

Presentazione

Sono sinceramente compiaciuta di pubblicare questo lavoro che è nato dalla voglia di conoscere direttamente e personalmente la storia vissuta di chi, spinto dalla volontà e dal desiderio di dare un senso forte alla propria esistenza, si è trovato quasi inconsapevolmente a vivere una vita straordinaria.

Cimbas, preziosissimo strumento di divulgazione della storia marinara in generale e di quella picena in particolare, ha dato a me e a Pietro Cupido, entrambi collaboratori, la possibilità di trasmettere a voi lettori la storia di due personaggi che nulla hanno in comune se non, naturalmente, il mare e tutto ciò che lo contorna.

Talento, passione, coraggio, incoscienza, fortuna, lealtà, dignità sono solo alcuni aspetti che possono essere colti leggendo le pagine di questo supplemento, ma posso assicurarvi che molto altro viene percepito quando a narrarle è la voce ancora forte e decisa, nonostante l'età, dell'autore.

Il primo contributo è il frutto di una intervista a Federico Pignati il quale ha giustamente voluto che la sua vita fosse raccontata e ricordata, perché è la storia della sua

famiglia e in qualche modo quella di tanti sambenedettesi che hanno svolto, come lui, il duro mestiere di funaio.

Il secondo contributo è opera di Pietro Cupido, autore di numerose ricerche sulle fonti della storia marinara picena e abruzzese, tra le quali ricordiamo gli articoli *I trabocchi e traboccanti* e *La Rahoste- Lagosta* apparsi rispettivamente sul 21° e 31° numero di Cimbas.

La testimonianza diretta è l'unica ancora sicura per una ricostruzione storica non imbavagliata, e Cimbas con questo lavoro, unito a tutti gli altri già pubblicati, desidera che vengano gettate in mare ancora tante e tante ancore.

Maria Perla De Fazi

- Intervista a Federico Pignati -

**Intervista a Federico Pignati:
UN UOMO NATO IMPRENDITORE**

di Maria Perla De Fazi

Federico Pignati è nato nel 1924 a San Benedetto del Tronto nella casa di via Faliero dove ci ha ospitato per intervistarlo. Uomo giovane nei suoi 84 anni, mente lucida e piena di ricordi che con semplicità e naturalezza ha fatto riaffiorare come in una favola, ma con la differenza che di immaginario non c'è nulla, è storia, e che storia!

Figlio di Gustavo Pignati e Concetta Panfili, discende da una famiglia di funai, il nonno Federico, già alla fine del XIX sec. commerciava le sue reste con i pescatori di Vasto, più organizzati e avviati alla pesca rispetto ai pescatori piceni. In uno dei tanti viaggi che il nonno Federico fece in Abruzzo incontrò la moglie, Filomena Muzi, nipote del commissario politico dello "Stato" di Vasto.

"Nonna Filomena, ci riferisce Federico, quando venne "rapita" da mio nonno aveva solo 17 anni e già era impegnata a fare da madre a 7 sorelle; trasferitasi con mio nonno a SAN BENEDETTO divenne la madre di 17 figli."

Federico si è sposato nel 1950 all'età di 25 anni con Irma D'Angelo di 21 anni dalla quale ha avuto 4 figli: Concetta, Gustavo, Federica, Paola.

Inizia il suo racconto ricordando un tragico evento che coinvolse anche i fratelli.

"Spesso con mia sorella Filomena e mio fratello Giovanni andavamo a giocare nei pressi di una fogna situata vicino casa; un giorno vi trovammo molte vongole ammassate, così ne raccogliemmo a manate, e contenti di tal bottino lo portammo a nostra madre che le cucinò."

Quel mollusco fu la causa della prima grande tragedia della famiglia Pignati. *Un tifo nero*, così definisce Federico il morbo che fece morire la primogenita Filomena a 17 anni e compromise il sistema nervoso di Giovanni il quale, poi, con un'accurata riabilitazione in una clinica della Capitale poté

riprendere gli studi diplomandosi in lingue. Anche Federico fu colpito da febbre alta ma senza altre particolari conseguenze.

La carriera scolastica di Federico iniziò a San Benedetto dove frequentò le elementari con il maestro Merli, ma intorno agli anni '30 il padre Gustavo si trasferì in Algeria con tutta la famiglia, alla ricerca di fortuna, così per Federico fu l'inizio di una nuova vita.

Il periodo algerino

In Algeria Gustavo Pignati fondò una fabbrica di cavi e reti per la pesca. Il padre, ci dice Federico, spesso gli rammentava di non pensare alle avventure e di non mettersi con la pesca perché: *“è un'industria passiva per eccellenza e non è il nostro mestiere.”*

“La pesca- afferma Federico- la fai perché il mare ti da' ma non sai mai per quanti giorni dell'anno. Mentre, continua Federico a ricordare le parole del padre: il nostro mestiere di funaio difficilmente può sparire perché ci sarà sempre qualche “pazzo” che costruirà barche per la pesca e che avrà bisogno di corde e di cavi”.

La fabbrica di cavi e reti in Algeria inizialmente fu molto redditizia perché riforniva le navi tunisine, marocchine, algerine, egiziane fino a quelle israeliane e naturalmente italiane.

“Poteva contare sul lavoro di 35 dipendenti, 15 provenienti da San Benedetto e 20 “arabi”. Gli “arabi” erano addetti alla raccolta dell'Alfa, una pianta che cresce spontanea nel deserto a cespugli. Essi raccoglievano le foglie dell'Alfa che poi portavano in fabbrica e lì le macchine le sfibravano e le cardavano insieme alla palma nana per ricavarne il crine utilizzato nella riempitura dei materassi. Il crine avvolto in balle veniva esportato in Italia. Invece, per la produzione di corde per la pesca si utilizzava solo lo stelo o sparto dell'Alfa che veniva filato da alcuni operai portoghesi specializzati. Le stesse corde venivano anche utilizzate per il rivestimento del “libbano” (o libano), un cavo da pesca lungo circa 20 m., che per la sua caratteristica ruvida intorpidiva i fondali del mare, costringendo i pesci a sollevarsi dal fondale

e quindi per venire catturati dal successivo passaggio della rete”.

In Algeria Gustavo Pignati conobbe il *Paschè* e ne diventò amico. Questi lo presentò ad alcuni armatori inglesi che lo invitarono a comprare delle barche per la pesca. Gustavo, attratto dall'affare, si recò a Londra e comprò 11 pescherecci a vapore e li portò a Orano in provincia di Argì in Algeria. Ad Argì Gustavo non riuscì a trovare macchinisti capaci di mettere in moto le barche così andò in Russia ad Odessa per reclutarli. Federico ricorda di quel periodo che il pesce si pescava e si vendeva, ma la manutenzione della piccola flotta era molto onerosa e quindi difficile da portare avanti.

Il ritorno a San Benedetto della famiglia Pignati.

Gustavo Pignati non riuscì nella sua impresa di armatore e dovette dichiarare fallimento compromettendo anche l'impresa di funi e cordami. Liquidato personale e fornitori, decise di ritornare in Italia. A San Benedetto, sicuro ormai della sua lunga esperienza di funaio, riorganizzò una nuova attività negli scantinati della sua casa natale. Inizialmente cominciò a commerciare con l'Algeria perché conosciuto tra gli armatori e i marinai e molto quotato per la buona qualità dei suoi lavori.

Federico, ormai sedicenne, ricominciò a San Benedetto a frequentare l'ultimo anno delle scuole elementari, ma per imparare meglio la lingua italiana veniva seguito privatamente dalla prof.ssa Giovagnoli che gli permise di acquisire una buona conoscenza dell'idioma natale; successivamente frequentò la scuola d'avviamento marinaro. Tuttavia, come per molti ragazzi della sua età ed epoca il lavoro non finiva con la scuola ma continuava nella fabbrica del padre nel girare la ruota di grosso.

Siamo negli anni '40 la grande guerra invade anche l'Italia. Il padre di Federico è impegnato a cercare committenti per vendere i suoi prodotti. Tra le varie conoscenze di Gustavo c'è il sig. Merlini, imprenditore e amico del Duce. Da questi ebbe l'incarico di rifornire le milizie. Merlini aveva molti

interessi a far lavorare imprenditori di San Benedetto per poter gestire le commissioni che gli provenivano dal nuovo governo: *“Merlini incaricò mio padre di produrre corde, cordicelle per le tende militari e rocchetti di filo, in cambio lo pagava a peso e gli forniva la canapa. Merlini aveva potere sulla canapa e dove collocarla perché anche per essa c’era il partito”*.

Il lavoro in questo periodo fu molto duro - ci riferisce Federico - perché l’importante era realizzare quante più funi e cordami possibili per poter vivere.

Federico, giovanissimo ma ormai ben avviato nel mestiere di funaio, fu poco dopo incaricato dal sig. Vecchiotti, amministratore per il Consorzio della Canapa in Ascoli Piceno, di ricoprire il ruolo di ispettore di qualità presso lo stesso Consorzio.

Finita la guerra la ripresa fu molto dura in ogni settore. Federico ricorda, ancora con molta commozione, quando andava a Molfetta dove aveva alcuni committenti tra i pescatori. Viaggiava con dei rudimentali treni merci che, al posto delle cisterne per il trasporto del mosto, avevano botti ben legate tra loro e Federico, percorreva il tragitto che da San Benedetto lo portava in Puglia seduto sopra le botti, perché dentro alla cabina non c’era posto, portando con sé qualche cavo o qualche rete.

“Spesso, però, mi lasciavano distanti dal luogo dove io ero diretto, così proseguivo il viaggio con l’onmibus, mentre i cavi o le reti le caricavo sui birrocci di cavalli o asini che incontravo per la strada. La merce arrivava sempre dopo di me e alcune volte non arrivava”.

Nel caos della ripresa post-bellica tutto era difficile anche reperire la canapa. Racconta Federico che per andarla a comprare nelle zone emiliane di Cento e Ferrara occorreva un permesso di andata e ritorno, ma l’auto con la quale si spostava non permetteva un viaggio veloce raggiungeva appena i 40Km/h) e la possibilità di caricare una consistente quantità di canapa grezza.

“Viaggiavo in orari inusuali, meno sottoposti ai controlli per sfruttare lo stesso permesso una seconda volta e

quindi compiere due viaggi di andata e ritorno che mi permettevano un doppio carico di canapa. Alcune volte mi capitava di regalare qualcosa al finanziere per farmi allungare il permesso di 5-6 ore, così potevo fare più di un viaggio di contrabbando”.

Gli ordinativi dei manufatti arrivavano tramite lettera o telegramma che Federico andava a ritirare alle poste di San Benedetto. Alcune volte alcuni pescatori si impegnavano in lunghi viaggi con i pescherecci o con il treno per raggiungere la ditta Pignati e comprare rotoli di spago che poi, per risparmiare, intrecciavano da soli. Tuttavia le commesse non erano mai abbastanza e il lavoro permetteva solo una magra sussistenza.

In seguito lo Stato erogò dei finanziamenti ai cantieri navali per ricostruire la flotta e quindi ridare impulso alle attività commerciali sul mare.

In un anno, a San Benedetto, fu ricostruita la flotta, ma occorreva anche rifornirla di tutta l'attrezzatura e soprattutto di cavi e reti; iniziò così per la ditta di Federico Pignati un periodo di fervente lavoro.

“ Erano gli anni a cavallo tra il 1950 e il 1960 quando si cominciarono a vedere dei sicuri guadagni, perché non era più il singolo “parone” a pagare ma le banche, in quanto i soldi provenivano direttamente dai finanziamenti statali. Spesso - ci rivela Federico - alcuni pescatori facevano affondare la loro piccola barca per poter richiedere finanziamenti e ricostruirne un'altra più grande e più al passo con i tempi.”

Nel frattempo Federico termina gli studi d'avviamento marinaro e inizia a lavorare, nel pieno delle sue forze fisiche e mentali, a fianco a fianco del padre Gustavo che definisce con orgoglio il suo maestro. Questo fu un periodo* di intensa attività produttiva e commerciale per la ditta.

“ Una volta rifornimmo una flotta peschereccia che partiva da Nola di Bari per una battuta di pesca di 6 mesi in Egitto. Fu una commessa molto importante quanto onerosa e quindi occorreva al più presto riscuotere il denaro per il

lavoro effettuato. Mio padre partì con un motopeschereccio per Alessandria d'Egitto per andare a riscuotere il denaro e lì fu pagato in piastre d'oro che mise in una valigia e un po' nella cintura, per poi ripartire per l'Italia a bordo di una barca fino a Brindisi e da lì proseguire il viaggio con il treno. Il viaggio era pericoloso, ma mio padre sapeva come camuffarsi tra la gente. Quando arrivò a casa ricordo che mia nonna Filomena gli disse: O dio non t'ha ammazzate nisciune! Una volta riscosso il compenso, però, non era semplice a San Benedetto cambiare le piastre d'oro in lire di taglio piccolo - ci spiega Federico - spicci che servivano a pagare gli operai, ma la banca per il sig. Pignati faceva un'eccezione tanto era un buon cliente."

Arriva la chiamata alla leva militare, Federico si sarebbe dovuto allontanare da casa per 32 mesi, ciò avrebbe comportato un'assenza troppo gravosa, allora il padre Gustavo intesta la ditta al figlio: FEDERICO PIGNATI DI GUSTAVO- CAVI E RETI PER LA PESCA. Federico diventa il titolare della ditta di via Faliero a San Benedetto ed evita il servizio militare.

L'azienda poteva contare su 5 canapini stipendiati, alcuni funai assunti a cottimo e un discreto numero di retare che lavoravano a domicilio. Le retare di San Benedetto in alcuni periodi di maggiore lavoro non bastavano, così Federico aprì un'agenzia a Molfetta che reclutava retare per la realizzazione solo di reti da pesca.

Gli anni scorrono ma i tempi felici e redditizi dovuti alla ripresa post-bellica stanno per accusare un periodo di crisi: i pescatori non riuscivano più a coprire le spese soprattutto quelle dovute alla riparazione delle barche. Infatti tutte le imbarcazioni ricostruite, anche grazie ai finanziamenti statali, presentavano diversi problemi soprattutto dovuti al materiale scarto di costruzione e alla poca cura durante il processo di realizzazione. Con la crisi della pesca anche la ditta di Federico ne risentì; le commesse diminuirono sempre di più fino al fallimento della stessa.

Federico, però, non si demoralizzò, ricordava le parole del padre: *Ti vuoi sposare? ma la moglie la puoi mantenere?* Spinto dal dovere di mantenere la sua famiglia decise di ricominciare da capo, ma questa volta non come funaio ma come pescatore.

L'esperienza con il peschereccio SIRIO

Un amico e collaudato capitano, il comandante Aldo D'Avanzo, un uomo che aveva fatto parte nella Marina Militare del corpo dei sabotatori con i maiali, gli propose di mettersi in società con lui per una campagna di pesca con la nave SIRIO, un ex cacciatorpediniere adattato per la pesca, di proprietà del grande editorialista milanese Angelo Rizzoli. Per 2 anni Federico pescò in molti mari del Mediterraneo per conto del sig. Rizzoli in qualità di amministratore tecnico e D'Avanzo come amministratore contabile e capitano di lungo corso. Le battute di pesca non andarono bene perché il commercio del pesce non copriva le spese di manutenzione. Rizzoli così decise di fermare il peschereccio e lo fece, ricorda Federico, con queste parole: *Nessuna delle mie industrie perde e non c'è ragione che debba perdere questa.*

“Angelo Rizzoli, continua a raccontarci Federico, non volle vedere neppure i libri contabili perché si fidava di noi e della nostra buona capacità di amministrazione, ma sapeva quanto fosse difficile la pesca soprattutto nel nostro AMARO ADRIATICO, una frase che Rizzoli riprese da una poesia di Gabriele D'Annunzio suo primo finanziatore.

Finita nel giro di 2 anni l'esperienza di pesca con Rizzoli il comandante D'Avanzo, su invito di uno zio che aveva fatto fortuna in Perù, decise di comprare con i suoi risparmi la “Stropo”, una barca da pesca, e iniziare una nuova avventura come marinaio nelle acque dell'Oceano Pacifico. Invitò di nuovo Federico a mettersi in società con lui e così ebbe inizio la lunga esperienza peruviana.

In Perù con il peschereccio STROPPO

L'anno 1955 vide Federico alle prese con le fredde e impervie acque dell'Oceano Pacifico, lontano dalla famiglia, rimasta a San Benedetto insieme al padre Gustavo ormai

anziano. Federico non aveva capitale per mettersi in società con D'Avanzo, ma con tutti i suoi risparmi riuscì a realizzare una rete di 70 q. di canapa e con questa partecipò all'impresa. Presto la rete si dimostrò essere un "corpo morto" perché non era adatta al tipo di pesca che si praticava in Perù.

"Nessuno la voleva comprare perché era di canapa e pesante mentre in Perù si praticava la pesca in superficie e quindi occorreva un tipo di rete più leggera tanto che già si utilizzava il nylon."

Furono tempi difficili- continua Federico- perché a San Benedetto la casa era andata all'asta per i debiti di mio padre, e mia moglie con i miei due bambini e mio padre dovettero andare in affitto. Io non riuscivo a mandare loro molti soldi perché non riuscivamo a vendere il pesce che pescavamo, in quanto in Perù si consumava pesce solo appena pescato e quando ai grossisti gli proponevamo il pesce nelle cassette con il ghiaccio ci giravano la testa schifati."

Perciò i primi due anni di lavoro in Perù come pescatori furono molto duri e sofferti.

"Pescavamo palombi, spigole, merluzzi, cernie, congrio e mangiavamo pesce tutti i giorni perché non avevamo soldi neppure per comprare un francobollo"

In seguito impararono a vendere il pesce appena pescato e messo in cassette direttamente ai supermercati. Il pesce che veniva consumato dai peruviani era bonito, gorniglola, tonno, sgombri, acciughe.

"Anche il sistema di pesca nel Pacifico era diverso, infatti si pescava a vista dalla costa perché oltre si cadeva in profondità abissali. E non meno facile, fu adattarsi alle abitudini della gente peruviana. Lo stile di vita dei pescatori del luogo e delle loro famiglie negli anni '50 era ancora selvaggio. Camminavano scalzi, non conoscevano l'orologio, per loro la giornata andava dalle sei della mattina alle sei del pomeriggio, praticavano la poligamia che era simbolo di virilità maschile, bevevano molta birra e vivevano del loro pescato e di provvidenza giornaliera."

Queste osservazioni fanno pensare ad un leitmotiv ricorrente nella storia: il conquistatore che non accetta i costumi del popolo conquistato e cerca di cambiarle, rendendo la vita di quest'ultimo un inferno. Infatti, ai peruviani l'uso delle scarpe procurarono ai piedi i calli che non avevano mai conosciuto; il nuovo modo di alimentarsi le carie ai denti; le mattonelle sui pavimenti delle abitazioni i reumatismi. Le abitazioni non avevano il pavimento ma la nuda terra che tenevano pulita dagli insetti con il semplice uso di una lampada alimentata dal grasso di pesce che, ardendo tutta la notte, permetteva alla papera, loro animale domestico, di vedere lo scarafaggio o altro insetto e mangiarselo.

"Il lunedì mattina, all'alba, ricominciava la settimana lavorativa e per me – ricorda Federico - era il giorno più brutto perché la domenica gli "indios" andavano ad ubriacarsi e poi andavano a dormire da una delle mogli. Così prendevo il mio camioncino con rimorchio e andavo in giro per i villaggi a recuperare il mio equipaggio che puntualmente trovavo ancora addormentato, sbronzo e nudo. Durante la mattinata smaltiva la sbornia e poi cominciava a lavorare.

Un giorno Gamboa, il nostro motorista arrivò alla barca con un piccolo battello, perché non c'era il porto per attraccare le navi, completamente bagnato e ubriaco. Gli domandai cosa era accaduto e lui mi rispose: Señor se me acabò el mulle y me fui all'agua (Signore mi scuso se mi è finito il molo). Era una esclamazione classica tra la gente del luogo, perché ubriachi camminavano per il molo senza accorgersi della fine e quindi cadevano in mare che, come una doccia fredda, li risvegliava dall'assopimento dato dai fumi dell'alcool."

Non sempre però il mare li risvegliava: Gamboa morì affogato e fu sepolto da Federico a Callao.

Passarono ben 8 anni nei quali la dura vita del pescatore si mescolò a quella di commerciante e imprenditore insieme al socio. L'Oceano, però, richiedeva una tecnica alieutica diversa, si pescava con la rete in superficie, quindi occorrevano delle reti leggere, facili da riprendere una volta

impigliato il pesce. Federico, ancora con grande rammarico, apprese ciò con la perdita della sua rete di canapa da 70 q.

“ Un giorno con la mia rete avevamo pescato tanto pesce che impigliandosi nelle larghe maglie moriva creando un peso insostenibile per i cavi di traino, così i 700 m. di cavo che tenevano unita la barca alla rete si staccarono, facendo scivolare via tutto il pesce insieme alla rete. Piansi, per la prima volta piansi, la mia unica partecipazione a quella impresa di pesca in Perù era la mia rete, ora il comandante D'Avanzo poteva pure liquidarmi e io ritornare a casa ancor più povero di come ero partito.”

L'azienda di funi e cavi per la pesca a Paita

Come spesso accade nella vita ciò che sembra segnare la fine può determinare il punto d'inizio, e così fu per Federico Pignati. Egli decise di non continuare più con la pesca e di ritornare al suo mestiere di funaio. Chiese al suo amico D'Avanzo di comprargli dei cavi vecchi per poterli rigenerare e quindi produrne dei nuovi. Adattò la ruota di un carretto a ruota per filare di grosso e fece costruire da un suo amico americano una forma. Per sfilare i cavi vecchi e girare la ruota assunse 2 ragazzi peruviani: Alexandro e Stefan. Dovette insegnare loro il mestiere perché in Perù non si trovavano funai. Cominciò a vendere i cavi rigenerati ai pescatori del posto che vivevano nei villaggi nei pressi delle calle, le piccole insenature della costa peruviana. L'attività crebbe sempre di più tanto che intorno agli anni '60 la nuova azienda di Federico contava circa 30 operai. Il numero di questi era piuttosto elevato perché per sfilare le corde usate occorreva molto tempo, e con più manodopera i tempi si accorciavano. Gli operai erano pagati a giornata (circa 1/3 di dollaro al giorno). In seguito introdusse la ruota azionata dal motore e il numero di operai scese fino a 15.

L'azienda ormai ben avviata aveva bisogno di nuovi introiti così smise di rifornire la piccola pesca e iniziò con la grande pesca.

In questi anni la pesca in Perù ebbe un'impennata, e con essa tutta la produzione collaterale. *“ La mia azienda*

ricopriva 1/10 della domanda, anche perché essendo esclusivamente artigianale non poteva soddisfare un numero elevato di richieste."

In Perù nacquero molte aziende di cavi e reti organizzate in società multinazionali con capitale americano; tecnologicamente erano più avanzate e quindi con una capacità produttiva che andava a ricoprire l'80% della domanda. Per la ditta Pignati la concorrenza di queste aziende multinazionali determinò un difficile ostacolo da superare. Tuttavia quest'ultime realizzavano un prodotto che si adattava alla pesca, mentre la ditta Pignati produceva un cavo adatto solo alla pesca e su specifica richiesta del cliente. Questo fattore fu il motivo del non fallimento della ditta Pignati, ma anzi, della sua crescita finanziaria perché la multinazionale imponeva il prezzo sul mercato con netto vantaggio per l'azienda artigiana.

" I miei prodotti erano ben fatti perché trovavo dell'ottima materia prima nei cavi usati. Ciò fomentò anche il furto di corde perché la gente del luogo sapeva di avere un acquirente sicuro. Naturalmente alcune volte dovevo corrompere la finanza con regalie per poter continuare nel mio mestiere senza troppi problemi."

Gli anni passavano e la pesca esigeva materiale nuovo e più resistente così anche la ditta Pignati iniziò a produrre cavi con fili d'acciaio. I fili d'acciaio erano importati dal Giappone o dal Belgio. Solo una volta - ci racconta Federico ancora fortemente rammaricato - comprò 10 t. d'acciaio da una ditta di San Benedetto, ma non fu un buon acquisto perché i fili non erano zincati ma lucidati, e un cavo non zincato si ingiallisce e più velocemente si deteriora.

" Un giorno venne a visitare la mia azienda il proprietario di una grande azienda americo-peruviana: il sig. Paiette; questi era interessato a vedere come producevo i miei cavi tanto erano rinomati per la buona qualità. Gli feci visitare la mia azienda e quando andò via mi disse di continuare quello che stavo facendo perché il mio prodotto non avrebbe avuto mai fine."

La situazione economica per Federico era nettamente migliorata, ma a distanza ormai di circa 10 anni ancora non si era ricongiunto con la sua famiglia. Comprò un biglietto d'aereo e partì per SB con l'intenzione di riportare in Perù tutta la sua famiglia. Irma impaurita dal pensiero di andare a vivere in una terra a lei sconosciuta in un primo tempo rifiutò la proposta di Federico, poi partì ma senza i figli, voleva rendersi conto da sola che vita li avrebbe aspettati.

Dopo poco tempo decisero di far arrivare i loro due figli, Gustavo e Concetta, così li affidarono al capitano di un aereo dell'Alitalia diretto a Lima.

Nel 1963 la famiglia Pignati si riunì dopo tanti anni di separazione e di tribolazioni.

“ La prima casa che ci ospitò era un'abitazione di 7 mq sulla spiaggia di Paita dalla quale bastava allungare una canna per pescare ”.

Durante gli anni a cavallo tra il 1963 e il 1970 conobbe diverse persone anche molto influenti come il cardinale Luis De Sompursio che più volte fu suo ospite. Attraverso il cardinale De Sompursio Federico conobbe il Legato Pontificio di Lima con il quale strinse una forte amicizia.

“ Conobbi anche il Vescovo di Lima perché sono stato sempre molto vicino alla Chiesa, e quando cadeva la festa della Virgin de la Mercedes (Vergine della Misericordia) protettrice dell'esercito peruviano, arrivavano molti sacerdoti ma non sapevano dove alloggiare così io e mia moglie li ospitavamo a casa. Ricordo che quando ospitai a casa il Legato Pontificio questi arrivò con la limousine scortato da auto e moto militari. In Perù è molto sentito il rispetto per le cariche ecclesiastiche. ”

Nel frattempo nacquero nella piccola casa di Paita gli altri due figli: Federica e Paola. In seguito le esigenze della famiglia aumentarono così Federico e sua moglie decidono di costruire una nuova abitazione più grande e più confortevole sempre sulla spiaggia di Paita.

Intorno alla fine degli anni '70 l'azienda non produrrà più cavi rigenerati da cavi usati ma da nuovi prodotti dalla MANILCORDASCO di Manila e smistati da un'azienda di San Diego (California) con la quale Federico aveva rapporti commerciali.

“ Per schivare – ci rivela Pignati – un’alta aliquota doganale sui filati continui facevo arrivare da San Diego pezzi di cavi nuovi lunghi circa 2 metri che poi con i miei operai rigeneravo.”

Nuovi macchinari vennero introdotti nell'azienda in questi anni e ciò permise una maggiore velocità nella produzione del prodotto finito ma anche una diminuzione di personale. Licenziare giovani ragazzi che avevano voglia di lavorare a Federico dispiaceva molto, ma le leggi peruviane avevano introdotto un decreto che obbligava i padroni di un'azienda a far diventare soci i propri dipendenti se questi superavano il numero imposto dalla legge. Ciò comportò un'ulteriore diminuzione del numero di operai che da 12 passarono ad 8. Con pochi operai rifornire la grande pesca diventò impossibile così Pignati continuò a realizzare cavi solo per la piccola pesca.

“ Oscillavo dai 30 ai 10 clienti al mese, ma ciò non aveva diminuito i miei guadagni. La grande pesca si riforniva esclusivamente dalle aziende multinazionali come quella di Paiette e io curavo i miei clienti che erano i piccoli pescatori. Le reti, invece, le compravo in saldo da Paiette e poi le rivendevo con un piccolo carico.”

L'esperienza con la gente del posto e con le cariche pubbliche fu molto forte sia per Federico che per la sua famiglia, e ciò lo evidenziano le parole piene di commozione, di tenerezza e di orgoglio nei confronti delle persone che ha conosciuto o semplicemente condiviso un momento della loro vita. Vogliamo riportarle tutte di un fiato così come lui ce le ha raccontate.

“Per loro ero l'orologio, alle 8 in punto partivo da casa mia per andare al centro di raccolta operai, li caricavo sul mio camioncino e li scaricavo davanti alla fabbrica. Se

qualcuno faceva ritardo non lo aspettavo altrimenti li abituavo male. Alle 13 li riportavo al centro di raccolta e loro andavano a mangiare e poi li andavo a riprendere per riportarli la sera.

Che vita che ho fatto!

Alla sera verso le 18 dovevamo smettere di lavorare perché si alzava il vento e intrecciava i fili. La fabbrica era riparata dal sole dalle mura del cimitero ma non dal vento e dalle zanzare che si presentavano in nuvole e ti mangiavano.

Per i miei dipendenti ero Don Pignati o Il Capi. Indossavo sempre un cappello con infilato di lato un peperoncino rosso e alcuni di loro pensavano che ero della mafia per cui mi rispettavano.

Quante ne ho dovute subire!

Gli operai avevano tutti tra i 12 e i 15 anni: avevano terminato la scuola elementare e andavano a lavorare. La maggior parte arrivava solo alla terza perché per il governo se imparavano di più poi potevano pretendere altri tipi di lavoro, o trasferirsi a Lima con lo scopo di trovare una posizione migliore, facendo così gonfiare la città.

Ragazzi e ragazze a questa età erano già genitori anche di più bambini. La proliferazione era molto elevata, però l'80% dei bambini moriva dopo pochi giorni di vita. Le madri si affrettavano a far battezzare i loro bambini, ma spesso il sacerdote di Païta si rifiutava di amministrare il sacramento, perché le richieste arrivavano in ogni momento del giorno e della notte. Un giorno ricordo che, mentre mi stavo riposando su una sedia, una donna con un fagottino in mano mi chiama per dirmi che il parroco non voleva battezzarle la figlioletta moribonda perché la domenica era il giorno dedicato ai battesimi. Allora io prendo questa donna e sua figlia e la porto dal parroco, la bimba viene battezzata e io gli faccio da padrino. Sono stato il padrino di più di cento bambini.

La promiscuità, la povertà, l'alcool, l'ignoranza culturale erano le cause di molti crimini, in particolare lo stupro. Era un problema da affrontare al più presto e

consigliai Belaunde Terry¹ di estendere la pena di morte. Il consiglio promulgò subito un decreto legislativo sul reato di stupro se commesso su bambini/e al di sotto dei 5 anni. Nel giro di un anno le carceri si svuotarono, migliaia furono i detenuti fucilati.

Durante gli anni di dittatura² molti incarichi venivano consegnati per "adito" ossia obbligando la persona a ricoprirli. Io fui nominato sindaco di Paita per "adito" dal 1968 fino al 1973 per quasi 5 anni. Furono anni molto difficili perché dovetti conciliare i miei impegni di sindaco con quelli della mia azienda. Per quasi cinque anni non ho conosciuto domenica, Natale, Pasqua e lavoravo 12 ore al giorno. Irma e la mia famiglia soffrì molto di questa situazione. Tuttavia riuscii a portare la luce pubblica nella città comprando con il mio denaro tutte le lampadine per l'illuminazione. Una spesa che feci presente all'amministrazione centrale di Lima, ma mi fu risposto che fare il sindaco costa e, naturalmente, non era permesso replicare. Ristrutturai una piccola scuola elementare, e soprattutto collaborai insieme al parroco e alla Caritas per la distribuzione dei beni di prima necessità alla gente di Paita e dei villaggi limitrofi che vivevano in condizioni di estrema povertà".

Dimessosi dall'incarico di sindaco Federico ritornò a dedicarsi completamente al suo lavoro, ma non trascurò mai la vita comunitaria e soprattutto per quanto a lui possibile continuò a far del bene a suoi concittadini peruviani. Ci racconta, a tal proposito, che aveva conosciuto tramite amici in comune il presidente Belaunde Terry con il quale strinse una forte amicizia e che durante una visita al palazzo di Governo a Lima, al quale aveva accesso immediato come amico, consigliò il presidente di fondare una scuola per l'avviamento

¹ Presidente del Perù dal 1963-68 e dal 1980-85.

² Nel 1968 un colpo di stato da parte del Generale Velasco Alvarez fa cadere il governo di Belaunde Terry dando inizio ad un governo dittatoriale dal 1968 al 1975.

marinaro al fine di dare a molti giovani peruviani la possibilità di inserirsi con più dignità nel mondo del lavoro.

Fu in questo periodo che il Perù vide l'arrivo di motopescherecci sambenedettesi, attirati dalle notizie sulla ricchezza del patrimonio ittico locale e sulle opportunità di commercializzazione. Ma anche queste furono esperienze fallimentari ed in un paio di circostanze Federico dovette intervenire per consentire il furtivo rientro in patria di barche ed equipaggi, minacciati dal sequestro dei creditori

La fine della pesca: El Niño

Il 5 gennaio 1983 è l'inizio per il Perù di una terribile catastrofe ambientale e umana. Per circa sei mesi si abbatté una pioggia torrenziale sulla parte nord del Perù nella regione di Pura, causando la distruzione di interi villaggi e cittadine, e soprattutto la morte di centinaia di persone tra le quali molti bambini. Probabilmente l'alluvione fu causato da uno dei tanti effetti di El Niño. Niño è un fenomeno climatico che dura diversi mesi e che parte da un anomalo riscaldamento del mare per poi influenzare i venti e generare perturbazioni che portano uragani e alluvioni. La variazione climatica provoca la morte del placton e dei pesci, e proprio per questo, la prima conseguenza di El Niño è un periodo di scarsa pescosità nelle zone colpite.

La scarsissima pescosità determinò la fine della pesca a Paita e con essa anche tutte le attività collaterali. Anche la ditta Pignati fu colpita duramente da questo evento. Molti pescatori abbandonarono le loro imbarcazioni sulla spiaggia, altri decisero di spostarsi verso il Cile.

Federico decise di vendere l'attività e tutte le sue proprietà con l'intenzione di ritornare in Italia. Infatti vendette la fabbrica al Sig. Lee, un ricco commerciante di pesce congelato. Questi, prima di rilevare la fabbrica, chiese a Federico di insegnare a suo figlio il mestiere di funaio e quindi inserirlo nell'attività. L'inserimento durò circa sei mesi e poi l'attività fu ceduta alla famiglia Lee che la continuò per alcuni anni.

Irma con i figli andarono via da Paita nel 1983, terrorizzati dalle terribili conseguenze dell'alluvione. Federico rimase a Paita fino al 1988 per sistemare alcuni affari, ma furono anni intervallati da numerosi ritorni in Italia. Nel 1989 la famiglia Pignati si riunì definitivamente a San Benedetto nell'attuale casa di via Faliero. La casa fu riacquistata nel 1976, dopo circa venti anni dalla perdita, grazie alla maestria e allo spiccato intuito della moglie Irma.

Irma racconta

Appena arrivata a Paita mi impaurii perché la luce elettrica non c'era, la casa e le strade erano tutte buie. Il tetto della casa dove viveva Federico era costruito con le canne e quando andavo a dormire la polvere mi cadeva sugli occhi. Dovevo convivere con lucertole e insetti che mai avevo visto. L'acqua era torbida e occorreva farla bollire prima di utilizzarla. Tutto era una gran fatica. La gente poverissima viveva in capanne, senza nessuna cura per l'igiene. Tutti andavano vestiti con stracci sporchi, pieni di pidocchi, con la pelle rovinata da morsi di insetti o di animali da cortile che convivevano con loro. Quando Federico costruì la bellissima casa sulla spiaggia, all'interno di un'insenatura, avevo a servizio alcune ragazze del posto; queste ogni volta che ritornavano dalla domenica trascorsa in famiglia le dovevo ripulire dalla testa ai piedi e vestire perché nulla avevano conservato.

Andavo a fare la spesa e intorno a me vedevo solo miseria, bambini abbandonati, mal nutriti, sporchi, nudi...ho dei brutti ricordi che ancora mi fanno male al cuore.

I miei figli si trovarono bene perché godevano di una grande libertà, in quanto grandi spazi incontaminati circondavano la nostra casa. Cresciuti cominciarono a frequentare i collegi gestiti dai frati, e mia figlia Federica frequentò l'Università di Pura fondata dall'Opus Dei.

Sono stati anni faticosi, di grande solitudine perché Federico era spesso fuori casa per lavoro, i bambini crescevano e tanti erano i problemi che dovevo affrontare, ma oggi sono contenta delle scelte che ho fatto perché mi sento

pulita, con la coscienza serena. I miei figli e i miei nipoti mi adorano, oggi sono tutti sposati e hanno la loro bella famiglia. Certo avrei voluto che la vita mi riservasse qualcosa di più, ma forse l'essere in pace con me stessa e con gli altri è quel qualcosa in più.

Non possiamo che ringraziare Federico Pignati e sua moglie Irma per questa preziosissima testimonianza. Una famiglia che con coraggio, forza di volontà, lavoro sincero e dignitoso ha navigato in acque lontane e non sempre ospitali, per poi ritornare nella loro e nostra piccola grande terra ricchi di storia e di storie.

Bibliografia essenziale

- AA. VV., *Mare di Corda. Viaggio nel mondo dei mestieri di costa e di mare* (a cura di Nazzarena Croci), Fastedit, Acquaviva Piena, 1999.
- Nazzareno Grannò (a cura di) testi di Gabriele Cavezzi, *"Vóta cì"*, Fastedit, Acquaviva Picena, 200.
- Gabriele Cavezzi - Ugo Marinangeli, *Una civiltà "altrove"*, Ist Cimbasi, Provincia di Ascoli Piceno, 2003
- Gabriele Cavezzi, *80 anni fa: un documento per la storia della pesca mediterranea* (sta in) *"Cimbasi"* n° 33, Ottobre 2007.

- Intervista a Federico Pignati -



Federico e Irma Pignati

DA FIGLIO DI MARINAIO A MANDARINO

di Pietro Cupido

Tommaso Pincione *dhi sfasciammaste, io fumavo, fatte lu fatte te* (02.08.1901 - 23.01.1981), pescivendolo, *viaticare*, tassista, gestore di cantina *lu cafè* e una pompa per la distribuzione di benzina, figlio di Giuseppe e Maria Domenica Marfisi; il padre, marinaio, morto in mare, non è sepolto a S. Vito. Quando Tommaso aveva circa un anno....”Io non ho conosciuto mio padre”...una natica poggiata sul bordo del biliardo, una gamba penzoloni, il sigaro fumante sempre tra le labbra, guardando verso la luce, assorto, ci raccontava... del cugino *Mandarino* ... per me le lezioni di catechismo erano troppo lunghe... *meje ‘zi Tumasse* nel fumoso caffè con i suoi racconti, i suoi marinai che io credevo personaggi di fantasia, ...come quel “suo cugino”...questa persona nasce in me e si forma. Gli anni passano, Tommaso continua a raccontare e il personaggio in me è completo in tutta la sua grandezza e le sue umane debolezze: l’ingegnere Tommaso Pincione. Gli anni passano. L’incontro casuale in uno scompartimento di una carrozza ferroviaria con Vittoria Pincione, che scoprirò essere la moglie di Tommaso. Poi l’altro incontro con lei, nel super attico a Quarto, viale “des Genejs” 21/14, Genova, in compagnia di Sebastiano Iarlori (17/05/1929 – 16/05/2007) ... “*Chisshì he la parente dhi mojjime!...e dhi mamme ...nzi sa chi va truvenne ... nù nni lhi putem’ ajjutà !!! oh Piè! ... nu seme marinare!*”. (Questa è la parente di mia moglie ... e di mia mamma! ... non si sa cosa v’è trovando ... noi non la possiamo aiutare!! Oh Pietro! ... noi siamo marinai! ...). Però neanche loro hanno aiutato noi quando avevamo bisogno e “*dije sà quande*”! (E Dio sa quanto!).” Sebastiano figlio di Vito (1900-1974) ricorda ancora l’incontro; oggi, Sebastiano, dismesso l’abito dell’armatore *Parone e barone di variche*, (Padrone e conduttore di barche) l’ultimo dei grandi, con lui si chiude il capitolo della grande marineria sanvitese, si occupa della

cooperativa dei pescatori in Ortona e della gestione dell'asta del pescato. Vittoria voleva fare un tentativo di recupero dei beni a Tientsin, ma, occorreva una disponibilità finanziaria che non si possedeva, ammesso che l'operazione potesse essere fattibile e vantaggiosa. Poi i miei incontri ad Ortona con Vittoria, ove torna spesso... Vittoria racconta ... racconta ... :

“Sono stata giovane e bella pure io, venivo a trovare nonna, qui ad Ortona, ove si era ritirata in casa di zia Angela sposata con Alfredo Sanvitale “nese secche” (naso secco) ..Ero promessa a Icilio De Benedictis medico a Lanciano, ove ha ancora uno studio radiologico ... mi sono invaghita di mio zio Tommaso uno dei fratelli di mio padre Vincenzo... quando Tommaso ha dato la notizia a nonna che ci saremmo sposati... nonna Giacinta è svenuta ed è morta dopo un paio di giorni... il 20 novembre 1920... Tommaso aveva già una figlia: Maria Thieubaud, avuta da una relazione con una ragazza francese frequentata in Cina. Maria Thieubaud è diventata mia figliocchia dopo la morte di mio figlio... con rammarico misto a pietà... meno male! ... Gli avevo dato un figlio... ma il Signore ha voluto così!!! Maria la mia figliocchia è in Francia...

Mia nonna Giacinta diciotto parti e cinque figli portati alla maggiore età ... mia madre non ricordo i parti, ma cinque figli cresciuti... io un solo parto, un solo figlio! “...Racconta, racconta dello zio-consorte e di quando dall'addetto commerciale della Cina in Italia è stata licenziata con un sorriso: “Ho avuto come controvalore dei beni, confiscati in Cina, un libretto rosso con le “massime di Mao!”

Tommaso *dhi sfasciammaste* e Vittoria non si frequentavano, si ignoravano...è la figlia di un altro mio cugino! ... e Vittoria racconta, racconta ... : “Anche io, nipote di un marinaio sanvitese non ho rapporti col parentado... vorrei conoscerli tutti ma... i panni sporchi si lavano in casa e non si portano al lavatoio pubblico... ora quando posso vado a S. Vito, sulla collina che domina il mare mi seggo di fronte alla lapide dedicata dai marinai sanvitesi a quanti in un'unica tragedia hanno lasciato la loro vita in mare; la casa dei miei

avi proteggono i miei pensieri le mie angosce di donna... nessuno sa chi sono e io mi godo dall'esterno la casa del nonno che vedo pure da Ortona con la parete tutta bianca.

Seggo e seguo i miei pensieri che vagano nell'infinito... spesso travaso la nostalgia, i ricordi, le mie difficoltà quotidiane nel pianto che scioglie il cuore in mille rivoli di sensazioni... vorrei accasciarmi! San Francesco da Paola mi sorregge! Non è forse il patrono dei marinai!?"

Allora lavoravo in Vianini in agro di Ortona e mi era possibile incontrare "la signora Vittoria"; con maggiore frequenza mi è possibile incontrarla successivamente, quando mi occupo della formazione della banchina di riva del porto di Ortona con la "Cooperativa muratori e cementisti" di Ravenna.

Vittoria Pincione nel primo dopoguerra si era attivata fattivamente per le soluzioni dei problemi legati al Porto di Ortona, sostenendo con vigore e (inimmaginabile) competenza le scelte operate dalla Commissione permanente del Porto che aveva adottato il "progetto Pincione" che era palesamente in antitesi col progetto del Genio Civile di Chieti che "esula completamente dal progetto Pincione" e prevede di chiudere il porto "all'isobata" di sei metri con l'imboccatura al settore di traversia 67°37'. *"Sarebbe la rovina di Ortona e del suo Interland"* ... come dice Vittoria in una lettera del 26 gennaio 1948 inviata all'avv. Tommaso Grilli .

Il 7.09.1969, con atto stipulato dal notaio Eugenio Ceri, repertorio 28.826, Vittoria vende il complesso edilizio denominato "Teatro Vittoria" censito al numero civico, 20 di "Piazza del teatro" con tutte le pertinenze a: Rocco - 1913-, Salvatore - 1939-, e Nicola D'Alleva -1939-. Il prezzo pattuito, pagato, e quietanzato e di lire 35.000.000 .

Nel 1972 Vittoria Pincione torna al Padreterno.

Nel 1972 per me Vittoria è relegata nel dimenticatoio. Impegnato nella costruzione di un impianto per la produzione di acciaio devo effettuare dei trasporti eccezionali, contatto a Milano, pure "Gondrand"; durante il colloquio telefonico una mia battuta in "Abruzzese" è la chiave di accesso al rapporto

con "Alfredo Pincione" che durerà fino al suo decesso nel 2004.

Non ho tempo, ho ben altro a cui pensare e non lo associo a Tommaso "l'ingegnere Mandarin" e Vittoria Pincione....

Alfredo Pincione, nato a S. Vito nel 1914 da Costanza Bianco, *Custanzijucce*, e Rocco Pincione *Ruccone*, *parone e barone dhi varhiche*, laureato in economia e commercio; per mantenersi agli studi, quando e possibile, è *murè* prima e marinaio poi sulla paranza del padre; durante il periodo del corso universitario esercita pure l'attività di fotografo con studio in S. Vito.

Conseguito il diploma di ragioniere è dipendente dello Stato negli Uffici Doganali di Trieste.

Scoprirò che il suo riferimento, il suo spirito guida è il "lontano cugino": Tommaso. Alfredo incontra Tommaso quando è ospite della sorella Angela, *Angiuline*, sposata con l'avvocato Alfredo Sanvitale, *nese secche* (naso secco). Le visite sono fatte all'insaputa dei genitori che non gradiscono il rapporto con i lontani parenti "ortonesi". Da Trieste, Alfredo è mandato, su sua richiesta, in Africa Orientale quale ispettore doganale fino al 1939, quando è chiamato alle armi: è l'anno della morte di Tommaso. Alfredo, ufficiale degli "Ascari", è ferito in combattimento e fatto prigioniero; passa cinque anni in campo di concentramento ad Eldoret in Kenia.

Al rientro in Italia prende servizio al porto di Genova, riprende gli studi e si laurea in economia e commercio; a Genova rimane tre anni e riallaccia i rapporti con Vittoria. Trasferito a Milano lascia le dogane ed è dirigente nell'azienda di trasporti internazionali "Gondrand". Dopo la conoscenza telefonica, nel 1973 torna più volte a S. Vito ove vorrebbe stabilirsi, ma, non trova humus umano su cui radicare di nuovo; mio padre, Carmine Cupido, suo compagno di banco ha altri interessi, così come Guglielmo Olivieri, Edoardo Olivieri, Rocco Antonucci, Pierino D'Intino e Adelfio Renzetti. Lo faccio incontrare con Tommaso Pincione di

sfasciammaste, ma per vecchie ruggini di famiglia non legano, anzi, si odiano; io sono imbarazzato e cerco di farli parlare almeno del cugino *Mandarino*. Alfredo si aggrappa a me, ma sono troppo giovane e lontano da S. Vito; gli rintraccio i compagni di prigionia a Eldoret in Kenia: Carlo Milano, Giovanni Berghella, Camillo Iezzi, Ettore Nenna (era in Africa con l'impresa Puricelli), Oscar De Luca *di zà Vinhirucce*. Di Francesco De Berardinis, *il paracadutista*, che mi diceva fosse stato Vice Questore a Pescara, ma non sono riuscito ad avere notizie. Come non sono riuscito a rintracciare Tommaso Capoduro, *il fabbro*, perché dopo la prigionia si è fermato ad Asmara. Le amicizie non rifioriscono, sono troppo lontani: Torino, Milano, S. Vito; Oscar aveva anticipato tutti al Padreterno... e i Pincione lo ignorano... e lui: *mi manca S. Vito, mi manca il mare ... sul mare ho passato parte della mia fanciullezza che mai è esistita come tale per tutti quelli della mia generazione... a Milano mi sento soffocare... mi manca l'Abruzzo e il sapore del mare....come il mio lontano cugino Mandarino, S. Vito non mi vuole!* Anche lui comincia a parlarmi diffusamente del suo lontano cugino.

Nel 1975 decide di vivere a Vasto ... *vi è mia sorella, la sola in Abruzzo...* Si isola in contrada Canale, in prossimità della riva del mare, in una villetta immersa nel verde, isolata: "Villa Pincione". Proprio qui, nel suo studio-laboratorio, nella baracca, ho conosciuto Indro Montanelli! Uno spaghetti alle cozze, da me pescate, per l'occasione, alla scogliera col trabocco in località Canale, e un Montepulciano della cantina sociale San Michele, hanno tenuto a battesimo una conoscenza e rinvigorito un rapporto tra vecchi amici.

Quando sono a Termoli mi è facile raggiungerlo. E' tormentato dalla figura *del mio lontano cugino* e non riesce a staccarsene; mi mostra scritti, mi fa copiare pagine di un manoscritto e fogli che attribuisce al suo *lontano parente*. Pubblica "Marinai sulla Collina" che i sanvitesi mal digeriscono e il rigetto della persona è totale!

Tento un riavvicinamento con l'ambiente sanviteese esponendo le sue opere pittoriche in una mostra collettiva nel 1988, "8 presenze per un discorso sull'arte" con:

-Gildo D'Annunzio, 1923-1999, grande anima dell'arte pittorica, quanto artefice del bulino e della pietra.

-Cristina Forlani, docente alla facoltà di architettura presso l'Università degli studi G. D'Annunzio a Pescara.

-Roberta Dragani, artista di S. Leonardo di Ortona, alla prima esperienza.

-Rita Passeri, responsabile di tutto il "settore costumi" del centro di produzione "Rai" di Torino.

-Pierino Vinciguerra, artista della memoria nella realtà presente con pennellate aspre e dure, senza appartenenze a correnti o mode.

-Giuseppe Fiducia, docente di discipline plastiche a Castelli - Te-

-Giuseppe Polzinetti, fotografo. Dipinge con perizia il mondo che vede, come provenisse dalla vecchia scuola Labronica che trova radici nella più toccante scuola della pittura di macchia toscana. Ha frequentato "Brera" come uditore.

Il tentativo fallisce, il distacco resta, anzi, si dilata a dismisura!

Una sola volta visita la cappella cimiteriale di Tommaso e Vittoria, ad Ortona, in mia compagnia e Carlo Milano. Carlo Milano lo convince a pubblicare le loro memorie d'Africa, "La guerra già persa" - Africa Orientale 1940-45 - (Editore Andrea Oppure, Gennaio 2002) ... è per gli amici!

Aveva già pubblicato, sempre per gli amici:

- Nel 1992 per le edizioni Demian - Teramo - "Marinai sulla collina" -
- A Maggio del 1996 "I dinosauri II" - Pensieri, idee e racconti vari - ; 40 copie, a me è stata assegnata e riservata la trentaquattresima. A pagina 4 è scritto, dopo la dedica e il numero: "Questo volumetto è stampato in n° 40 copie destinate solo a persone amiche, non stupide."

- Ad Aprile 2000 "I dinosauri I"; 40 copie, a me sempre la trentaquattresima.

... Nel marzo 1996 pubblica, stampato in proprio, con la collaborazione di "blue service" "Un italiano vissuto nel regime fascista 1922-1945".

Io ritardo a mettere a punto uno scritto sul "mio lontano cugino" come lui vorrebbe, scritto a quattro mani, perché ho altro da fare, e, indispettito, lui pubblica, sempre "per gli amici", romanzato: "Storia di un Italiano in Cina" (1900-1930) Oceano Edizioni – finito di stampare in Sanremo nel mese di gennaio 1999 – . Cambia date e nomi. Ne vengo a conoscenza solo poco prima della sua morte, quando me ne regala una copia ... e, a me, l'amico censito col numero 34: *Ti lascerò il mio cuore ... i miei libri!*. Ha mantenuto la promessa! ... come Papa Celestino V ... aveva promesso il suo cuore alle suore di clausura!⁽⁹⁾

Quando leggo "Storia di un italiano in Cina" mi rendo conto, già in premessa, che le date non sono più riscontrabili con gli avvenimenti; i personaggi sono resi irriconoscibili. Quanto avevamo preparato è sovvertito, il tutto a mia insaputa. Mi sembra un viaggio personale nella memoria compiuto da un personaggio che avrebbe voluto essere. Racconta di un rapporto che ha costruito nel tempo col suo spirito guida. Di lì a pochi giorni muore, al suo funerale sono l'unico amico e l'unico di S. Vito, e come storia vuole, anche in questo caso il parentado è assente.⁽¹⁰⁾

Sono tagliato fuori! Non mi oriento più! Per rientrare nel personaggio vero ho dovuto cercare puntigliosamente i tasselli di un mosaico, sparsi per ogni dove, ricomporli per ridare vita e lustro ad un personaggio che da S. Vito avrebbe meritato maggiore considerazione. Nipote di uno di quei "marinai sulla collina" e figlio di «un precursore delle barche da pesca a propulsione meccanica» come testimonia, con uno scritto, il Dott. Avv. Tommaso Grilli di Ortona.

Sembrava che il rapporto tra le famiglie Pincione di S. Vito e la famiglia Pincione formatasi ad Ortona, come si

credeva, si fosse frantumato irreparabilmente per motivi ereditari; è anche vero ma, c'è dell'altro; ed è stato difficile capirlo. Tutti rivendicavano diritti di successione su una porzione di fabbricato che domina il mare dai 130 metri (slm) della collina; è l'ultimo fabbricato in fondo a corso Trento e Trieste, sulla destra, poi il nulla, l'infinito! Il fabbricato è ben visibile da Ortona.

Angela Pincione, *Lelle dhi bbesce*, ha cento anni; il giorno del suo compleanno, il 24 settembre 2006, tiene botta con tutti e su tutto. Durante i festeggiamenti in municipio, a S. Vito che le ha dato i natali, lei vive a Lanciano, su mia precisa domanda: "Perché la rottura dei rapporti tra le famiglie Pincione di S. Vito e quella di Tumasse lu Mandarine di Ortona? ... perché Tommaso non è mai stato bene accetto a S. Vito? ..." "Nni hè cazza thi!!! (Non sono cazzi tuoi!!!). E' la risposta, secca, d'istinto, rabbiosa e astiosa ... "Hè l'onore"! (è l'onore!)" Ribatte secca, indignata e infastidita, e "...nni hè 'ndresse di nisciune!!! (e non è interesse di nessuno!!!)" -Ho capito a volo, finalmente! - E lei continua: "Ho conosciuto bene Tumasse lu cinese e pure la nipote chi here la mojje ... la fije dhi lu frate Mingenze ... shi chiamè Vittorie (Ho conosciuto bene Tommaso il cinese e pure la nipote che era la moglie ... la figlia del fratello Vincenzo ... si chiamava Vittoria) ... ho conosciuto bene la sorella che si chiamava come me "Angela" ... Angiuline, che aveva sposato l'avvocato di Ortona ... Alfrede nase secche ... A Tumasse lhi solde i'arhifrullé da lhi recchie! ..Ma ni jà mà vulut' ajjutà ... hesse putè!!! (...A Tommaso i soldi rigurgitavano dalle orecchie! ... ma non ci ha mai voluto aiutare ... lui poteva!!!) Noi eravamo sette bambine...io la prima!!!...Non conoscevano la sorte di mio padre dato disperso in mare!!!" ..I suoi occhi sono due polle d'acqua ... non sono più capace di chiedere ... me la portano via! ...

"In Cina alla vigilia « del 1900, molti elementi facevano prevedere l'esplosione della tempesta anti europea ed

anti cristiana. I Letterati e i Mandarini erano sinceramente avversi ad ogni innovazione ed a qualsiasi apertura all'Occidente. Vi si aggiungeva l'intrigo e la sorda lotta a corte fra l'imperatrice Tzesi, quest'ultima contraria a qualsiasi apertura all'esterno, sostenuta dal principe Toan e da tutti i gruppi reazionari, più potenti dell'Impero, e il principe ereditario Koan-sin, incline ad una democratizzazione dello Stato, sostenuto soprattutto da Kang-Yuwei e molti fra bonzi e Mandarini, ligi alla corte ed al principe ereditario. Un "colpo di stato" fu tentato nel 1898 per deporre l'imperatrice e rimettere nelle mani del principe le redini dello Stato. Purtroppo, astutissima fu Tzesi, che riuscì a relegare nell'interno del palazzo imperiale il giovane principe»⁽¹⁾

«La situazione politica diviene giornalmente, sempre più confusa, fragile l'ordine pubblico, in mano a governatori molto spesso corrotti o succubi delle prepotenze dei rivoluzionari. S'andava rinfocolando un generalizzato sentimento xenofobo, alimentato dall'azione degli aderenti al movimento dei "Pugni Uniti", pronti e decisi ad espellere od anche a trucidare gli stranieri, in particolare cristiani, sui quali facevano ricadere i malanni del momento: fame, siccità, inondazioni, malattie diffuse nel paese, che per la vastità del territorio era, inevitabilmente soggetto a situazioni del genere.»⁽¹⁾

«L'odio che già covava contro lo straniero, divampò in aperta rivoluzione, nella quale prese il sopravvento e la direzione il principe Yusien, d'origine tartara, che sostenuto dall'imperatrice Tzesi, attrasse a sé il movimento anti-europeo, contrario a qualsivoglia innovazione, soprattutto in campo religioso, che si fregiava dell'appellativo di "Boxers" o "Pugni Uniti", con accezioni linguistiche accomodate dall'originale cinese I-Huo-Tciuen, che, verbalmente significano: "Associazione della concordia e della giustizia". Movimento politico, come s'è detto, divenuto strumento esecutivo dei piani persecutori di Yusien»⁽¹⁾

Nei primi mesi del 1900 l'urto rivoluzionario al grido di "Ammazza l'europeo! Morte all'europeo!" si abbatte fragorosamente e drammaticamente dirompente, distruttore di uomini, istituzioni, cose.

Due figli di marinaio sanvitese e madre ortonese, Tommaso e Vincenzo Pincione, nel 1900, si imbarcano a la Spezia sull'incrociatore "Audace" della Regia Marina italiana con destinazione Tientsin, Cina. Entrambi ufficiali di macchina; Tommaso era "Capo Macchinista". Entrambi provenivano dall'Istituto Navale di Venezia ove avevano conseguito il relativo Diploma. Sono in missione, destinati alla protezione dei cittadini Europei domiciliati nelle concessioni di Tientsin, oggi considerato il secondo centro industriale e commerciale, il cui porto è il più importante del settentrione cinese.

Le "Concessioni" sono minacciate dai "Boxer" che massacrano missionari Cristiani e Cristiani cinesi e pongono già d'assedio Pechino e le concessioni commerciali e militari che il governo Cinese aveva concesso fin dal 1860 alla Gran Bretagna, Belgio, Francia, Giappone e Russia. I diplomatici, gli addetti alle ambasciate, gli operatori commerciali e i militari sono in pericolo.

I trattati commerciali, la libertà per gli stranieri di viaggiare sul territorio cinese e la tolleranza per la religione Cristiana erano stati sanciti dai trattati di Tientsin del 1842 e del giugno 1858 e ratificati nell'ottobre del 1860.

BOXER è un movimento al quale aderiscono soprattutto braccianti agricoli e contadini -circa il 70%- «facchini, artigiani, piccoli bottegai, soldati, monaci buddisti, maestri e i loro scolari». Essi diventano numerosi quando «la corte imperiale si schiera con i Boxer».

Nel 1900 i Boxer proclamano che «...la Chiesa cattolica, gli occidentali, hanno complottato per distruggere la Cina. Hanno dilapidato il denaro del nostro paese, demolito i

nostri templi, distrutta l'effigie di Budda, usurpate le terre dove il popolo aveva le tombe dei suoi antenati».

Il quattro giugno altre ventiquattro navi da guerra occidentali arrivano nella rada di Tientsin sul Mar Giallo; le navi delle potenze presenti in rada assommano a 43: 16 russe, 7 britanniche, 6 francesi, 6 tedesche, 3 giapponesi, 2 americane, 2 italiane e 1 austro-ungarica. Il dieci giugno anche, Tommaso e Vincenzo, mettono piede sul suolo cinese e prendono parte all'azione, per togliere l'assedio a Tientsin, iniziato il sette giugno.

Però, al vaglio della documentazione consultata da me, analizzata e confrontata, quanto scritto e riportato sopra sull'incrociatore "Audace" non trova conferma:

- 1) l'incrociatore Audace non esisteva ! ⁽¹¹⁾
- 2) i nostri due "Pincione" non sono tra gli equipaggi componenti gli Stati Maggiori, né come primi ufficiali di macchina, né come secondi delle Unità Navali delle Divisioni Navali d'Estremo Oriente e Forza Navale Oceaniche. Né li troviamo in quelle delle campagne antecedenti e successive
- 3) « nell'Aprile 1900 essendo partito per l'Italia il comandante della Divisione Navale d'Estremo Oriente, Ammiraglio Grenet, con le navi Carlo Alberto e Liguria, non rimasero in Cina che gli incrociatori Elba e Calabria. »³

Il "Calabria" faceva parte della Divisione Navale d'America... richiamata.. il 22 maggio 1900 è a Nagasaki, dove fu immessa in bacino... riparte il 27 ed il primo giugno è a Takù al comando del Capitano di Fregata Alberto Cantelli.

L' "Elba", al comando del Capitano di Fregata Giuseppe Casella, il 28 maggio era a Ce-Fu, ebbe l'ordine di recarsi a Ta-kù ove erano all'ancoraggio altre navi europee, giungendo il pomeriggio del 30 maggio.

All'arrivo del "Calabria", il primo giugno, Giuseppe Casella assume le mansioni di Comandante Superiore... « nel momento più critico della rivolta non erano in Cina che due piccoli incrociatori, l'Elba e il Calabria »³... « navi e soldati arrivarono allorché il periodo più critico e decisivo delle

operazioni era trascorso. L'onore di rappresentare l'Italia era rimasto alle due sole unità presenti, Elba e Calabria, ed ai loro distaccamenti da sbarco, che bene meritavano supplendo col loro valoroso contegno alle deficienze di numero e di forze. La nuova divisione, a cui fu data la denominazione di Forza Navale Oceanica, fu costituita colle navi Fieramosca, Stromboli, Vettor Pisani e Vesuvio, tutte ancora nelle acque italiane; ad esse si sarebbero poi aggiunte l'Elba e la Calabria. Ne fu affidato il comando al contrammiraglio Camillo Candiani di Olivola (Tenente di Vascello Enrico Cuturi aiutante di bandiera e segretario)»³. Appena pronte le unità isolatamente partirono. Da La Spezia, l'11 giugno 1900 partì il "Fieramosca" comandato dal Capitano di Vascello Carlo Negri «e su di esso l'Ammiraglio Candiani alzò la sua insegna»³. Arrivò a Ta-kù il 13-08-1900.

La "Vettor Pisani" partita da Napoli il 3 luglio 1900 al comando del Capitano di Vascello Onofrio De Filippis raggiunge l'ammiraglio a Ta-kù il 20-08-1900.

Lo "Stromboli" partito da Venezia il 30 giugno 1900 al comando del Capitano di Vascello Raffaele Marselli raggiunse Ta-kù il 31-08-1900. Lo Stromboli da Singapore scorta il corpo di spedizione: "Giava", "Singapore" e "Marco Minghetti" (Navi Mercantili noleggiate per il trasporto di truppe e materiali).

Il "Vesuvio", partito da Venezia il 30 giugno 1900 al comando del Capitano di Vascello Ermenegildo Zezi, raggiunse Ta-kù il 23-10-1900 attardato da una riparazione all'apparato motore a Singapore. (Come si leggerà da un rapporto dell'Ammiraglio Candiani, nel maggio 1901 in Cina vi erano: « trentanove(39) unità inglesi per circa 149 mila ton. ; ventisette(27) russe per 134 mila ton.; ventitrè(23) germaniche per 98 mila ton. ; ventinove(29) francesi per 83 mila ton. ; tre(3) americane per 16 mila ton. ; quattro(4) austro-ungariche per 14 mila ton. ; sei(6) italiane per 23 mila ton.»³. In totale vi erano centotrentuno(131) unità per circa 517 mila ton.).

Se i due fratelli erano a bordo dell' "Elba" ed hanno partecipato ai combattimenti, può darsi che la sera del 30 maggio facessero parte del distaccamento italiano composto da 39 unità comandato dal Tenente di Vascello Federico Paolini e dal Sottotenente di Vascello Angelo Olivieri destinati a raggiungere la legazione italiana a Pechino. I distaccamenti erano tre, italiano, francese e russo sotto la guida del Colonnello Russo Vogak. Il primo giugno i distaccamenti erano a Pechino.

Se i due fratelli erano a bordo del "Calabria", ed hanno preso parte alle operazioni, può darsi che la sera del 5 giugno abbiano fatto parte di un distaccamento di trentanove unità, sbarcato per recarsi a Tientsin, al comando del Tenente di Vascello Giuseppe Sirianni e del Sottotenente di Vascello Camillo Premoli.

Il 10 giugno altre venti unità sbarcarono dall'Elba e dal Calabria al comando del Sottotenente di Vascello Ermanno Carlotto e raggiunto Tientsin fecero parte della colonna Seymour; può anche essere che i due fratelli fossero tra costoro!

La colonna Seymour era composta da 915 inglesi, 512 tedeschi, 312 russi, 157 francesi, 111 americani, 54 giapponesi, 41 italiani, 26 austroungarici. In totale erano 2128 uomini con dieci mitragliatrici e sette cannoni. Non riuscì ad arrivare a Pechino. I due fratelli potrebbero essere tra i 24 che al comando del Tenente di Vascello Giambattista Tanca della Regia Nave Elba partecipò alla presa dei Forti di Ta-kù il 17 giugno.

I combattimenti furono più sanguinosi e feroci dopo gli editti imperiali del 21 giugno 1900 e primo luglio con i quali l'Imperatrice e Yusien riuscirono ad attrarre alla loro politica fortemente xenofoba tutti i Mandarini che si premurarono di diffondere gli editti vicereali nei quali erano chiare le intenzioni anticristiane ed anti europee.

Fra gli altri furono barbaramente trucidati anche due abruzzesi: un missionario francescano e una suora. Il "missionario francescano OFM" padre Cesidio Giacomantonio, al secolo Angelo Giacomantonio, nato a Fossa (Aq) il 30 Agosto 1873. La suora, madre Maria Della Pace, nata a L'Aquila, appartenente alle "Suore Francescane Missionarie di Maria".

Padre Cesidio il 16 ottobre 1889 aveva ricevuto dal Sommo Pontefice, Leone XIII, il "Crocifisso di missionario apostolico". Partito da Marsiglia il 22 ottobre con l' "Océanien" (delle messageries françaises) il primo dicembre 1899 sbarca nel porto Cinese di Han-Kow. «Il 4 luglio 1900, nelle prime ore pomeridiane, in una piccola stazione missionaria, Hoan-Xa-Wan nella provincia dell'Human in Cina, un giovanissimo missionario francescano colpito a morte dai rivoluzionari "Boxers" con bastoni, spade e pietre, avvolto in una coperta cosparsa di petrolio, ancora vivo, venne bruciato».¹

Beatificato il 24/11/1946 da Sua Santità Pio XII, l'11 marzo 2000 Sua Santità Giovanni Paolo II, nel corso del Concistoro pubblico, annuncia l'imminenza della Santificazione e glorificazione di questo atleta di Cristo. Il primo ottobre 2000, Anno Santo, in S. Pietro (Roma), si è celebrata la canonizzazione con la proclamazione di S. Cesidio a "Santo della Chiesa Universale". Uno degli ultimi Santi asceso all'altare per volere di Papa Giovanni Paolo Secondo, Papa Wojtyla - .

Madre Maria della Pace fu decapitata il 7 luglio 1900.¹

I due fratelli si distinguono nei duri combattimenti per togliere l'assedio. Tommaso merita la decorazione "dell'ordine Militare di Savoia". Però, analizzando l'opera *I Decorati della Marina*, per tributare un completo riconoscimento al personaggio, con somma sorpresa, non ho trovato Tommaso Pincione tra i decorati.

«L'Ordine Militare di Savoia fu istituito dal Re Vittorio Emanuele I il 14 agosto 1815; assume la nuova

denominazione di Ordine Militare d'Italia il primo gennaio 1947; con la "Legge 9 gennaio 1956, n°25 Riordinamento dell'Ordine Militare d'Italia la Camera dei Deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;" ..

... Art. 2 - L'Ordine Militare d'Italia raccoglie e custodisce tutta le documentazioni relative ai Decreti dell'Ordine Militare di Savoia.

I decorati dell'Ordine Militare di Savoia sono trasferiti nell'Ordine Militare d'Italia, si fregiano dei distintivi di questo e mantengono le loro decorazioni, assegnazioni e anzianità di classe e i diritti che ne derivano.»⁴

Vincenzo Pincione diventa padre di Vittoria il 28.01.1901, nata alla Maddalena.

Ristabilito l'ordine, la pace sancita col trattato del 7 settembre 1901, le nazioni occidentali rivendicarono una pubblica riparazione per le morti inflitte e i danni patiti. Il Governo Cinese concede «a tutte le potenze vincitrici un'indennità finanziaria e ulteriori concessioni territoriali»⁵.

L'Italia ricavava ben poco; un premio di consolazione, simbolico: «ottenne in perpetuo, a decorrere dal 7 giugno 1902, 475.800 metri quadri a Tientsin»⁵ ... «Una fetida striscia di terra paludosa, con 16 mila abitanti stipati in baracchette di fango e paglia tritata»⁵ ... «la nostra concessione è compresa fra quella russa, la linea ferroviaria e la sponda sinistra del fiume Pei-ho, che la bagna per un tratto di circa 900 metri. La sua forma è quasi quella di un rettangolo i cui lati misurano una lunghezza di circa 500 e 900 metri rispettivamente..»⁶. Presidiata da un contingente militare totalmente italiano, sarà un possedimento molto commerciale e poco militare.

Tommaso fu autorizzato a passare dalla Marina Militare al personale civile addetto alla delegazione consolare italiana insediata a Tientsin.

Vincenzo rimane a bordo e rimpatria a fine missione.

Per il periodo 1902-1904 le vicende di vita di Tommaso sono narrate con dovizie di particolari su due diverse linee. Personalmente mi sono convinto che la versione di Teodorico Marino pubblicata sulla "Nuova Fiaccola" il 07.08.1927 non è da condividere; però mi sento in obbligo di riproporre quanto scritto da lui per confrontarlo con quanto mi fece scrivere Alfredo Pincione.

«Partito dalla sua Ortona nel 1898 quale macchinista della Regia Marina, in una lunga crociera nel Pacifico raggiunse Tientsin. Dopo due anni col suo spirito avventuroso e volontà civilizzatrice vi torna con lo "Stromboli"⁷ con una missione italiana per organizzare le brigate d'incendio per conto del Governo Cinese. La sua opera, perfetta e rapida desta la generale ammirazione, il suo nome s'impone agli indigeni e agli stranieri e la "Hai-ho conservancy" cioè la commissione internazionale incaricata col trattato di pace col Giappone, 1901, di ristabilire le comunicazioni fluviali col mare alla foce del fiume Ta-Ku, gli offre l'organizzazione delle officine e delle macchine occorrenti all'opera colossale. Il Pincione, ancora in servizio militare, chiede il congedo che però gli viene negato; viceversa viene concesso ad altro marinaio per aprire a Tientsin una osteria! Allora rimpatria, attende lo scadere della ferma e nel 1903, attratto dal lontano mondo dell'estremo Oriente, ritorna in Cina, non per mare, non esistendo dirette linee italiane di navigazione, ma attraverso la lunga e perigliosa Transiberiana» .

Nel 1903 il capo della delegazione Russa a Tientsin offre a Tommaso un impiego nella società ferroviaria che sta completando la linea ferroviaria tra Mukden e Harbin a confine con la Manciuria, capolinea della ferrovia "Andong, Seul e Fusan" in Corea.

Si dimette dalla delegazione consolare, accetta l'impiego e assume l'incarico della manutenzione ordinaria, e straordinaria e revisione del tronco ferroviario Nord: Mukden-Harbin; una impresa difficile... 500 km. Si trasferisce a Mukden, la nuova vita e la nuova responsabilità lo esaltano.

Dimostra subito le sue capacità e le doti di ottimo organizzatore; in breve è anche direttore dei lavori delle varianti da lui proposte e accettate. Sul finire del 1905 è convocato a Mosca per offrirgli la progettazione e la direzione dei lavori da eseguire da Harbin a Vladivostok, seguendo al valle dell'Amur... chiede tempo per pensare. Catturato dalla nostalgia, torna a Tientsin solo per salutare i connazionali al Consolato, avere notizie recenti dall'Italia ... ma una volta a Tientsin ... subisce la malia dei tramonti dorati sul grande fiume, passa le giornate tra i pescatori e le barche...a pensare... sa che non tornerà più a Mukden! (Il tratto ferroviario sarà realizzato tra il 1907 ed il 1912)

Come si legge dal rapporto del «Comando della Forza Navale Oceanica» n° 209 R.ai P.llo del 12 ottobre 1903.

“Oggetto: relazione generale dal giugno al settembre compreso 1903. A sua eccellenza il Ministro della Marina – Roma. RISERVATA. Ministero della Marina – 6 novembre 1903 – Ministero della Marina, direzione generale del servizio militare, arrivato li 21 N.mbre 903 – Prot. Riservato n° 618. (trattasi della R. N.-Regia Nave – Vettor Pisani, Comando Superiore delle RR Navi in Cina – Il Capitano di Vascello comandante superiore -)”... « ancorava in rada esterna di Woosung il 29 dello stesso mese (Giugno) ove già trovavansi riunite d'ordine del sottoscritto le tre altre navi della Forza Navale Oceanica cioè “Calabria”, “Lombardia” e “Piemonte”. » ... Tientsin e Concessione Italiana: ... “ Il secondo (rapporto) è del tenente di vascello Signor Michelagnoli che così si esprime: ... “si è in procinto di iniziare, per opera della Pei-Ho River Conservancy Co, il terzo taglio del fiume, progettato per agevolare la navigazione ai piroscafi di maggior tonnellaggio. Detto taglio è stato preso in appalto dalla ditta Guodon e Co.»

...

...La “Hai-Ho Conservancy Board” gli propone un contratto di lavoro vantaggiosissimo: deve curare l'organizzazione delle officine per la manutenzione delle macchine, apportare ammodernamenti eventuali, su progetto,

delle macchine per le escavazioni fluviali, la gestione operativa delle stesse, occorrenti per il lavoro di ripristino delle comunicazioni fluviali del fiume Hai-Ho-guado del cielo-.

Non ci pensa un attimo ... rinuncia al precedente incarico e ... I lavori ferroviari fanno parte del passato.

«...Impianta con giovanile fervore (ha appena trenta anni) le officine ed i meccanismi su progetto di un ingegnere danese, il Pincione affronta l'opera con entusiasmo, allarga le sue cognizioni tecniche, studia le lingue estere e l'ingegneria idraulica... », Tommaso progetta nuove macchine per il dragaggio che fa realizzare in Olanda sotto la sua personale responsabilità anche con la garanzia di onorare l'ingente spesa che comporta la tecnologia da applicare alla sua ideazione. La nuova macchina per il dragaggio rivela tutti i pregi come previsti da progetto, ha una capacità di escavazione triplice delle macchine già presenti su mercato... la rapidità delle opere realizzate fu per tutti una sorpresa, il tecnicismo un miracolo... i costruttori della macchina chiedono l'acquisto del brevetto, Tommaso lo rinuncia a loro favore, a condizione che forniscano le macchine alla Cina con notevoli ribassi.

Intanto, ad Ortona, il venti febbraio 1907 è morto Giuseppe Pincione, il Padre di Tommaso, maresciallo di Finanza. Giuseppe Antonio era nato a S. Vito l'11-03-1835, è il secondogenito di Camillo Saverio Pincione "paron morsetto" "barone di variche" "murzette" "barone murzette" e Custode D'Alessandro "dhi culiccione". È "murè" e marinaio sulla paranza del padre e sul trabaccolo come gli altri fratelli. Ad Ortona conosce Giacinta Bonetti (o Banetti) data nata ad Ortona nel 1835 (dal certificato di nascita di Tommaso è data come nata a Chieti, di 29 anni - 1874-29=1845 ,

"Certificato atto di nascita: L'anno 1874, il ventiquattro settembre alle ore 10 pomeridiane, nasce a Gaeta Tommaso Pincione "dalla signora Banetti Giacinta fu Vincenzo di anni ventinove, nata a Chieti (?)", "legittima moglie di Pincione

Giuseppe fu Camillo di anni trentacinque, Brigadiere delle Guardie Doganali di mare nativo di San Vito Chietino”.

Annotazione in calce al certificato di nascita:

“La persona, a cui si riferisce il presente atto, addì sette febbraio millenovecentoventuno, nel Comune di Spezia, ha contratto matrimonio con Pincione Vittoria di Vincenzo, come da atto inscritto sul relativo registro a n° 114”

“L'Ufficiale dello
Stato Civile”

Ed è amore contrastato dalle famiglie.

Sono soprattutto i fratelli, Vincenzo e Domenico a non essere d'accordo perché...”□...□ Pure la famiglia di Giacinta non è favorevole perché Giuseppe è un “marinaio morto di fame..!” I due decidono per la fuga e raggiungono le rive del Tirreno, in Campania ove Giuseppe esercita l'attività che meglio conosce “marinaio” però, come il padre, ha cervello da vendere. Giuseppe non vedrà più il padre perché Camillo muore nel naufragio della sua paranza spiaggiata sul litorale di S. Vito ove manca un rifugio per la flottiglia. Giuseppe si arruola nel Corpo dei Doganieri di Mare; i fratelli lo disconoscono. Giuseppe tornerà poche volte a S. Vito anche se voleva tornarci a vivere ed essere sepolto nel piccolo cimitero come il padre naufrago; desiderava che i figli costruissero un rifugio per barche a San Vito.

Morirà in Ortona a casa della figlia Angela sposata all'avvocato Sanvitale, familiarmente chiamato *avvocato nese secche*, presso cui si era ritirato a vivere con la consorte Giacinta; la sua salma sepolta a terra sarà riesumata e tumulata nella cappella funeraria progettata e fatta realizzare dal figlio Tommaso.

... Tommaso collabora alla stesura dei progetti, le sue intuizioni confortate dal successo, tecnico pratico, più pieno tanto da ridurre il percorso fluviale di 14 miglia sul Progetto iniziale che ne prevedeva 49; le varianti apportate in corso d'opera riducono la grandiosa opera fluviale a 35 miglia.

Riassume in se anche la figura tecnica di responsabilità della direzione dei lavori che assume prima condividendo la responsabilità, con altra figura tecnica di nazionalità francese, poi con responsabilità diretta, unica. Siamo a fine 1908, inizio 1909. Tommaso progetta di tornare in Italia, avverte il bisogno del conforto da partecipare alla madre in maniera fisica, diretta. Prima di partire organizza la sua assenza in modo da non nuocere all'andamento dei lavori, presenta un rapporto alla "Commissione pel miglioramento e navigabilità del fiume Hai-Ho", rapporto denominato "Memorandum Pincione". Siamo all'inizio di novembre dell'anno 1909 e Tommaso è ad Ortona ove decide di dare alle stampe il rapporto "Memorandum Pincione". Il testo è totalmente in inglese e il "Premiato stabilimento tipografico Carmine Visci di Ortona a mare" stampa l'opera.

La copertina riporta: "To The/ Hai-Ho Conservancy Board/River Works/and / Modern Dredging Operations/ in Europe/ Memorandum/ by / T. Pincione-Engineer-18.12.1909".

Il memorandum suscita interesse e plauso di tutti gli stati europei. Ad Ortona è ospite della sorella Angela e del cognato Alfredo Sanvitale. Riabbraccia i fratelli convenuti in Ortona: Luigi, Vincenzo e Ida; conosce la nipotina Vittoria. Angela è la sorella prediletta di Tommaso. Sarà lei a spingere il fratello a costruire il teatro ad Ortona. Angela avrà due figli: Salvatore -20.07.1920, +2005; Tommaso -02.05.1923, Vivente.

Il primo fratello di Tommaso, Luigi, è morto con una scorpacciata di ciliegie; aveva nove anni. Nasce un altro bimbo, prende il nome di Luigi - 1885 a Castellammare di Stabia; «Risiedette molti anni a Ortona, al secondo piano di palazzo Mancini. Impiegato postale in Ortona e poi a Chieti ove ha trasferito la residenza» (Dott. Avv. Grilli). Ha avuto tre mogli, ma, è morto a Pescara solo e senza prole nel 1974.

Vincenzo, nato a Castellammare di Stabia, è arrivato al grado di colonnello di finanza (forse anche Generale), padre di Vittoria, avrà anche Elisa (morta a Firenze); Rosetta,

sposata Valle (morta a La Spezia); Giuseppe, ingegnere a Milano, padre di Roberto e Fiorella; Guglielmo, sposato con Maria Pollacci, di cui non ho altra notizia; Ida, di lei non ho notizie.

Mamma Giacinta era molto invecchiata ma sembrava serena, come sempre; «Una sera la casa si vuotò e Tommaso restò solo con lei...”Siedi !..” lei non aveva perso l'accento Ortonese... «Tuo padre, *Pippine* (Peppino) mi ha dato prima di morire questa lettera, la conservo da due anni! Mi ha pregato di dartela al tuo ritorno ... ero una bambina quando vidi un ragazzo bellissimo ... era un marinaio imbarcato sulla paranza paterna ... era sanvitese ... i mie genitori, appena ebbero il sospetto che qualcosa di tenero stava nascendo mi dissero chiaramente che non avrebbero mai permesso alla loro unica figlia di sposare un marinaio squattrinato, ... questi marinai morti di fame, sono degli straccioni... ma io l'amavo!

...Una sera la fuga su una barca da trasporto, per tappe siamo approdati a S. Benedetto (?) ...eravamo molto poveri ma tanto felici!.. “Pippine” marinaio a bordo di una paranza era già conosciuto dai marinai sanbenedettesi che ne apprezzavano il grandissimo ingegno e talento naturale...Poverissimi come gli altri pescatori ma felici!... Sono tornata per chiedere perdono.. ho avuto di più.. il consenso di sposare Giuseppe (Ortona 17.07.1866).

...Le grandi capacità di tuo padre emersero quando si arruolò in Marina... siamo stati destinati a Gaeta e... “Pippine” Maresciallo e io Mamma... aspettavo un bambino... quel bambino sei tu! ...Questa lettera, il suo ultimo desiderio ... una preghiera che rivolge a te!” ...»

« Caro Tommaso, tu sei il mio primo figlio e forse sarà per questo che io ti voglio bene più di tutti. Sono sempre stato fiero ed orgoglioso dei miei ragazzi e tu sai come ero felice quando potevo passeggiare con voi per le vie di Spezia. ..Ma la massima gioia l'ho avuta quando voi tre figli miei siete venuti con me a vedere il paesello dove io nacqui e dove soffrii tanto: eravate bimbi! In S. Vito io ho le mie radici e ad

esso io ero e sono fortemente legato. Là c'era mia madre, dolce, buona e sventurata, c'era mio padre sempre legato a me e che io forse ho deluso; i miei fratelli Vincenzo e Domenico che più non mi parlano e non frequento ma li ho nel cuore; ci sono ancora tanti miei amici, perché nel paese di poveri pescatori si è tutti come fratelli. Spesso dividevamo anche le nostre miserie. Di questi miei amici, alcuni, troppi, sono morti annegati perché, durante le tempeste non avevano un posto dove rifugiarsi con la barca.

Anche tu hai assistito al loro rientro dalla pesca e alla fatica che facevano per tirare quelle grosse paranze a secco sulla spiaggia. Anche mio padre, tuo nonno ha perso la vita per tirare a secco la sua paranza alla fonda ad un centinaio di metri dalla riva!

D'inverno soffrono la fame ed anche il freddo perché non possono andare a pesca, perché è impossibile, con il mare un po' agitato tirare la barca a riva. Sono anni che sei lontano da casa e io temo di morire prima che tu torni. Per questo motivo ti scrivo in questa lettera quello che ti volevo dire a voce, quello al quale tengo moltissimo. Se ti sarà possibile, col tuo lavoro, i tuoi affari in Cina, diventerai ricco, molto ricco, e io sono sicuro che lo sarai, realizza un porto in quel mio paese di pescatori. Non un grande porto. Basta un molo di attracco lungo cento o duecento metri e una diga frangiflutti di riparo al molo con direzione Nord-Sud. Avrai fatto felice e dato un avvenire a tanta gente che merita un po' di tranquillità, sia la generazione presente, ma anche le future. Salverai tante persone dalla morte e tutti ti ringrazieranno compreso tuo padre che forse, vedrà tutto e saprà tutto, e anche se non più presente su questa terra ancora con voi.

Grazie Tommaso, un caro abbraccio da tuo padre».

Tommaso, Luigi e Vincenzo rimettono piede a S. Vito, assillati dalle parole del genitore che desiderava ardentemente la realizzazione di un approdo sicuro; non sono stati presi in considerazione e non sono stati ricevuti dagli amministratori: erano vestiti troppo bene.. *“Ma quisse chi v*

truvenne?.. chi vvò! ..da donna hà nome scite ... ?!" (Ma questi cosa cercano? ... cosa vogliono ... da dove sono usciti?)

Nella tarda primavera del 1910 Tommaso torna in Cina. Nello stesso anno il governo cinese gli conferisce la "Decorazione militare della Tigre" e il "Doppio Dragone".

È la prima volta che in Cina viene festeggiato un italiano per la realizzazione di una grande opera, per giunta un abruzzese, figlio e nipote di un ex pescatore di S. Vito, "...un uomo semplice, puro, unico".

La rinnovata presenza di Tommaso sui cantieri infonde nuovo spirito d'iniziativa nei collaboratori a tutto vantaggio dell'andamento dei lavori. Nel 1911 il Governo cinese conferisce a Tommaso, la decorazione delle "Spighe d'oro".

Nella mente il suo convincimento di realizzare un sogno negato nella terra d'origine, "...il suo grande progetto", si trasferisce nella terra che lo ospita, apprezza e ama: realizzare il porto di Tientsin sul fiume Hai -Ho, con banchine, magazzini e palazzine per abitazioni. "Non aveva più voglia di lavorare per nessuno. Voleva essere libero ...aveva sempre avuto ammirazione per gli artisti, gli anarchici, i barboni e tutti gli uomini liberi!" La decisione è presa! Lavoro anche in proprio! Si associa con Tuang-Fung, abilissimo affarista di Tientsin, cinese, che opera come spedizioniere marittimo e agente di varie compagnie di navigazione straniera, titolare della prospera "Shipping and Building Corp." Si costituisce la "Società di Costruzioni e lavori portuali". Soci: Tuang-Fung al 49%, e Tommaso Pincione al 51%.

La società è immediatamente operativa, acquista gran parte dei terreni dove Tommaso aveva in mente di progettare la costruzione delle banchine portuali e delle infrastrutture a servizio del porto. Tuang-Fung si occupa di ottenere le autorizzazioni e i finanziamenti pubblici. A progetto approvato dalla Commissione, presentato alle autorità competenti che l'approvano e finanziano in massima parte; l'amministrazione

di Tientsin vigila sull'andamento dei lavori e sulla corrispondenza di essi ai progetti.

Nel 1913 la "Camera di Commercio Internazionale" e le "Compagnie di Navigazione" chiedono alla "Commissione Internazionale" di concedere il titolo di "Ingegnere" a Tommaso Pincione. Il titolo viene immediatamente accordato. Col nuovo riconoscimento, Tommaso chiede di essere sottoposto ad esame alla "Istituzione degli Architetti Navali Inglesi" affinché gli venga concessa la laurea e l'iscrizione. Tommaso è sottoposto ad esame dalla "Istituzione" che vaglia anche i titoli che riconosce validi e gli concede la "laurea" e gli conferisce la nomina a membro effettivo di essa.

Al riconoscimento inglese segue il titolo accademico di "ingegnere" da parte del consolato belga.

Su pressione della "Camera di commercio Internazionale" «L'Ing. Pincione presenta i suoi titoli anche all'Università di Roma, di Genova, di Padova, e la "Giunta superiore del Ministero della Pubblica Istruzione" da parere favorevole e con R. D è nominato Ingegnere civile» (Teodorico Marino). Intanto la navigabilità del fiume Hai-Ho è notevolmente migliorata perché il fondale medio era di circa un metro e mezzo ora è di circa cinque metri e cinquanta.

Per Tommaso il 1913 è un anno di grazia che gli consente di manifestare tutta la forza del suo ingegno, mette a punto un progetto grandioso: la sistemazione della foce del fiume; la geniale intuizione e la capacità progettuale prospetta la possibilità di risalire il fiume anche ad unità di grosso tonnello. Il progetto non solo viene approvato dalla Commissione, approvato e finanziato dal Governo, ma viene lodato «dall'Ing. Louis Perriè, ingegnere capo "des pontes et chaussees" di Parigi; dall'Ing. capo del Canale di Suez; da quelli della Senna e del porto di Dunquerque e dal segretario generale del "Congresso Permanente Internazionale di Navigazione».

1916, in Europa la pazzia della guerra miete vittime; come tutti gli italiani anche Tommaso è richiamato alle armi,

lasciato libero di svolgere e praticare le sue attività, solo in caso di bisogno sarà convocato. Il Console si rivolge a Tommaso per reperire sul mercato cinese stagno e antimonio per l'industria bellica italiana. Tommaso avvalendosi dell'amicizia del banchiere Lin-Zang-Pei riesce a reperire e inviare in Italia i tonnellaggi richiesti.

Nel 1917, novembre, si poteva ritenere agibile il porto di Tientsin.

Dopo la utilissima e bella realizzazione del porto desiderava di costruirsi una sua casa. Il socio di Tommaso, Tuang-Fung, sapeva dell'importanza che avevano i magazzini portuali e ne propose la costruzione, l'accordo si concluse con la realizzazione di due capannoni ad uso magazzini, uno per socio. Tommaso utilizzerà i proventi del suo capannone per finanziare la sua costruzione personale. (I magazzini resteranno sempre di proprietà di Tommaso e di Vittoria; saranno confiscati dal regime di Mao, -vedere planimetria-).

La sua casa costruita con blocchi di pietra bianca lavorati a vista, unica. In quella casa voleva trascorrere i momenti più belli della sua vita futura con la donna che avrebbe amato e magari con tanti figli. La costruzione cresceva mentre lavorava ad un altro grosso progetto affidatogli dalla municipalità di Tientsin: la costruzione di un complesso di palazzine di civile abitazione per i lavoratori cinesi, per questi lavoratori nutriva un sentimento di amicizia e d'amore. "Aveva realizzato opere indispensabili per l'avvenire dei traffici marittimi del porto di Tientsin che era anche il porto di Pechino di Tayman e di tante altre città dell'interno collegate con la ferrovia".

Nei suoi progetti futuri vi era la costituzione di una società di gestione del porto e costruire case per il popolo cinese e ville per i ricchi commercianti e industriali inglesi ed americani. Un ricordo l'assillava "...il viaggio che fece con i fratelli per soddisfare il volere del padre, in Abruzzo, nel paese di origine dei Pincione: "la collina dei pescatori" ove non furono presi in considerazione. La miseria, la fame, la vita

dura di quella popolazione sarebbe stata la sua se suo padre non avesse avuto il coraggio dettato dall'amore di lasciare il paese per trovare ospitalità a San Benedetto; molto probabilmente lui non sarebbe stato l'ingegnere Pincione, ricco e stimato, ma un marinaio morto di fame con scarsi mezzi di sussistenza, con un lavoro durissimo e senza prospettive". Siamo in pieno 1918 e vari cantieri sono sorti per la realizzazione di progetti elaborati da Tommaso e finanziati dalla pubblica amministrazione. Tommaso ha costituito la "Società di gestione portuale" con Sir Harold Brown la "Tientsin Dochs and Shipping Corps".

L'apporto di capitale sociale è 80% Tommaso e 20% Brown. Mister Harold Brown è competente di traffici marittimi. Ha l'assillo del ritorno in Italia: "voglio rivedere mia madre, miei fratelli e tutti i luoghi a me cari.

"Voglio rivedere Ortona, il paese di mia madre devo andare al paese delle mie radici, voglio costruire un porto a S. Vito...non sono necessarie somme ingenti ... voglio tornare nella mia terra d'origine...lascierò la Cina, ma non per sempre !..” Nel settembre 1918 la sua villa è abitabile, "Villa Italia"; sarà una delle ultime proprietà rimaste alla famiglia e confiscata dal regime di Mao.

"... Si sente disperatamente solo" ... "i fratelli chiamati alle armi, ...Luigi ferito sul Carso..., Vincenzo Ufficiale di Marina, ... la disfatta di Caporetto... e lui ad arricchire"... "arricchisco mentre i miei fratelli muoiono! ... Luigi forse è già tornato in una trincea fangosa, con i pidocchi e sotto le fucilate" ... "io imboscato, ... vita comoda, uno scapolo corteggiato che partecipa a feste e festini"...si sente depresso... "per una pazzia collettiva, per un massacro contro ogni principio umano, religioso"... "sono stato nutrito di patria, di obbedienza, dell'obbligo di combattere...e se necessario morire" ... "ho conosciuto altri popoli per i quali ho un sentimento d'amicizia e d'amore e le parole guerra ed uccidere non mi piacciono più"

... La depressione e l'apprensione sono mitigate e sopite da due eventi: un incontro "Una magnifica ragazza, molto elegante, spigliata, intelligente, con gli occhi verdi; lavora al Consolato Francese, é figlia di un addetto consolare. È nata a Parigi, semplice ma raffinata, di leonardesca bellezza"... "attratto dalla bellezza del suo viso, dall'espressione degli occhi che cambiano luminosità a seconda dell'episodio che ... racconta"... È Ivonne THIEBAUD.

Il secondo evento è la notizia che la guerra è finita il quattro novembre con l'Italia vittoriosa.

"Ivonne l'aveva salvato dalla sua forma depressiva pericolosa, sentiva che non era più solo, vi era una persona che l'amava veramente e con la sua intelligenza, sensibilità e intuito femminile gli aveva fatto riprendere vigore mentale, ha nuove energie per nuovi progetti, il lavoro lo entusiasma di nuovo, vi porta la passione e divampa di nuovo il fuoco della creatività. Progetta ville per inglesi e americani senza tralasciare le abituali progettazioni. Il nome professionale di Tommaso Pincione torna prepotentemente agli onori della notorietà internazionale. « Il Giappone gli conferisce l'onorificenza ufficiale del Sol Levante, la Francia gli offre prima quella di Ufficiale dell'Istruzione Pubblica e poi l'altra di Cavaliere della Legione D'Onore, il Belgio gli decreta la Nomina di Cavaliere della Croce del Belgio. Ma se l'Ing. Pincione aveva compiuto un'opera veramente titanica per la civiltà, non mancò di educare e istruire i ragazzi cinesi (coolies) facendone da umili manuali, esperti meccanici, che oggi formano una valida maestranza, raccolta da una Società Indigena che ha costruito 40 navi con 60 milioni di capitale. La popolazione cinese nutre ora una profonda venerazione per il Grande Italiano, che chiamano degno discendente degli antichi romani, per averne apprezzato le singolari doti di mente e di cuore» (Teodorico Marino).

A fine giugno del 1920 Ivonne confida a Tommaso che presto lascerà la Cina per tornare in Francia col padre

malato. A fine luglio Ivonne imbarca per la Francia e... il libro della vita cambia chiave di lettura... Ivonne aveva dato un senso, una valorizzazione al suo lavoro e alla sua vita... "Ora avverte nuovamente il vuoto e l'ansia si rimpadronisce di lui, l'appagamento si dissolve, in lui c'è disperazione, nelle sue azioni solo frenesia e concitazione, non più concentrazione e razionalità; con attività febbrile, isterica, sistema le situazioni di cantiere, completa la messa a punto dei progetti, avvia la costruzione del nuovo Municipio, impartisce disposizioni perentorie ... è in fuga...nell'arco di quindici giorni è in viaggio per l'Europa... deve tornare in Abruzzo... sbarcherà a Genova... "Ivonne è a Parigi ... ha il suo indirizzo!" ...

Genova !...ad attenderlo Luigi, Vincenzo e la ventenne "nipotina", splendida ragazza dai capelli neri con bellissimi occhi e un corpo statuario.

Raggiungono la Spezia. Vittoria non è più la bimbetta che aveva conosciuto, ora è una donna dai lineamenti femminili molto pronunciati e ha un fascino che non lo lascia indifferente. Prima tappa Ortona. Vittoria è l'ombra dello Zio... "non conoscono nessuno a S. Vito, i fratelli Pincione, nel paese di marinai che era stata la culla della loro famiglia..." i fratelli e Vittoria, una mattina sono sulla spiaggia sassosa" ... "tutte le barche tirate a secco, tirava un forte vento. A Tommaso vennero in mente le parole del padre mentre rimirava i lavori che venivano eseguiti. Guarda la costa e mentalmente costruisce il porto secondo i suoi schemi e le sue tecniche costruttive sovrapponendo le strutture a quelle in esecuzione- (Tommaso non era a conoscenza che il 28.08.1918 S. Vito associa una cerimonia di guerra ad una di pace: l'inaugurazione dei lavori di difesa della costa dopo la consegna della 'Bandiera di Combattimento" al treno armato. Lavori di difesa della costa consegnati all'Impresa costruttrice "Salvatore Tenaglia" il 15.01-1918; i lavori devono eseguirsi nel termine di tre anni. Tali opere consistono in un pennello della lunghezza di metri 75 e della larghezza di metri quattro, che si protende in mare in prosecuzione di un argine

contenitore delle piene del torrente Feltrino, argine lungo 72 metri.)-

Risalgono la collina per il viottolo con i 650 scalini, si fermano più volte per riprendere fiato e ammirare il panorama che scalino dopo scalino si apre sugli ulivi e gli aranceti, sulla costa verde frastagliata, mare turchino con morbide frange bianche di schiuma, la vegetazione piegata dal vento teso del nord. Hanno preferito anche questa volta il "cavallo di San Francesco" al comodo trenino che li avrebbe depositati nella stazioncina alla periferia del piccolo agglomerato sulla collina. Luigi e Vincenzo tentano un approccio riappacificatore portandosi nel negozietto di "Custanzijucce" Costanza Bianco, consorte del loro cugino, figlio di Vincenzo, Rocco Pincione "Ruccone" e madre di Alfredo, per riallacciare un rapporto volutamente spento dalle famiglie quando Giuseppe ha sposato Giacinta.

..."hanno tentato la riappacificazione col pretesto di stabilire un contatto con le Autorità Cittadine...un fallimento totale! ...sui due intenti! ...Tommaso e Vittoria si avviano verso la terrazza sul mare e la casa di origine dei Pincione... Vittoria finalmente ha la possibilità di parlare liberamente con lo zio Tommaso.

..."Non sono più una bambina, sono una donna innamorata ..., ..sono disposta a seguirti in Cina, in Russia, in capo al mondo..." "Tu non hai che diciannove anni e io ne ho quarantacinque !" ... Tommaso prima sorpreso poi si adagia all'idea di diventare qualcosa di più con la nipote dalla fresca bellezza, con i grandi, rotondi occhi, i capelli neri...una giovane Etrusca. il più bel fiore del creato"... Mamma!.. sposo Vittoria ... Giacinta stramazza! Morirà due giorni dopo il 20.11.1920. Tommaso e Vittoria Pincione sposano a la Spezia il 07.02.1921... Da Genova verso la Cina sulla nave inglese "Princesses of India" con la splendida moglie... "Vittoria...gli stranieri che sono in Cina, si preoccupano quasi esclusivamente dei loro affari e ad arricchirsi. I vari stati europei

sono intervenuti per procurarsi il maggiore dei vantaggi su questo sterminato paese.

Concessioni territoriali, concessioni ferroviarie, diritti di extra-territorialità... sono mezzi per procurarsi vantaggi economici e geopolitici.

I "Boxers" erano cinesi che si ribellarono a questa invasione di stranieri nel loro paese. Io fui mandato dal governo italiano, di allora, per combatterli. Li vincemmo, ma ora, sono convinto che loro avevano ragione.

Da questa convinzione, che ho da parecchi anni, io, singolarmente cerco di aiutare come posso questo popolo al quale abbiamo arrecato danni e offese".

... Nuovamente in Cina! ... Tommaso è pervaso dal furore progettuale sostenuto da lucidità, esperienza, intuito creativo e nuovo entusiasmo, progetta di tutto, non rinuncia ad incarichi professionali ... le sue attività d'impresa sono accresciute a dismisura... l'attività di gestione portuale s'incrementa di pari passo con l'accresciuto traffico navale sul fiume Hai-Ho... piovono plausi, riconoscimenti ... profitti, gloria... Il successo è inarrestabile... applaudito e osannato al completamento di ogni opera,.. il suo genio creativo e in gestazione continua... : da impulso allo sviluppo dell'edilizia residenziale, industriale commerciale nella Concessione italiana; progetta e realizza grandi opere di Idraulica, di drenaggio e bonifiche nella provincia del Chihli costantemente sott'acqua e ora Prosciugata e messa a coltivo; realizza una banchina per i traffici navali italiani ed esclusivamente a beneficio dei natanti ed operatori di nazionalità italiana presenti nella Concessione; per l'attraversamento del fiume Hai-Ho progetta e realizza un ponte "Ponte internazionale" ad impalcato apribile e scorrevole che consente il transito di grandi natanti e l'attracco alla banchina "d'Italia" anche alle unità da guerra della "Marina Militare"; progetta e realizza strade, ferrovie e grandi opere fognarie.

(Le opere sono confermate pure da Teodorico Marino). Ha progettato e realizzato i porti di Machang e di

Hsin Kai Ho; progetta e realizza la diga protettrice a sud di Tientsin; progetta e realizzato il canale di espansione nella provincia del Chihli "Tagliamento della cattedrale".

La "Commissione internazionale per le Concessioni Europee" insignisce il "Piccolo Leonardo da Vinci", come è soprannominato e conosciuto, della "Croce della legion d'Onore"... La Concessione italiana deve a Tommaso la superiorità sulle altre Concessioni. Tommaso è nominato Vice Sindaco di Tientsin. La fontana monumentale che orna la più bella piazza della Concessione italiana e di tutta Tientsin, progettata, costruita e donata alla Concessione in memoria dei primi italiani approdati in terra di Cina reca il nome di Vittoria Pincione, perché così ha voluto l'amministrazione della città, come riconoscimento dei meriti della giovane signora per l'opera di sostegno a favore dei cittadini bisognosi.... "Il Governo cinese su proposta del Governatore di Tientsin conferisce a Tommaso una delle massime onorificenze dello Stato Cinese, la nomina a "Mandarino"... "Nel 1924 oltre 1500 navi hanno liberamente navigato e veicolato merci sul grande fiume Hai-Ho, evento ritenuto impossibile fino a qualche anno prima nella Concessione italiana è eletto vice presidente per due anni. Il governo italiano gli conferisce la "Croce di Ufficiale della Corona d'Italia".

Nel firmamento personale la sua stella ha raggiunto la massima luminosità .

1925. Dall'Ambasciata francese trapela un pettegolezzo sussurrato a mezza bocca... sembra pesante: Ivonne(?) Thiebaud ha dato alla luce una bambina ... ormai ha quattro anni...Anna Maria ... porta il cognome della mamma...

« "È una verità.. ma anche io attendevo"... "Tommaso non stava nei panni! ...Vittoria mi dà un figlio!" ..."Quel bambino nato...mai nato... mai avuto...ci ha cambiato la vita!" ..."Lui non ha più avuto i morsi della fame di creare ... di vivere ... l'impossibilità di riversare il suo amore per la vita e il bello sul figlio ... ne avrebbe voluto uno stuolo...vederli

crescere e partecipare alla loro formazione con l'orgoglio di essere padre ha rallentato progressivamente le sue velocità ... ha rallentato scalando le marce della vita...a cosa mi serve il successo? ... illusioni! ... Perde ogni slancio, s'intristisce...pensa sempre più spesso al ritorno in Italia... aiuto un popolo tanto lontano dalla mia terra e non quello delle mie radici...la mia missione si stà velocemente esaurendo"...è depresso... "Tu sei arrivata da cinque anni...io sono venticinque!"..."il bilancio della nostra vita in questo paese è positivo ... abbiamo conosciuto un popolo meraviglioso che ci ha dato tanto...più di quanto noi abbiamo cercato di sforzarci di dare"..."Era una ossessione! Non tralasciava occasione per ripeterla"..."Io sono madrina della figlia naturale di Tommaso... siamo rientrati in Italia all'inizio dell'anno 1928"»

... Dalla "Nuova Fiaccola", settimanale domenicale di Ortona, del 29.01.1928 (A firma di Raffaello Cauti).: «...come rileviamo dal "Peking Times" del 2 dicembre 1927, si ebbe una simpatica manifestazione italo-cinese, nel banchetto d'addio all'Ing. Pincione offertogli all'Hotel Astor House di Tientsin. alla presenza di molte autorità e di un eletto stuolo di invitati. Alla riunione organizzata dai membri della Commissione fluviale della provincia di Chihli hanno partecipato: il presidente H. E. Hsiung Hsiling, l'Ing. F. Hussey Freke, Yang Pao-lin, Van Der Veen, i funzionari cinesi, il presidente della camera generale cinese, il capo della ferrovia Peking-Mukden, sig. James Jamieson, sig. C. E. Gaus, John Cowen, I. H. Eldridge e molti altri ... H. E. Hsiling ha preso la parola...ricevimento che è dato in onore del sig. Tommaso Pincione, il quale ha per più di 24 anni abilmente e legalmente servito gli interessi della Commissione di conservazione della Hai-Ho. Il sig. Pincione sta per lasciare la Cina e tornare in Italia e noi cogliamo l'occasione per augurargli un felice viaggio e una felice riunione familiare e quel che più gli auguriamo di tornare in Cina. Il sig. Pincione è uomo modesto e schivo di ogni pubblicità, ma io non posso far

passare questa occasione senza menzionare la parte importante resa da lui nei lavori d'ingegneria che la Commissione ha intrapresa e completata durante gli ultimi dieci anni... »

Tornati in Italia si stabiliscono a la Spezia presso il padre di Vittoria, fratello-suocero di Tommaso ma sono spesso ad Ortona ospiti di Angela Pincione. Tommaso non perde occasioni per tornare a S. Vito ove è volutamente ignorato da tutti, forse solo l'omonimo Tommaso Pincione lo scarrozza per i dintorni e raccoglie le sue memorie, come le raccontava a noi.... a me! Sappiamo ben poco dal suo ritorno.

Angela Pincione, sposata all'avvocato Alfredo Sanvitale "nese secche" convince il fratello Tommaso a costruire un teatro ad Ortona a suo totale carico. Il teatro doveva sorgere al "Largo Plebiscito", ma dopo la concessione dell'area e l'approvazione da parte della Giunta Provinciale Amministrativa, l'area si rivela non idonea a causa della scarsa portanza del terreno e dalla presenza, nel sottosuolo, del condotto fognario del "Ciavocco". Pertanto area tecnicamente esclusa. Ai giardini pubblici vi è un area già concessa alla "Società Cooperativa per il teatro F. P. Tosti" con delibera del Consiglio Comunale del 21 ottobre 1922 approvata dalla G.P.A. in data 5 dicembre 1922; la stessa concessione, nel gennaio 1929, riformulata a favore di Tommaso Pincione. Da una lettera di Tommaso Pincione del 10.01.1929 indirizzata all'avvocato De Francesco, sappiamo che a tale data il contratto e la concessione sono ancora da perfezionare. Tommaso Pincione il 27.01.1929 prese l'impegno di condurre a termine l'opera nell'arco di un anno. Difatti il Podestà, Comm. Romolo Bernabeo, nel mese di febbraio dell'anno 1930 - Anno VIII ha pubblicato il manifesto: « Cittadini/ il rito solenne per la inaugurazione del "Teatro Vittoria" si compirà mercoledì 26 corrente alle ore diciotto (26.02.1930). Ortona che fascisticamente pensa e lavora, aveva da tempo desiderato che sorgesse un ritrovo dignitoso e austero per quegli spettacoli d'arte che rallegrano lo spirito ed educano la mente ... un'altra possente opera di vita, di bellezza, di civiltà: il

“Teatro Vittoria”, frutto di sommo amore dovuto alla grande competenza del nostro illustre concittadino, Cav. Uff. Ing. Tommaso Pincione...».

Il nome “Vittoria” è l'omaggio che Tommaso ha voluto tributare alla trentenne consorte.

Spinto dalla promessa fatta al padre, deluso perché ignorato dai sanvitesi, si dedica allo studio del porto di Ortona; nell'agosto del 1932 pubblica una dotta monografia sull'argomento. Sulla prima di copertina troviamo: Dr. Ing. T. Pincione/ Il Porto di Ortona/ --Mare Ditat--/ --Possis o Portus-- / Antiquum Ortonae Navale/ --Aemulari--/ La Spezia/ Tipografia Moderna/ 1932.

Sulla seconda copertina: Il Porto di Ortona/ Monografia e Studio Tecnico/ Dedicati ad Ortona a Mare/ Da/ Tommaso Pincione/ Dr. Ingegnere Civile/ Membro Istituzione Architetti Navali di Londra/ Già Ingegnere in Capo della Commissione Internazionale per il Miglioramento/ e Navigabilità del fiume Hai Ho (Cina)/ Ufficiale della Istruzione Pubblica (Francia)/ Agosto 1932-X E. F./ La Spezia/ Tipografia Moderna/ 1932.

Ortona, “per riconoscenza perenne, lo nomina suo cittadino onorario”. Tommaso muore a La Spezia il 07-03-1939.

Il quotidiano “La Nazione”, sulla pagina della cronaca di La Spezia, il 09.03.1939 così scrive: «fervente cristiano, egli ha lasciato questa vita benedetto da da Pio XII... restano, insieme alle opere ed al ricordo di lui, le insegne che gli furono conferite da varie Nazioni quale attestato di generale ammirazione: onorificenze, medaglie, pergamene, diplomi innumerevoli».

Tumulato a La Spezia, il 16.02.1972 è trasferito nella cappella Pincione da lui progettata e finanziata nel cimitero di Ortona, come da volontà testamentaria di Vittoria: «Tumulare Tommaso e me a sinistra della entrata di fronte a dove sono tumulati i nonni. Sulla destra dell'entrata. Io sopra e lui sotto come da sua volontà».

Vittoria, risposata e vedova di Antonio Rovelli, muore a Genova il 13.02.1972.

Giuseppe 1835-1907, Giacinta Bonetti Pincione 1845-1920, Tommaso 1874-1939, Vittoria 1901-1972, Luigi 1885-1974 sono tutti sepolti ad Ortona nella stessa cappella.

«Occupata dai Giapponesi nel luglio 1937, Tientsin fu liberata nell'ottobre 1945 dalla 94a armata cinese. Con l'accordo dell'11 gennaio 1943 stipulato tra i governi di Londra e di Washington e quello di Chungch'ing (cui aderirono successivamente le altre Nazioni Unite), Inglesi e Americani avevano rinunciato alle loro concessioni; anche l'Italia rinunciò alla sua concessione (circa 0,5 km² con 10.000 abitanti), rinuncia che fu confermata dal trattato di pace di Parigi (1947). Il 15 gennaio 1949 vi entrarono le truppe di Mao Tse-tung»⁸.

NOTE

- 1) Padre Giacinto Marinangeli, francescano, "San Cesidio Giacomantonio Martire in Cina".
- 2) Ruoli del Naviglio Militare – Ufficio Storico della Marina Militare.
- 3) Ufficio Storico della Marina Militare, Storia delle Campagne Oceaniche della R. Marina , Contrammiraglio Fausto Deleva
- 4) Ufficio storico della Marina Militare: "Ordine Militare d'Italia"; compilatore: T. V. (cs) Ottorino Ottone Miozzi; Stabilimento Grafico Militare – Gaeta – Roma 1991
- 5) Ufficio Storico della Marina Militare – Storia delle Campagne Oceaniche della R. Marina – Contrammiraglio Fausto Deleva
- 6) Ufficio Storico della Marina Militare – Ciro Paoletti – La Marina Italiana in Estremo Oriente 1866 - 2000
- 7) Non lo troviamo negli Stati Maggiori di bordo, in tutte le missioni.
- 8) Treccani.
- 9) Il 20 febbraio 2008, Luciano Del Plavignano mi ha consegnato quanto promesso da Alfredo:
 - 1 copia di "La guerra già persa, Africa Orientale 1940-1945" Edizioni Demian, Teramo – 1992
 - 5 copie di "La guerra già persa, Africa Orientale 1940 – 1945", Oceano Edizioni San Remo – 1993
 - 2 copie di "Un italiano vissuto nel regime fascista 1922-1945" San Remo, marzo 1996 – collaborazione di Blue Service.
 - 8 copie di "Mio fratello Vito", Oceano Edizioni S. Remo, maggio 1996
 - 52 copie di "I dinosauri II" seconda edizione, Oceano Edizioni S. Remo 1996 (La prima edizione era di 40 copie destinate solo a persone amiche, non stupide)
 - 4 copie di "I dinosauri I" (1996) ?. Stampato in proprio.
 - 11 copie di "I dinosauri I" Prima edizione, Oceano Edizioni, S. Remo 2000.
 - 3 copie di "I dinosauri I" Seconda Edizione Oceano Edizioni, S. Remo 2000
 - 37 copie di "Storia di un Italiano in Cina" 1900-1930, Oceano Edizioni, S. Remo 1999 – (distribuito solo alla fine del 2003 inizio 2004)

- 224 copie di "La guerra già persa, Africa Orientale (1940 - 1945)", Editore Andrea Oppure, Roma 2002.
 - 5 copie di "Storie di una donna", Stampato in proprio nel 2002
 - 1 copia di "Vite difficili" (1) Stampato in proprio nel 2003.
 - 1 copia di "Vite difficili" (2) Stampato in proprio nel 2003.
 - 9 copie del Menabò di "Memorie di un uomo" - Vissuto prima, durante e dopo il fascismo - I Menabò sono stati stampati in proprio, "alla Canala di Vasto", da Togy Panackal nel mese di febbraio 2004. A me era stata riservata una copia con le annotazioni di Alfredo.
- 10) Alla tumulazione sono presenti: il figlio Alberto; l'inquilino Luciano Del Plavignano e il devoto assistente tutt'fare Togy Panackal.
- 11) «AUDACE cannoniera corazzata - D 642 t. - Cant. Castellammare di Stabia - v. 12.8.1870 - i.s. 1871 - r. 31.3.1875. Dopo la radiazione adibita a deposito polveri a La Spezia.
- AUDACE cacciatorpediniere(AU) - CL Audace - D 780 t.c.n. - Cant. Orlando, Livorno - imp. 25.4.1912 - v. 4.5.1913 - i.s. 14.3.1914 - affondato per collisione con un piroscafo nel golfo di Taranto il 30.8.1916
- AUDACE (ex INTREPIDO, ex giapponese KAWAKAZE) cacciatorpediniere (AU) (AD) - (1.10.1929) torpediniera (AD) - D 1364 t. - Cant. Scotstown Glasgow - imp. 1.10.1913 - acquistato il 3.7.1916 mentre si trovava in costruzione per conto della Marina giapponese, venne denominato INTREPIDO, mutato poi in AUDACE il 25.9.1916 - v. 27.9.1916 - consegnato il 23.12.1916 - i.s. 2.3.1917 - Catturato dai tedeschi a Venezia il 12.9.1943 e denominato T.A.20 - affondato in combattimento con unità britanniche a nord di Zara l'1.11.1944.
- AUDACE - caccia lanciamissili (D551) - CL Audace - D 4400 t. - Cant. Cantieri Navali del Tirreno, Riva Trigoso - imp. 27.5.1968 - v. 2.10.1971 - i.s. 16.11.1972»²

Bibliografia

- Alfredo Pincione, "Storia di un Italiano in Cina", Oceano Edizioni, San Remo 1999.
- "L'opera di un Ortonese in Cina" (sta in) La nuova fiaccola, 28/05/1925:
- "Un apostolo di civiltà in Cina – Ing. Tommaso Pincione." Idem, 07/08/1927
- Raffaello Cauti. "Concittadino Onorato All'Estero – Ing. Tommaso Pincione.", idem, 29/01/1928
- "Gli italiani nel mondo – ing. Tommaso Pincione." "per il teatro.", idem, 20/01/1928
- "Per un emerito cittadino", idem, 31/01/1929
- "Il teatro di Ortona a Mare., idem, 28/02/1929.
- "L'inaugurazione del teatro Vittoria", idem, 28/02/1929.
- "Dopo l'inaugurazione del teatro Vittoria", idem, 23/03/1930
- "La morte di Tommaso Pincione." (sta in) La Nazione 09/03/1939 – Cronaca di La Spezia
- "Un uomo che onorò grandemente l'Italia all'estero." (sta in) La Nazione 07/03/1940 – Cronaca di La Spezia
- "I decorati della Marina ordine militare d'Italia", (sta in) Ufficio storico della Marina Militare, Roma 1991.
- "Storia delle campagne oceaniche della R. Marina", idem, , Roma 1993.
- Ciro Paoletti, "La marina Italiana in estremo oriente 1866-2000", idem, Roma 2000.

RINGRAZIO

Alfredo Pincione. - Tommaso Sanvitale "nese secche" - Umberto Manetti - Tommaso Rev. Sanvitale - Pasquale Grilli - Angela Pincione. - Elio Giannetti - Emilia Polidoro Durante - Teresa Molino Cieri - Ugo Abbrugiato - Guido Pacaccio - Biblioteca Comunale di Ortona - Biblioteca Diocesana di Ortona - Roberto Massari - Giuseppe Giambuzzi "Giurgitte" - Saverio di Tullio - Maurizio Ferrara - Alberto Iezzi - Federica Vinciguerra - Flavia Vinciguerra - Francesca Vinciguerra - Maria Cupido - Gianluca Ferri.

Stampato nel mese di Gennaio 2009