ufficiale di macchina, che ha navigato su rotte diverse (verso il Canada, gli Stati Uniti, Trinidad, la Nigeria, la Liberia, la Libia, l'Egitto, la Russia, la Turchia, il Nord Europa). Franco racconta di "viaggi strani, sfiziosi": partiti da Gaeta per la Liberia e con il programma di tornare in un porto italiano, ricevono inaspettatamente il comando di andare in Nigeria, dove poi risalendo una via fluviale su piccole imbarcazioni trasportano il carico in mezzo a delle capanne, e da lì indietro al porto nigeriano, reimbarcandosi sulla petroliera fanno rotta verso New York. Infatti,

[Persino il comandante a bordo] non sa mai niente // sa solo che ci sta un carico qua / un carico in Liberia e s'ha da scaricare a New York // sono gli armatori che fanno i noli / arriva il telex e vi dice quello che dovete fare / anche in navigazione arrivano i telex.

Franco mostra di aver provato il profondo piacere dell'esperienza del viaggio, la fascinazione del paesaggio, come quando per un attimo si abbandona – lui, uomo di discorsi referenzialmente orientati – all'emozione estetica del ricordo dell'attraversamento del Bosforo ("il Bosforo e i Dardanelli so' belli / ci so' passato cinque o sei volte").

Certo, lo stile di vita dei gradi medio-alti della marineria, specie su navi di grandi compagnie, era molto diverso da quello descritto dai marinai semplici, imbarcati su compagnie con bandiera panamense che tiravano al risparmio in tutti i sensi: buone remunerazioni, che consentivano attraverso le rimesse nell'isola di costruire una solida posizione economica per la famiglia, possibilità di acquisto di beni di consumo in vari mercati del mondo, viaggi aerei (già negli anni '60 e '70) per andare al porto di imbarco e per tornare a casa nei periodi di ferie, la possibilità di essere raggiunti dalle mogli a bordo, a cui pure spettava il viaggio aereo di andata e ritorno.

Ma per quanto positive o persino interessanti e piacevoli siano state le esperienze degli ufficiali di vario grado, anche questi come i marinai semplici raccontano di non aver avuto altro desiderio che tornare a casa, a Procida, definitivamente, dopo la vita per mare. Emerge in molte interviste l'ideale di una vita tranquilla, vicino alla famiglia, con ritmi più umani, scanditi dall'alternanza dei tempi di lavoro e di quelli di riposo e svago. Giosuè dichiara di vivere "nella quietudine", e si rammarica che Napoli, la grande città vicina all'isola, abbia tanti problemi

si stava quieti, Napoli non si faceva sentire di nessuna maniera... / A me mi dispiace/ è la mia città / è la mia provincia veramente... / A me mi dispiace assai... / per capire com'era Napoli una volta // era una delizia / Napoli.

Ma il vero anti-mondo è l'America, nella cui descrizione Giosuè si lascia andare ad espressioni che sembrano stilemi stereotipati (l'ombra della vita):

perché l'America/ ha::/ la persona è peggio di Milano / a Milano sono diventati tutti robottini / in America? / è la stessa cosa / cammini sei ore / a gente / migliaia di macchine / però non ci sta na cosa / si ferma /

che fa / è tutto un movimento / .../ che senso di vita è quello là // non è vita // è soltanto l'ombra della vita.

Per molti, il matrimonio ha segnato la svolta centrale nella vita rispetto all'attività lavorativa. Giosuè, dal momento in cui si sposa, comincia a navigare sulla rotta Napoli-Palermo e Civitavecchia-Olbia con la società Tirrenia, e ora da pensionato occupa il suo tempo come pescatore:

cinque anni sempre sulla stessa barca / e poi [dopo sposato] non ho navigato più con questa bandiera / lontano non sono andato più.

comunque poi mi sono fermato qui / e perché poi mi sono sposato / sono nati i figli / e non mi sono mosso più / e ho continuato a fare il pescatore.

Per Franco la decisione di tornare a Procida e mettere su una piccola azienda di pesca non è stata facile. Ma non rimpiange la vita del passato, sebbene di per sé non gli dispiacesse affatto. Ha prevalso il forte senso di attaccamento alla famiglia e ai valori tradizionali dell'isola, che gli ha fatto scegliere un lavoro per certi versi più duro di quello di ufficiale di macchina (per buona parte dell'anno, tutte le notti esce in mare con il suo motopeschereccio e torna all'alba), ma che gli permette di essere vicino alle persone care e di rimanere inserito nella rete sociale e culturale della comunità procidana.

Un motivo ricorrente nei discorsi dei marinai intervistati e delle loro famiglie è la frugalità, esplicitamente dichiarata come valore, o implicita nello stile di vita:

la pesca non si sta male / non si guadagna molto / ma ci arrangiamo.

Perché noi italiani dobbiamo un poco rassegnarci a mettere la capa a posto / perché qua vogliamo spendere troppo / il passo più grande del piede [[elenca: bella casa, ristorante, macchina]] / l'economia così si fa / invece oggi ognuno si da alla pazza gioia.

C'è però chi la pensa diversamente, come Ciro, per anni imbarcato come macchinista su navi mercantili. Anche lui ha preferito la vita vicino ai suoi ad un lavoro ben remunerato che lo portava lontano da casa, ma la sua intervista ha una forte chiave di protesta per le precarie condizioni economiche in cui versano i pescatori, e specialmente i lavoratori a giornata:

Purtroppo u mistierə du pescatore è nu mistierəduro / è duro prima / e duro dopo e sarà duro anche dopo ancora // pur u guverno cosə / parlano / discutənə / però nessuno mai piglia na cosa / na sovvenzionə // i mesi che vengono critici / i mesi invernali / che non si guadagna / si vanno giorni e giorni / mesi e mesi / e non si guadagna / nessuno mai esce na legge na cosa / pə dicə na sovvenzione a sta gentə / sti cristiani / commə / / comm ann a fa / proprio!?

Quale prezzo abbia pagato chi ha continuato per anni ad imbarcarsi, lasciando la famiglia a Procida, si capisce dall'intervista di Leonardo, in cui il motivo dell'estraniamento dalle persone rimaste a casa è espresso con una urgenza emotiva che produce un balbettio ripetuto:

A me come ha detto il signorə / io quannə so andato a casa due fi[gli] / [non] avevə vistə nisciunə / quannə so andato a casa / so tornato a casa / [...] quannə arriva[vo] a casa / u figlio ruoss s- allontanava / questo non mi è mi è / ricevə / [...] questo non è mio pa patro / vattenə / vattenə / e allorə iə rummanevə accussì / ciuncatə

Il suo racconto di una partenza da Procida per andare ad imbarcarsi a Napoli, dopo un breve periodo di ferie passato a casa, trova parole che è difficile dimenticare:

Na giurnatə / virə nu pochə / mi accompagnatte / mi accompagnatte / mia mia moglie / mio figlio piccə rillə / pecché ci ho due figlə // sə mettevən a piangerə / stevə prendennə la valiscia / a stevə gittann a ra bordo [per le scale] a mare / mə nə vule[və] andà n'ata vontə pə rə casə / verev u piccolinə che cchiagnevə // ma purtroppo questo no l'avevo potuto fare / pecché i piccolinə eh devə nə mangiarə

I temi dell'estraniazione, della lontananza e del distacco traspaiono in una maniera sottile e indiretta in molte interviste agli uomini adulti che

sono stati o sono tuttora imbarcati, ed ai ragazzi rimasti a casa. Per questi ultimi i padri sono figure immaginate più che conosciute davvero, verso cui sembra emergere nostalgia e polemica. Non sono pochi i giovani intervistati che dichiarano di rifiutare un mestiere come quello del padre. Appare anche centrale il ruolo di figure materne forti, che in casa hanno dovuto prendere decisioni fondamentali, spesso da sole.

Un motivo che appare con chiarezza nelle interviste agli ufficiali è l'orgoglio di appartenere ad una tradizione di mare antica e prestigiosa. Alcuni ricordano che negli anni '60 a Cipro, nel Mar Rosso, in Libano "gli ufficiali di macchina erano tutti procidani" e che "a volte dal capitano all'equipaggio tutti erano procidani". Altri ricordano che i capitani procidani fanno parte di una élite della marineria internazionale caratterizzata dalla qualifica di "capitani capohornisti", comandanti in grado di doppiare il temibile Capo Horn. Franco ci tiene a sottolineare con fierezza che

> noi tutto questo discorso lo dobbiamo fare dopo che abbiamo capito che Procida nell'Ottocento teneva una flotta di bastimenti / ci andavamo per mare insomma / non è che eravamo [dei primi venuti].

pur affrettandosi ad aggiungere "ci stevano gente buona pure di altre parti, per l'amor di Dio". Non c'è spocchia a Procida, e nemmeno la cultura dei marinai e delle loro famiglie inclina alle vanterie e all'enfasi. La consapevolezza delle tradizioni e il senso di una identità antica sono espressi con misura.

Ma non è soltanto della tradizione marinara procidana che gli intervistati sono consapevoli. Il ricordo della folta presenza di equipaggi e ufficiali italiani sulle navi mercantili di varia bandiera accomuna più fonti. Oltre ai procidani, gli equipaggi erano frequentemente costituiti da genovesi, spezzini e siciliani. Per gli anni Cinquanta Giosué dichiara:

> allora la marina italiana era ricercata // e queste erano petroliere americane / erano ricercate / nel punto che / ci mandavano a chiamare a casa // per imbarcarci sulle loro navi / poi dopo la guerra è finita / e quando la guerra finisce / finisce anche il bisiniss.

Franco, che appartiene ad una generazione di marinai procidani successiva a quella di Giosué, sostiene che "gli italiani erano bravi / la prima cosa" e, per sottolineare l'esperienza e la reputazione degli ufficiali procidani, racconta come "molti armatori prendevano un vecchio comandante di Procida / qualcuno di fiducia che aveva sempre navigato con loro e lo mettevano in ufficio a fare il comandante di armamento".

L'orgoglio di appartenere ad un gruppo professionale e sociale che si è guadagnato fiducia e stima sul mercato del lavoro internazionale si associa ad un altro motivo che ritorna in diversi intervistati, l'importanza di fare una "buona figura". Ancora Franco, in cui l'orgoglio professionale è particolarmente accentuato, a proposito del ruolo di reclutamento di marinai assegnato da vari armatori ai capitani di Procida, osserva che "un comandante di Procida / la prima cosa che fa / si rivolge a delle persone che lui conosce / non gli fanno fa male figure / che sono gente che lavorava". D'altra parte, "se uno non rendeva / quelli [= 'gli armatori'] lo sbattevano a terra / questo è poco ma sicuro".

Gli aspetti socioeconomici e culturali sinora tratteggiati si coniugano con una forte propensione alla mobilità sociale, di cui uno dei risvolti più significativi è l'importanza che tutte le persone del gruppo intervistato assegnano all'istruzione. Franco osserva come a Procida sia quasi inesistente l'evasione scolastica, e che la gran parte della popolazione adulta ha oggi un diploma di scuola media superiore. Egli si compiace di sottolineare che il livello culturale medio dell'isola si è innalzato negli ultimi decenni, una situazione diversa da quella dei primi decenni del Novecento. Il ricordo di suo padre, che

avrebbe voluto andare a scuola, e fu invece messo a lavorare sin da piccolo per le ristrettezze economiche della famiglia, illumina per un attimo uno spaccato socioculturale dell'isola degli inizi del secolo scorso, e rende plausibile ipotizzare che la propensione all'istruzione e il forte desiderio di mobilità sociale siano a Procida caratteristiche antiche:

> ma no / adesso è molto meno insomma non è // non ci sta più quella differenzə chə cə stava na voltə // la differenza culturale ci sta [...] per esempio su cento ragazzi che sono iscritti a scuolə / se ne vanno tutti e cento / difficilmente nun sə va a scuolə / pə tre quarti / u nuvanta pə cientə da pupulazionə è diplomatə // quindi // è propriə / è propriə la situazione culturale che è diversa.

> a me mi raccontava mio padre // che a lui ci piaceva a scuola / e per motivi [...] proprio di lavoro chə non sə poteva andare a scuola allorə / allorə sə lavorava da bambini / nsomma era il lavoro che non faceva andare a scuola i / diciamo i nostri padri.

Un altro intervistato, che non ha seguito scuole regolari, ma ha raggiunto posti di responsabilità su navi mercantili osserva che c'è una differenza netta tra i capitani che vengono da un percorso formativo portato a termine e il cosiddetto "padrone marittimo", sorta di comandante ingaggiato sulla base dell'esperienza di navigazione: "chi ha fatto a scuola si vede [detto dei capitani] / chi ha fatto a scuola è più in gamba d-u padrone marittimo che viene sempre da lavoratore". L'atteggiamento di forte propensione all'istruzione è esplicito negli ufficiali, ma traspare in maniera indiretta anche nei marinai che non sono andati a scuola. Alcuni indizi ad esempio fanno pensare che Leonardo, cinquantenne, si vergogni di non aver studiato, e i suoi racconti testimoniano quanto sia importante per lui l'emancipazione da una condizione sociale e culturale sentita come precaria e difficile. Interessante è anche notare come diversi intervistati con titolo di studio elementare abbiano figli diplomati all'Istituto Nautico, che sono diventati ufficiali o capitani. Vincenzo parla con malcelato orgoglio di suo figlio, comandante di navi mercantili, partito proprio la mattina dell'intervista per andare a imbarcarsi in un porto siciliano.

I racconti degli intervistati forniscono anche informazioni, sia pure indirette, su alcune dinamiche linguistiche a bordo. Diversi parlanti descrivono situazioni di mantenimento del dialetto all'interno di gruppi della medesima provenienza regionale. Questo si rileva in particolar modo per i marinai siciliani e per gli stessi procidani, che parlavano nel dialetto locale anche nell'interazione con il capitano, se si trattava di un amico. Tuttavia, al criterio dell'"in-group", che poteva da questo punto di vista non tener conto delle gerarchie a bordo, si affianca il criterio secondo cui con marinai di altra provenienza si faceva ricorso a varietà meno caratterizzate in senso locale, o si ricorreva a strategie di riformulazione:

> D: come parlavate a bordo?

> R: embé / cə facimmə capi / non è ca parlammə propriə procedanə stretto ca nun cə capiscono... fra di noi c'erano dieci parole / ma quando c'era qualcuno / no.

> eh ma pure i siciliani / i siciliani quannə venivanə a bbwordə/ ntsə kapisciavənə / e allora lui ci spiegava questo quell'altro / quando parlavano stretto.

La diversa scelta di varietà del repertorio o la riformulazione potevano tuttavia non essere le uniche opzioni per chi non era mai andato a scuola:

> D: parlavano stretto non solo tra loro siciliani, ma anche con altri?

> R: ebbè si / per esempio qualcuno ca / qualcuno / per esempio qualche carbonaio / qualche ingrassatore / qualcuno che non teneva un livello di studio / e allora quello parlava siciliano con tutti
> come parlavano tra di loro / parlavano pure con noi.

Ad ogni modo, almeno gli ufficiali dichiarano che era possibile capire le persone che parlavano varietà dialettali diverse con i compagni che non facevano parte dell'"in-group", perché "a furia di frequentarli / insomma / si capisce", anche se "uno poteva rimanere [sott. 'disorientato'] il primo giorno". Qualcuno ricorda anche, con un atteggiamento divertito, episodi in cui si traduceva sul momento da una varietà all'altra, come quando un marinaio siciliano, a Porto Said, durante dei lavori di manutenzione della nave, prende dei pesci gettando la lenza dal ponte e grida ai compagni esultante "ora ora i pigghiai", e un marinaio procidano chiede ad un altro "ch-a ritt" chill"?" e l'altro traduce "mo mo l-aggi" pigliat"".

Ma il passaggio all'italiano è esplicitamente asserito, da persone di diverso grado di istruzione e ruolo lavorativo, come un'operazione ineludibile:

> se prendiamo quelli che non sono andati a scuola / vabbé / [ma] io ho fatto un po' di scuola / ho fatto questo viaggiare nel mondo / o parli italiano o ti insegnano a parlare italiano / perché a contatto con la società è tutt'un'altra cosa (Giosuè, marinaio).

> è chiaro che uno deve parlare italiano perché il dialetto / specialmente il nostro / è abbastanza stretto (Franco, ufficiale di macchina).

Alcuni dichiarano di aver imparato un po' di inglese a bordo, lingua necessaria per la navigazione, ma di averlo poi dimenticato:

> pure io una volta sapevo parlare in inglese / tutti i manuali di navigazione sono in inglese.

In ogni caso, si tratta di una acquisizione spontanea, piuttosto che di apprendimento dovuto alla scuola. Così, Vincenzo, a proposito del figlio capitano osserva:

> quello ha fatto la scuola che l'inglese / non lo sapeva niente / non ha saputo mai niente / ma imbarcando sempre / sapa parlare inglese

La diversità di reazioni deve essere stata notevole e non necessariamente in rapporto al retroterra scolastico o al ruolo a bordo. Antonio, macchinista che non viene dalla formazione dell'Istituto Nautico, poi promosso capitano per bravura, ricorda che evitava di scendere nei porti del Medio Oriente perché non capiva l'inglese. Sempre lui racconta un episodio drammatico di cui era stato testimone da macchinista: durante un incendio a bordo si era corso un serio pericolo perché il comandante non sapeva parlare inglese.

Le testimonianze dei naviganti procidani documentano le storie di una piccola isola del Mediterraneo che ha continuato attraverso il tempo a vivere delle opportunità economiche e culturali del grande mercato internazionale del trasporto marittimo. In esse però traspare con chiarezza tutto il peso della dimensione umana, individuale e familiare, che queste opportunità hanno comportato. Tutti i naviganti procidani hanno desiderato profondamente "tornare a casa". Forse, ci sono realtà storiche, come quella di una piccola isola dell'Italia meridionale, in cui la tensione tra "vite globali" e "piccolo mondo locale" non può che essere risolta, alla lunga, a vantaggio di quest'ultimo.

Riferimenti bibliografici

Boyle, P., Halfacree, K., Robinson, V., 1998, *Exploring Contemporary Migration*, Harlow, Addison Wesley Longman.

Cini, N., Regis, R., 2002, (a cura di) *Che cosa ne pensa oggi Chiaffredo Roux. Percorsi della dialettologia perfezionale all'alba del nuovo millennio.* Atti del Congresso Internazionale.

Di Taranto, G., 1985, *Procida nei secoli XVII - XIX*, Genève, Libr. Droz.

Ferrarotti, F., 1997, *L'Italia tra storia e memoria*, Roma, Donzelli.

Halfacree, K. Boyle, P., 1993, *The challenge facing migration research: the case for a biographical approach*, in "Progress in Human Geography", 17, 3, pp. 333-348.

King, R., Connell, J., 1999, (eds), *Small Worlds, Global Lives. Islands and Migration*, London New York, Pinter.

Lubrano, P., 2003, *Il declino della marineria mercantile procidana agli inizi del '900*, in "Bollettino Flegreo", 3, pp. 99-113.

Sornicola, R., 2002a, *La dialettologia sociologica*, in AA.VV. (2002), (a cura di) pp. 43-63.

Sornicola, R., 2002b, *Dislivelli di produzione e di consapevolezza del parlato*, in Cini N. e Regis R. (2002), pp. 213-245.

Sornicola, R., 2006, *Oltre la città di Napoli: biografie linguistiche dei pescatori della Corricella di Procida tra emigrazione e ritorno*, in Atti del Convegno "Repertori linguistici urbani", Udine, 14-15 aprile 2005.