

Claudio Bonifacio e i 2000 naufragi. «Nei fondali italiani è nascosto quanto servirebbe per sanare il deficit statale»

Patrick Lizé Il rivale francese

L'italiano Claudio Bonifacio ha un rivale agguerrito: si chiama Patrick Lizé, è francese ed è l'uomo-ombra di Frank Goddio, il magnate e finanziere parigino, direttore dell'Istituto Europeo di Archeologia Sottomarina. È stato Lizé a rintracciare nell'Archivio delle Indie di Siviglia i documenti sulla «San Diego» ed in particolare i resoconti di ventidue dei cinquanta marinai scampati al disastro. Dalla sua accanita e persistente ricerca è partita la campagna di recupero del galeone spagnolo inabissato nel Mar della Cina in 14 dicembre 1600. Con un catamarano di ventanove metri, il «Kalmitea», l'équipe di Goddio ha setacciato le acque dell'isola di Fortuna per lungo tempo finché la mattina del 21 aprile 1991 uno dei diciotto subacquei impegnati da Goddio nell'operazione è tornato a galla con le mani alzate. Quello era il punto esatto nel quale il galeone aveva trovato la sua tomba. Per giunta una tomba ingloriosa. Sì, perché la localizzazione della nave spagnola è legata ad un guaio. I documenti ufficiali redatti dal vice-governatore di Manila, Antonio de Morga, parlavano di un sito diverso, a circa 6 miglia da Fortuna. Il nobiluomo, infatti, era stato in maggior responsabile del disastro della «San Diego». Vedendosi minacciato dall'arrivo di due navi olandesi comandate dall'ammiraglio Oliver de Noort, il vice-governatore gli aveva contrapposto quel galeone trasportando a bordo della nave commerciale i pesanti cannoni impegnati nella difesa dell'antica capitale filippina. Nell'abbordaggio con la nave «Nautilus» de Morga perse il controllo della situazione e ordinò di staccarsi dal cargo olandese. A causa di una falla, l'acqua invase le stive stracolme di merci e il «San Diego» si inabissò in pochi secondi. Oltre ai cannoni, Goddio è riuscito a strappare al destino dei fitti porcellane, giare e strumenti di bordo non proprio un carico adatto ad affrontare una battaglia navale.



«San Telmo», l'ultimo mistero di Capo Horn

L'ultima impresa spagnola di archeologia marina in ordine di tempo si chiama «San Telmo», uno dei tanti misteri di Capo Horn. Al vascello è legato il nome di Manuel Martín Bueno, uno dei migliori subacquei. La nave spagnola, diretta a Callao in Perù, fu vista per l'ultima volta il 2 settembre 1819 mentre veleggiava sotto la punta meridionale dell'America Latina, impegnata in quell'intrico di venti e isole. Ora il relitto è stato definitivamente rintracciato da un team dell'Università di Saragozza che, insieme all'Istituto Antartico del Cile, sta provvedendo al recupero. L'operazione appare molto delicata poiché rappresenta un esperimento archeologico in mari gelidi. Proprio la totale conservazione in ambiente umido avrebbe garantito la sopravvivenza pressoché integrale di un reperto originale del Sette-Ottocento. Non si tratta in realtà di una nave con carico prezioso ma di un'imbarcazione a esclusivo carattere militare. La «San Telmo», varata nel 1792, era stata impegnata a Trafalgar, sotto il comando di Orazio Nelson. La vecchia nave dell'Armada, comandata da don Joaquín Toledo, fu quindi inviata in Sud-America in quel viaggio del 1819. Bueno resterà nella zona antartica per tutto l'inverno cercando di svelare il mistero dell'agonia della nave calata a picco con tutto l'equipaggio e il contingente militare inviato in Perù. Bueno dovrà lottare con l'ambiente freddo, ma integro dell'Antartico in una immersione inedita anche per lui. Il sub si è distinto per una lunga ricerca condotta sulle coste della Sardegna e nelle isole minori di Cavoli e di Mai di Ventre. Proprio questo tratto di mare rappresenta uno dei cimiteri più consistenti delle flotte spagnole. In particolare, a Cavoli Bueno era sulle tracce di un nave aragonese che trasportava in carico di proprietà di un notevole della corte di Alfonso V. Da quella esplorazione il sub di Saragozza ha ricavato ceramiche, monete, oggetti, monili, decorazioni e piastrelle di particolare valore storico-artistico.



Ventimila tesori sotto i mari Un «naufrologo» che trova galeoni pieni d'oro

Passarono quella notte in grandi tormenti e sconcerti perché tutto quello che vedevano pareva ai loro occhi l'immagine della morte infatti sottocoperta la nave era piena d'acqua e il cielo conglutinato anch'esso contro tutti si era coperto della più grande tenebra e oscurità che si fossero mai viste. Il vento ululava da ogni parte e sembrava gridare loro morte. Il racconto del naufragio della Sao Tomé avvenuto nel 1589 nella Terra dos Fumos fu inserito da Gomes de Brito nella sua «Historia Tragica Maritima» la somma delle disavventure portoghese negli oceani celate per secoli all'opinione pubblica. In realtà tra il 1500 e il 1579 nella Camera da India si ventiducemila naufragi portoghese negli anni 1590-92 delle 17 navi partite da Lisbona per Goa solo due tornarono indietro nel 1607-8 su 33 navi partite soltanto tre compirono il viaggio di ritorno. Non meno drammatiche si presentano le cifre sulla via Atlantica frequentata dai navigli spagnoli nel sedicesimo secolo si persero 106 imbarcazioni. Le oltre 6 mila navi che il quel secolo compirono la traversata oceanica trasportarono 182 tonnellate d'oro e più di 16 mila tonnellate d'argento. Una parte consistente di questo carico è andata perduta. Una vera fortuna è dunque sommersa tra i fondali degli oceani nelle secche in corrispondenza dei fiumi nelle anguste baie e nei vecchi porti.

de Alcantara andata distrutta nelle coste di Peniche in Portogallo esistono oltre 25 mila documenti. Quella era probabilmente la nave con il maggior peso di oro andata perduta. È una buona parte forse 30-40 tonnellate giace ancora sul fondo. Peniche l'Algarve Capo de Santa Maria in Portogallo la foce del Guadalquivir e il golfo del Messico il Mar dei Caraibi e la baia dell'Avana l'Oceano Indiano e Goa le isole di Capo Verde e la Ciutnea le Azzorre e Madeira la costa centroamericana e Panama la Sicilia e la Sardegna i porti meridionali della Spagna sono i luoghi segnalati nella mappa del maggior «naufrologo» esistente. Un mondo sommerso che luccica d'oro ma anche di illusioni. Leggi permessi intralci burocratici infatti trasformano spesso in miraggio un relitto localizzato con precisione.

Una vita per un galeone pieno d'oro c'è un uomo capace di localizzare gran parte delle navi naufragate nel mondo. Si chiama Claudio Bonifacio ha 48 anni, è triestino, «naufrologo» e passa le giornate a consultare i documenti dell'Archivio delle Indie a Siviglia. Stone di recuperi effettuati e di recuperi sognati. «In Italia ci sono 2 mila tonnellate di metalli preziosi sommersi nelle acque per un valore pari al deficit dello Stato, ma le leggi bloccano i privati».

DAL NOSTRO INVIATO MARCO FERRARI

recupero «In Europa - dice - soltanto il Portogallo dal 1993 prevede il recupero di beni archeologici marini a fini di lucro. Lo Stato si prende il 70% di ciò che viene sottratto ai fondali garantendo il 30% agli scopritori. Generalmente i pezzi unici finiscono nelle casse dello Stato mentre i pezzi doppi le monete i lingotti e i reperti meno consistenti vanno ai privati. Ma ci sono altri Stati che stanno imboccando questa strada. In Florida la percentuale è 80% Stato-20% privati. In Centro America si varia da Stato a Stato qualche apertura si verifica in Brasile e Honduras. Logico dunque che l'attenzione degli esperti si sposti proprio là dove il recupero è più remunerativo». Ma non appare facile allestire una campagna di recupero ben oltre gli intoppi legislativi. I singoli Stati per selezionare accuratamente le campagne di ricerca. «Prima di tutto - sostiene Bonifacio - occorre uno sponsor che finanzi la localizzazione del relitto. Già in questa fase sono necessari 500 milioni per le attrezzature e le immersioni. Poi comincia la fase vera del recupero. Ma è chiaro che se hai i documenti in regola e hai localizzato il relitto le banche ti possono dare una mano. In pratica sono i magnati dell'industria e della finanza gli unici che possono intervenire in questo settore. Io per esempio sono impegnato in un progetto per il Centro America del valore complessivo di circa 2 miliardi di dollari. Ho un finanziere italiano ma non ho ancora i permessi necessari. Si tratta di un galeone spagnolo con un carico notevole di oro. Il nome dell'imbarcazione e il luogo del naufragio sono ovviamente top secret».

Un topo d'archivio Bonifacio è un topo d'archivio che ha trasformato la sua passione per la storia della navigazione in mestiere. Ha un contratto con la cooperativa archeologica Acquarius di Milano che opera per conto del Ministero dei Beni culturali del Ministero degli Esteri e del Cnr per recuperi senza fine di lucro. Si è fatto le ossa a Las Palmas, nelle altre isole delle Canarie e a

Lisbona prima di approdare a Siviglia. Come ricercatore storico è uno dei massimi esperti dei tesori Incas. Il suo aspetto patetico la dice lunga sul suo fiuto d'autore. Ora passa le giornate nell'Archivio delle Indie 40 milioni di documenti letterari e resoconti mappe e descrizioni la più completa antologia della Scoperta e della Conquista. «Ma anche nell'archivio castigliano di Salamanca negli archivi di Madrid e Lisbona si trovano tracce di naufragi», specifica Bonifacio. «Le fonti primarie di ogni ricerca sono sempre i documenti», ammonisce. L'esempio del Portogallo è il più calzante sulle coste lusitane sono naufragate 330 navi spagnole ma i documenti relativi a queste imbarcazioni sono conservati quasi tutti in Spagna. Anzi spesso i portoghesi erano tenuti all'oscuro dell'accaduto. La speranza di recuperare il carico non veniva mai meno.

«Quando chiedo un permesso in Portogallo - dice Bonifacio - cerco di garantirvi una fascia di intervento di circa 200 mila metri quadrati. E scelgo appositamente tratti

di mare nei quali sono naufragate più navi. Quelle sono zone pescose per i relitti pieni d'oro. Nel 1882 ho ritrovato a Capo de Santa Maria la fregata spagnola «Mercedes» ma poi per motivi militari non hanno sospeso i permessi. E ancora adesso ho un licenzioso aperto con le autorità lusitane. Un po' meglio a Bonifacio è andata a Cuba dove ha operato per le autorità statali. In Spagna sarebbe pronto a compiere operazioni miracolose se soltanto la legge lo permettesse. «La Spagna e il paese con il maggior numero di beni archeologici nel suo mare. Secondo i miei calcoli - dice - l'intero - nelle acque dell'Andalusia si nascondono 700 tonnellate d'oro archeologico e 7 mila tonnellate d'argento. I viaggi spagnoli cominciano ad essere consistenti dal 1524 e si fanno pressanti nel 1540-50 con il saccheggio delle miniere peruviane. Anche se le navi iberiche con un carico sino a 600 tonnellate erano più piccole delle carache portoghesi capaci di trasportare più di mille tonnellate di merci».

Gioielli e lingotti

Ma il vero sogno di Bonifacio si chiama Italia. «Nelle acque territoriali italiane - sostiene - c'è un patrimonio sommerso di più di 2 mila tonnellate di metalli preziosi. Il valore complessivo di questi reperti è tale da poter risanare buona parte del debito dello Stato. Si può dare un consiglio al futuro premier italiano: è proprio questo patrimonio una campagna di archeologia marina». E non si tratterebbe soltanto dei carichi più importanti ma non preziosi del periodo romano bensì di 800 legni andati perduti tra il 1400 e il 1800 gioielli lingotti monete d'oro e d'argento. «L'epoca della grande manna a vela. I luoghi dei naufragi? Scarse e approssimate. Indagini escono dalla bocca di Bonifacio. Le coste siciliane le baie della Sardegna il canale tra Sardegna e Corsica e poi ancora l'Elba Pianosa il levante ligure. «Sarebbe magnifico strappare questi tesori dall'oblio del mare», dice - ma la legge italiana sinora lo impedisce. Christine Sobety sono in agguato ma dovranno ancora attendere. Quanto ai nostri musei non riescono neppure a esporre tutto il materiale che conservano nei magazzini. A Bonifacio non resta che spulciare sui archivi. Non gli auguriamo un sogno d'oro».



© 1994 Turner Entertainment Co./distr. EPS/ILPA Milano