



FABIO POZZO

PAOLO AUTERI aveva 26 anni ed era imbarcato come terzo ufficiale di macchina sul Principessa Mafalda in quell'ottobre del 1927, quello dell'ultimo viaggio del piroscafo più grande mai costruito per una compagnia tricolore, che diventerà il *Titanic italiano*.

La nave era stata varata il 22 ottobre 1908 a Riva Trigoso. Colori del Lloyd Italico e poi della Navigazione Generale Italiana, era lunga 146 metri, 9.210 tonnellate di stazza e aveva una capacità di oltre 1.500 persone. Era impiegata sulla linea Genova-Buenos Aires, con scalo a Rio de Janeiro e Santos.

L'11 ottobre 1927 prende il largo dal capoluogo ligure. A bordo oltre 1.200 anime, tanti emigranti italiani (e siriani); al comando il siciliano Simone Gulì. La nave parte in ritardo, i motori non vanno e devono essere riparati. «Mio padre, morto nel 1953, diceva che il Mafalda aveva bisogno di lavori, ma che era stato fatto partire in fretta e furia» racconta il figlio di Paolo Auteri, Francesco. Pesa, su questa circostanza, l'inaugurazione del monumento in onore del generale Manuel Belgrano, originario di Oneglia, uno dei *libertadores* del Sud America e ideatore della bandiera argentina. «La cerimonia era in programma a Genova, in piazza Tommaseo, il 12 ottobre. Vi avrebbe presenziato il re Vittorio Emanuele III e quell'esercito di migranti andava tolto di mezzo».

Il «Mafalda» salpa per un viaggio che diventa un'odissea. I motori si fermano mille volte, la nave è costretta a fare scalo a Dakar e a Cabo Verde.

La tragedia del Titanic italiano

Il superstite del Mafalda

«Il comandante perse la testa»



Ottobre-novembre 1927: i superstiti del «Principessa Mafalda» rientrano da Rio de Janeiro a Genova a bordo del «Conte Verde». Paolo Auteri è in prima fila, il quarto da sinistra ARCH. AUTERI

Francesco Auteri rivela i ricordi del padre Paolo, 3° ufficiale di macchina, morto nel 1953: «Papà fu scorto in acqua e salvato grazie al suo berretto»



Paolo Auteri ARCH. AUTERI

Il comandante chiede la sostituzione della nave, che non è accordata; quindi prosegue per Rio. Il 25 ottobre, a 80 miglia dalle coste brasiliane, la tragedia. Si spezza l'albero che sorregge l'elica di sinistra, lo scafo si squarcia, il *liner* si inclina sulla sinistra. È l'inizio della fine. «Papà non ha mai parlato molto di quelle ore, salvo sostenere che il comandante Gulì perse completamente la testa e che fu

sostituito in pratica dal direttore di macchina, Silvio Scabicchi. Stigmatizzava soprattutto il rifiuto opposto a una nave francese, che si era offerta di avvicinarsi per prestare soccorso.

Gulì non diede il suo beneplacito, nel timore di una esplosione delle caldaie, nonostante l'ipotesi fosse stata esclusa dai suoi macchinisti. A mio padre non andava giù nemmeno l'attenzione che

Gulì riservò per il tesoro custodito a bordo, in titoli di Stato (e forse oro), destinato dal governo alla comunità italiana in Argentina. Diceva che quella era carta che poteva essere ristampata, mentre ai passeggeri non si sarebbe potuto ridare la vita».

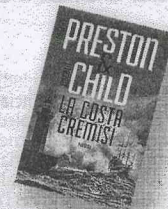
È stato il *Titanic italiano*: 314 vittime secondo le autorità italiane, oltre 600 secondo quelle brasiliane. Il regime cercò di minimizzare sul numero dei morti, sulle avarie, sulle scialuppe non idonee. Parlò di fatalità ed esaltò l'operato del comandante, cui conferì la medaglia d'oro alla memoria, e dell'equipaggio. «Papà si ricordava di una ragazza che non voleva staccarsi dalla nave e gridava istericamente. Le diede uno schiaffo: lei si calmò e prese posto sulla lancia».

Paolo Auteri si salverà. «Si spogliò della divisa, della camicia, ma chissà perché si lasciò il berretto bianco, anzi lo assicurò col sottogola. Raggiunse il mare a dritta e si gettò» ricorda ancora il figlio Francesco, che su quelle ore drammatiche ha scritto un racconto. Il giovane ufficiale nuota fino allo stremo, per cinque ore. Finché da una scialuppa della nave inglese Empire Star, tra quelle che rispondono all'SOS, non illuminano la superficie del mare e scorgono una macchia bianca, il suo berretto. «Gli gettarono una cima. Papà se l'avvolse attorno a una mano, strinse la presa, avvertì un dolore intenso e svenne. Si riprese dopo un'ora, in una cabina e in un pigiama non suo. *Be quiet, you can sleep now*, si sentì dire».

Dall'altra parte dell'Oceano, a Riposto in Sicilia, dove Paolo Auteri era nato, aveva frequentato il Nautico e dove tornerà in convalescenza dopo il sinistro (rientrato in Italia sul Conte Verde, abbandonando il mare per dedicarsi alla produzione e all'export di vino, stabilendosi a Genova), la sorella Peppina aveva sognato il naufragio. «C'era la Madonna, diceva «Paolo salvo»». Saranno le uniche parole del telegramma del fratello.

Libri Blu

A cura di Fabio Pozzo



La costa cremisi
di D. Preston-L. Child Rizzoli
pp. 352, 19€

Una nave scomparsa, l'eruzione del Krakatoa, le streghe di Salem, il segreto d'un comandante: ce n'è abbastanza per sconvolgere la tranquilla Exmouth, sulle coste del Massachusetts. Indagano l'agente dell'Fbi Pendergast e la sua pupilla Costance, gran bei personaggi.



Contratto per un viaggio
di Giovanni Rocca Internòs Edizioni
pp. 304, 15€

I marittimi scrivono, soprattutto a terra. L'autore racconta il suo battesimo del mare sull'Orione, uno sgangherato Liberty. Le voci, i volti, gli strumenti di due anni di mare. Allora si guardavano le stelle, ma la nave è rimasta sempre un mondo a parte.