

EPOCA

200 lire - Sett. 4-4-1971 - A. XXI - N. 1071
Sped. in abb. post. gr. 2/70
Arnoldo Mondadori Editore



**COME SI FABBRICANO
I GIOCATORI
DA MEZZO MILIARDO**

SOMMARIO

N. 1071 - Vol. LXXXIII - Milano - 4 aprile 1971 © 1971 Epoca - Arnoldo Mondadori Editore

| | | |
|-----------------------|------------|--|
| | 3 | LETTERE AL DIRETTORE |
| Giovanni Cavallotti | 9 | LA CRISI DEL MARXISMO |
| Giulio Confalonieri | 10 | L'OPERETTA NON PIACE PIÙ? |
| Angelo Conigliaro | 13 | IL DOLLARO E L'EUROPA |
| Ricciardetto | 14 | L'OPERAZIONE LAOS |
| Alberto Dall'Ora | 21 | LE PENE PER L'INSURREZIONE E LA COSPIRAZIONE |
| Domenico Bartoli | 25 | IL CASO DI COSCIENZA DI BIRINDELLI |
| | 26 | CHE COSA SUCCUDE |
| Nino Amadori | 30 | TITO IN ITALIA |
| Franco Nencini | 34 | ADESSO SINATRA FA IL FOTOGRAFO |
| Franco Bertarelli | 40 | TUMORI: IL LUNGO CAMMINO DELLA SPERANZA |
| Gualtiero Tramballi | 52 | LA FABBRICA DEI CAMPIONI |
| Franco Bertarelli | 60 | L'UTILITARIA VELOCE |
| Enrico Negretti | 67 | LA GRANDE PESCA |
| Franco Nencini | 86 | COMPANERO PRESIDENTE |
| Ulrico di Aichelburg | 98 | LA NOSTRA SALUTE |
| Giorgio Torelli | 100 | L'AMMIRAGLIA DEI GENEROSI |
| Giuseppe Grazzini | 108 | I NEGRI SIAMO NOI |
| Margherita Guidacci | 114 | ANTOLOGIA DI UN POETA |
| Giuliano Ranieri | 116 | IL MOMENTO MAGICO DI NANDO GAZZOLO |
| Raffaele Carrieri | 122 | IL CAVALIERE AZZURRO |
| Roberto De Monticelli | 126 | IL REGICIDIO DI MONZA |
| Giulio Confalonieri | 128 | UN GRANDE « BARBIERE » |
| Filippo Sacchi | 130 | UN FILM COMICO CHE SFIORA GRANDI PROBLEMI |
| Luigi Baldacci | 133 | UN UOMO INCONTRA SE STESSO |
| | 135 | RADIO E TV: I PROGRAMMI DELLA SETTIMANA |
| | 138 | EPOCA GIOCHI |



Pubblichiamo in questo numero un'ampia inchiesta sui « vivi » di alcune delle maggiori società calcistiche italiane: Milan, Juventus e Inter. Sono i centri di addestramento dai quali usciranno i campioni di domani. (Fotografia Ufficio Stampa Milan)

Redazione, Amministrazione, Pubblicità: via Bianca di Savoia 20, 20122 Milano - Tel. 8384 - Ufficio Abbonamenti: tel. 7389551/2/3/4 - Indirizzo telegrafico: EPOCA - Milano. Telex 31119 Epoca. Redazione romana: v. Sicilia 136/138, 00187 Roma - Tel. 46.42.21/47.11.47 - Indirizzo telegrafico: Mondadori-Roma. Abbonamenti: Italia: annuo con dono L. 10.400 - semestrale senza dono L. 5.200. Estero: annuo con dono L. 16.000 - semestrale senza dono L. 8.000. Inviare a: Arnoldo Mondadori Editore, via Bianca di Savoia 20, 20122 Milano (c/c postale n. 3-34552). Per il cambio di indirizzo inviare L. 100 in francobolli e la fascetta con il vecchio indirizzo. Numeri arretrati L. 250 (c/c postale n. 3-34553). Gli abbonamenti si ricevono anche presso i nostri Agenti e nei « Negozi Mondadori »: Bari, v. Abate Gimma 71, tel. 23.76.87; Bologna, v. D'Azeglio 14, tel. 23.83.69; Bologna, piazza Calderini 6, tel. 23.20.73; Cagliari, v. Logudoro 48, tel. 5.08.23; Capri (Napoli), v. Camerelle 16/a, tel. 77.72.81; Caserta, v. Roma - Pal. Unione Industriali, tel. 91791; Catania, v. Etna 368/370, tel. 27.18.39; Cosenza, c.so Mazzini 156/c, tel. 2.45.41; Ferrara, v. Della Luna 30, tel. 3.43.15; Firenze, v. Lamberti 27/r, tel. 28.37.00; Genova, v. Carducci 5/r, tel. 5.39.18; Genova, v. XX Settembre 206/r, tel. 5.57.62; Gorizia, c.so Verdi 102/b (Galleria), tel. 8.70.07; La Spezia, v. Biassa 55, tel. 2.81.50; Lecce, v. Monte San Michele 14, tel. 2.68.48; Lucca, v. Vittorio Veneto 48, tel. 4.21.09; Messina, v. Dei Mille, 60 - Pal. Toro, tel. 22.192; Mestre (Venezia), v. C. Battisti 2, tel. 95.03.14; Milano, c.so V. Emanuele 34, tel. 70.58.33; Milano, v. Vitruvio 2, tel. 27.00.61; Milano, v.le Beatrice d'Este 11/a, tel. 88.48.27; Milano, c.so di Porta Vittoria 51, tel. 79.51.35; Milano, c.so Vercelli 7, tel. 46.94.722; Modena, v. Università 19, tel. 30.248; Napoli, v. Guantai Nuovi 9, tel. 32.01.16; Padova, v. Emanuele Filiberto 1, tel. 3.83.56; Parma, v. Mazzini 50 - Galleria, tel. 29.021; Pescara, c.so Umberto I 14, tel. 2.62.49; Pisa, v.le A. Gramsci 21/23, tel. 2.47.47; Pordenone, v.le Cossetti 14, tel. 2.73.00; Roma, Lungotevere Prati 1, tel. 65.58.43; Roma, v. Veneto 140, tel. 46.26.31; Roma (CIM - P. Vetro), v. XX Settembre 97/c, tel. 45.13.51; Roma (CIM), piazzale della Radio 72, tel. 55.06.07; Roma, piazza Gondar 10, tel. 831.48.80; Torino, v. Roma 53, tel. 51.12.14; Trieste, v. G. Gallina 1, tel. 3.76.88; Udine, v. Vittorio Veneto 32/c, tel. 5.69.87; Venezia, San Giovanni Crisostomo 5796, Cannaregio, tel. 2.51.02; Verona, piazza Bra 24, tel. 2.26.70; Vicenza, c.so Palladio 117 (Gall. Porti), tel. 2.67.08. Estero: Tripoli (Libia) (Libr. R. Ruben), Giaddat Istiklal 113, tel. 3.44.39. Pubblicità: inserzioni in bianco e nero L. 900 per millimetro/colonna.

Istituto Accertamento Diffusione
Cert. n. 759



Questo periodico è iscritto alla FIEG
Federazione Italiana Editori Giornali

ARNOLDO MONDADORI EDITORE

Se domani vincete il concorso ippico, portereste un Rolex



Il Day-Date. L'orologio di classe che dura tutta una vita. Ricavato da un lingotto di oro massiccio. Disponibile solo in oro 18 carati o in platino. Il Day-Date è un cronometro d'ineguagliata precisione, garantito con certificato ufficiale. A carica automatica, mostra, a tutte lettere, data e giorno della settimana.



Rolex "Oyster Perpetual Day Date" G. 1803
Impermeabile a 60 metri, carica automatica, data del giorno e data della settimana con scatto automatico. CRONOMETRO fornito con Bollettino Ufficiale di Osservazione:

| | |
|---|-------------------|
| Cassa oro 18 carati, cinturino di cuoio, fibbia oro 18 carati smontabile con cuoio di ricambio in elegante cofanetto offrisigarette | L. 404.000 |
| Lo stesso con bracciale oro 18 carati illustrato riferimento 7286 Président | L. 725.000 |
| Lo stesso in oro bianco 18 ct. con bracciale di cuoio | L. 530.000 |
| Lo stesso con bracciale Président riferimento 7286 oro bianco 18 carati | L. 912.000 |
| Lo stesso con bracciale riferimento 8385 con fermaglio nascosto | L. 963.000 |
| Lo stesso con bracciale riferimento 8385 con fermaglio nascosto, ma in oro giallo 18 carati | L. 766.000 |



ROLEX

IL PRINCIPE DEGLI OROLOGI

MONTRES ROLEX S.A. - GINEVRA (Fondatore H. Wilsdorf)

In vendita nelle principali gioiellerie e orologerie d'Italia e del mondo.

LA GRANDE PESCA

Oltre cento navi partono da San Benedetto del Tronto e da altri porti italiani per andare a gettar le reti in Atlantico, lungo le coste africane, dove il pesce è ancora abbondante.

Dai nostri inviati **ENRICO NEGRETTI
E SERGIO DEL GRANDE**

*Da bordo della Mascaretti Primo.
Oceano Atlantico*

«I pesci hanno la coda», dice il capitano come parlando tra sé mentre dalla plancia dirige la manovra per salpare la rete. Il capace sacco di nylon verdastro è stato issato sullo scivolo di poppa, ma non appare eccessivamente rigonfio, questa volta. La filosofia di Giuseppe Mascaretti, 34 anni, marchigiano di Grottammare, cugino degli armatori e comandante di questa nuovissima motonave da pesca su cui siamo imbarcati, agisce come una tisana sui trenta uomini che compongono il suo equipaggio. La coda serve al pesce per andare dove meglio gli pare - riassume la teoria di Peppe Mascaretti - e se la rete non è piena, è segno che il pesce ha usato la sua coda. Allora bisogna avere la pazienza di andare a cercarlo in qualche altro posto, augurandosi di mettere la prora nella direzione giusta. L'oceano è grande.

La pesca italiana in Atlantico sta assumendo aspetti sempre più importanti: sono passati gli anni del pionierismo, quando i nostri pescatori, delusi dalla sempre maggiore povertà del Mediterraneo, affrontavano la navigazione fin quaggiù, sotto le coste africane, tra il Tropico del Cancro e l'Equatore, affidati a motopescherecci di modesto tonnellaggio e privi delle attrezzature e strumentazioni indispensabili. Oggi la flotta italiana per la pesca atlantica è composta da quasi centocinquanta navi, che vanno dalle 500 tonnellate di stazza (come la *Rodi*, che naufragò sventuratamente prima del Natale dello scorso anno a poche miglia dal porto-domicilio di San Benedetto del Tronto), alle 1.250 dell'unità sulla quale siamo ospiti. Sono tutte navi attrezzate per rimanere in mare mesi e mesi, finché le stive frigorifere, dove il pesce viene surgelato in cassette, non siano complete. Soltanto quel giorno, la cui lontananza dipende dalla buona o cattiva sorte, si ritornerà a casa.

Normalmente una campagna di pesca dura circa quattro-cinque mesi. Mesi di vita durissima, durante i quali si tocca terra forse non più di una volta, per andar franchi una decina d'ore. Gli armatori tendono a mettere in mare navi di lunga autonomia, sempre meglio attrezzate, così da non essere costretti a toccare porti, se ciò non è estremamente necessario. Questo significa risparmio di tempo e di denaro. Per contro, aumenta il sacrificio della gente di mare che deve contentarsi di godere di un sempre migliore trattamento a



Un'ondata si infrange a poppa della Mascaretti Primo.

GIORNO E NOTTE CINQUE MESI DI DURO LAVORO

bordo, in cambio della rinuncia ad una franchigia a terra. E si capisce che cosa significhi, anche psicologicamente, per uomini la cui età media è sotto i trent'anni, l'idea di passare una sera in mezzo a gente diversa da quella che per centoventi, centocinquanta giorni, non puoi fare a meno di avere a continuo contatto di gomito.

Noi abbiamo visto la felicità, l'eccitazione dell'equipaggio della *Mascaretti* quando la nave è entrata nel porto di Las Palmas, nelle Canarie, dove eravamo ad attenderla. Si pensava di vedere dei rudi pescatori, degli uomini schivi. Abbiamo trovato trenta giovani modernissimi, aperti, cordiali. Ci hanno accolto come se ci conoscessero da sempre. Hanno poi confessato, a loro volta, di aver temuto che gli ospiti preannunciati per radio dall'armatore fossero due anziani signori « barbosi » e petulanti.

La *Mascaretti* è alla sua prima campagna in Atlantico. È uscita dai cantieri di Viareggio, pochi mesi fa. Ha lasciato il Mediterraneo a metà novembre per tornare a San Benedetto del Tronto in tempo perché l'equipaggio trascorra la Pasqua in famiglia. San Benedetto del Tronto è il maggior porto italiano della pesca atlantica: sono moltissime le navi che fanno la spola tra le coste del Marocco, del Sahara Spagnolo, della Mauritania, del Senegal e questa cittadina dell'Adriatico. Altri grandi pescherecci partono da Bari, Palermo, Cagliari, Anzio, Livorno e dai maggiori porti italiani. Ma i marchigiani, gli abruzzesi, delle « barche » di San Benedetto, la fanno da padroni. Sono migliaia, a lavorare da queste parti. Il loro dialetto è un po' la lingua ufficiale delle interminabili conversazioni radio tra i capitani delle decine e decine di nostre navi che incrociano in queste acque. La radio di bordo è il cordone ombelicale che tiene legati questi uomini al mondo, alla famiglia. Oltre alle continue chiacchierate con gli amici del paese, anch'essi in navigazione talvolta a poche decine di miglia, la radio consente, grazie al servizio « Roma radio », di comunicare con casa. Tutti gli uomini dell'equipaggio, a turno, possono farlo. Sono telefonate patetiche. È spasmodica l'attesa della linea, poi non si riesce a spicciare una parola che abbia senso. Ci si chiede in continuazione se si sta bene, si lasciano trascorrere preziosi secondi in silenzio. Si percepisce, quando



La *Mascaretti Primo*, una delle più moderne unità italiane da pesca atlantica.

la ricezione è buona, il respiro, reso affannoso dall'emozione, della mamma, della moglie o della fidanzata che stanno dalla parte di là. Una parte di là che è distante cinquemila chilometri. « Ma è questo che ci basta », mi ha detto Marcello Guidotti, 23 anni, secondo ufficiale di coperta. « Ci basta sentire che di là, quando diciamo *passo*, c'è al telefono qualcuno che pensa a noi, che ci ama ».

Nella sala radio della *Mascaretti* abbiamo trascorso intere mattinate. Attraverso l'etere, siamo in un certo modo saliti a bordo di tanti altri pescherecci, abbiamo conversato con i loro capitani, abbiamo raccolto confidenze, nostalgie. Le eterne nostalgie di questi uomini che a terra non resistono più di quindici giorni, e in navigazione isano, quando li incrociamo, un cartello: « W la terra, M il mare ». Ivo, Guido, Cecco, Fiorentino e tanti altri nomi dal suono « casereccio », come del resto lo è quello delle loro navi: *Corrado Secondo*, *Tontini Terzo* e così via.

Il mestiere di pescatore atlantico, certo più remunerativo di quello di pescatore nei nostri mari, è indubbiamente uno tra i più gravosi. Gli uomini si lagnano, ma è doveroso aggiungere che lo fanno con grande dignità. Se glielo si chiede, dicono come stanno le cose, se sono o non sono contenti. Altrimenti niente. Del resto, imbarcarsi è una libera scelta. Alla luce dei fatti, non si può dire altro che questi uomini, la loro mesata, se la guadagnano e come.

La vita di bordo, non dimenticando che ci troviamo su una nave lunga oltre settanta metri, larga dodici e in grado di ospitare un equipaggio di trenta persone (cabine singole per ufficiali e sottufficiali, doppie per la

gente) è regolata da un « orologio » che suona, per così dire, ogni tre ore, scuotendo in un angoscioso, lancinante fremito tutta la nave. Questo « orologio » è il congegno che mette in moto i verricelli per calare e salpare la rete. Se si dorme, è impossibile non svegliarsi. Del resto, lo spettacolo della « saccata » di pesce che viene scaricata sottocoperta a poppa, è talmente entusiasmante che tutto l'equipaggio vi partecipa ogni volta, profittando così soltanto di un sonno spezzettato nell'arco delle ventiquattro ore. Un'ora qui e un'ora là, quando si alternano le squadre. Una buona « saccata » significa anche dieci tonnellate di pesce, di cui soltanto quattro vengono scelte, incassate, congelate nei « forni » a 45 gradi sotto zero e poi ordinate nelle stive a 25 gradi sotto zero. Il resto viene gettato a mare, per la gioia di migliaia di gabbiani e cormorani in perenne volo attorno alle navi da pesca. Quello della scelta del pesce è un lavoro massacrante che si svolge a volte in silenzio, se il pesce è poco, oppure cantando stornelli, se è stato un buon « colpo ». La mole maggiore di lavoro, quindi, è accolta festosamente. Il perché lo si è detto: prima si riempiono le stive, prima si torna a casa.

Il capitano, Peppe, oppure uno dei due ufficiali di coperta, Umberto Brasiliano, il primo, Marcello Guidotti, il secondo, dirigono le operazioni per la manovra delle reti. Sotto, alle macchine, la sorveglianza del complesso propulsore da 2900 cavalli è affidata al direttore di macchina Ermanno Lucchini, 36 anni, spezzino (due occhi sempre in movimento in un volto asciutto incorniciato in una barba da lupo di mare che lo fa rassomigliare allo scrittore-navigatore Joseph Conrad). Con lui lavorano il primo ufficiale di macchina Romualdo Rossetti, 30 anni, da San Benedetto e il secondo,

Piergiorgio Maccaferro, 29 anni, pure di San Benedetto. Romualdo è diventato padre ai primi dell'anno, mentre era in mare. A Las Palmas ha trovato una lettera della moglie con la foto del battesimo del piccolo che si chiama Augusto, come il nonno. Romualdo, aspetto taurino e cuore d'oro, ci ha lasciato cadere sopra una lacrima.

Una storia come tante altre. Ognuno ci ha raccontato la sua: Elio Romandini, 31 anni, di San Benedetto, elettricista di bordo. Lo chiamano « Scimmia », perché fa sempre smorfie per tenere allegri i compagni. Marcello De Carolis, 32 anni, di Narni, frigorista. Una barbetta a pizzo, un modo di esprimersi quieto e talvolta ricercato da far pensare a uno studente universitario capitato lì per caso. Erasmo Mattioli, 31 anni, di San Benedetto: barbuto capopesca dalla faccia di Mangiafuoco. Amleto Aubert, 37 anni, di San Benedetto malgrado il cognome francese: cuoco bravissimo. Si è imbarcato nuovamente dopo essere stato cinque anni a terra. « Avevo preso una gran fifa durante una mareggiata. Rischiamo di andare a picco, così giurai che appena a terra avrei cambiato mestiere. E difficile dire cosa si prova in quei momenti... » Mentre racconta rulliamo non indifferentemente su un mare che è almeno a forza 6. Amleto dice che non è niente. Poi c'è Silvio Angelini, 32 anni, sempre di San Benedetto: è il nostromo. Un omeone di roccia: una sera ha fatto un gran salto a causa di un cavo che lo ha « frustato », è ricaduto di spalle sul ponte. Una brutta botta, da rompersi le ossa, ma gli è rimasto solo un livido. E Argeo Valentini, « maggiordomo » nella saletta ufficiali. Il più anziano a bordo con i suoi 48 anni. È di San Benedetto, bravissimo e compitissimo, circola si-



lenziosamente per tutta la nave, mettendo ogni cosa a posto. Sempre in cucina, c'è il più giovane, Guerino, l'aiutante del cuoco: ha diciotto anni ed è già al secondo viaggio in Atlantico. E invece il primo viaggio per Giuseppe Cruciani, 20 anni, di Ripatransona (Ascoli Piceno): faceva il muratore, ma guadagnava troppo poco. I primi giorni ha sofferto il mal di mare, poi si è abituato. È contento di aver scelto questa vita, almeno per ora.

Questi uomini, e tutti gli altri dell'equipaggio, sono affidati a Giuseppe Mascaretti, che tutti chiamano Peppe dandogli il « tu » e facendo precedere un rapido « capità ». Peppe è responsabile della spedizione: è lui che decide dove si deve pescare e dove invece si deve tirar su la rete e « far vela », cioè andare in navigazione (14 nodi, circa 26 chilometri all'ora) alla ricerca di una zona più ricca di pesce. A bordo fa anche il dottore, in caso di necessità. Dà unguenti, pratica iniezioni e medicazioni.

Egli si rammarica che alla scuola nautica non esistesse un corso per imparare di più in tema di assistenza medica. Del resto, se dovesse essere necessario (e ci si augura che non accada mai) può ricorrere per radio al CIRM di Roma, dove c'è sempre un medico in ascolto per suggerire il miglior comportamento con un ferito o un malato in attesa dell'intervento diretto di un « vero » dottore. Peppe ha già alle sue spalle una cinquantina di campagne di pesca atlantica. Incominciò con le barche piccole che andavano e tornavano in un mese. A conti fatti, ha già portato a casa almeno 10 mila tonnellate di pesce congelato. Calcolato al modesto prezzo medio di 200 lire al chi-

lo, il lavoro di Peppe (e degli uomini che hanno diviso la sua vita) si è trasformato fino ad oggi in due miliardi di lire.

Il capitano è molto orgoglioso del nuovo comando. Mostra la sua nave in ogni particolare: c'è tutto. Dalla perfetta strumentazione per la navigazione e la pesca (giropilota, due radar, tre ecoscandagli, radiogoniometro), a tutte le comodità necessarie ad « alleggerire » la vitaccia dell'Atlantico. Aria condizionata in tutti gli ambienti (utilissima, dato che si pesca perlopiù in zona tropicale), lavanderia, asciugatoio, un distillatore che dà cinque tonnellate d'acqua potabile al giorno. Docce dappertutto, una cucina da grande albergo dove ogni notte viene fatto il pane come quello del paese, sallette da pranzo e soggiorno per ufficiali, sottufficiali e ciurma. Una gran bella nave, che fa onore alla nostra industria cantieristica. Presto, tuttavia, sarà già superata. Anche in questo settore si cammina spediti e le prossime unità da pesca saranno molto più grandi: a bordo recheranno impianti sempre più perfezionati. Delle navi-fattoria, come, ad esempio già si incontrano, in queste acque, battenti bandiera russa o giapponese. A bordo, loro fanno farina di pesce e inscatolano gli sgombri. Non ci sarebbe da stupirsi se sulle nostre si confezionassero, un giorno, gustose zuppe di pesce surgelate.

Per ora le zuppe, i brodetti, i cento manicaretti che si possono preparare con il pesce « vivo », li realizza per noi Amleto, il cuoco, ed anche Ermanno, il direttore di macchina, specialista in delicati antipasti vagamente orientali, a base di solo pesce crudo. Ermanno è un bel personaggio. L'equipaggio lo conosce bene e non si spaventa più alle sue urla. Sbraita sempre, aggressivo, anche quando gioca a tressette. È fatto così, ma non farebbe male a una mosca. Abbaia e non morde. Come « Tempesta », la mascotte di bordo, un cucciolo bastardo, imbarcato appena nato a Viareggio. È un cane che, praticamente non ha

mai visto la terra. In mezzo al pesce è a suo agio. Quando si apre la rete e la guizzante cascata iridescente del pesce rotola giù, « Tempesta » ci si butta in mezzo zampettando tra polpi e torpedini, ombrine e dentici. Per una sorta di affinità elettiva, è sempre attaccato ai pantaloni del direttore di macchina. Si amano e si maltrattano a vicenda. Uno strilla, l'altro abbaia. Quando Ermanno va nella sua cabina a scrivere o a leggere, « Tempesta » gli si infila dietro e si sdraia senz'altro a dormire accanto all'amico.

La giornata a bordo, almeno per noi che sappiamo di sbarcare dopo una settimana a Port Etienne, in Mauritania, vola. Le emozioni sono continue, giorno e notte. Si fanno lunghe conversazioni, ora in plancia, ora in salletta, poi giù nel « laboratorio ». Si scopre un mondo fantastico: gli enormi pesci, le conchiglie (che i marinai puliscono per portarle alle fidanzate e alle mogli, ma che non hanno esitato a regalarci in blocco appena visto che le apprezzavamo), le enormi stive dal freddo siberiano, dove si accumulano ordinatamente 35 mila casse (700 tonnellate nette) di pesci divisi per qualità e misura.

Quando la *Mascaretti* è arrivata a metà viaggio, i suoi uomini hanno brindato, come vuole la tradizione, alla chiusura di una delle due stive. Il capitano ha offerto una bottiglia di *cognac*. Una cosa rapida, perché il lavoro è ritmico e non consente interruzioni. Queste, purtroppo, sono imposte talvolta da cause di forza maggiore, come la grave rottura di una rete, impigliatasi in una roccia. In questi casi, così come quando il pescato è eccezionale, tutti contribuiscono al lavoro perché si impieghi il minor tempo possibile. Si mettono a riempire cassette di pesce o a intrecciare reti anche il comandante, il direttore di macchina e tutti gli uomini disponibili, che siano ufficiali, sottufficiali o pescatori.

Quando la rete è di nuovo pronta, il capitano torna in plancia e si manovra per calarla. Una volta a mare la rete, si scioglie come un incantesimo. Il silenzio che ha contraddistinto le lunghe ore di paziente lavoro si solleva e si tornano a udire le voci, i richiami in coperta. L'angoscia è presto dimenticata.

Il momento più bello, a bordo, è quello dell'arrivo della posta. Vi chiederete come può arrivare la posta in mezzo al mare. Arriva legata a tre cassette di legno. I pescatori si sono organizzati. Ogni barca che va a fare *bunker* a Las Palmas, ritira dall'agenzia marittima la corrispondenza indirizzata alle altre barche che sono in zona di pesca. E un servizio reciproco. Ci si chiama poi per radio, ci si dà appuntamento per una certa ora in una zona determinata e quando ci si incontra si butta a mare la posta, avvolta accuratamente in fogli di plastica e assicurata a tre cassette legate tra loro con delle sagole. Chi lancia, si allontana; e chi riceve, manovra in modo da poter agguantare le cassette mediante un ancorotto. Poi il comandante distribuisce le lettere (di cui ha già avuto un elenco per radio) a chi le attende. Ma resta in fila anche chi non è nella lista: non si sa mai, tante volte un nome viene soppresso da un'interferenza. È già capitato. E chi si trova una lettera a sorpresa, è il più felice di tutti.

Una volta, purtroppo, una barca non riuscì a raccogliere la posta che era stata lanciata a mare. Era l'imbrunire, le correnti giocarono uno scherzo dannato e si dovette ripetere l'accostata. Venne buio e non ci fu più nulla da fare per rintracciare, alla luce dei riflettori, le cassette con il prezioso carico. Per tre giorni nessuno parlò più. La posta è tutto, a bordo. E la parola della madre, della moglie, della fidanzata. È il figlio che nasce, la casa che cresce mattone su mattone, è la speranza in un futuro sereno. Una speranza che aiuta a tirare avanti con il sorriso e ad accettare giorno per giorno questa logorante vita.

Enrico Negretti



A sinistra: il capitano Giuseppe Mascaretti in plancia, insieme con il suo secondo ufficiale di coperta, Marcello Guidotti (al tavolo di carteggio). Nella foto a destra: il nostro inviato, Enrico Negretti, nella sala radio della nave.





A sinistra: il barbuto capopesca Erasmo Mattioli coordina le operazioni per la manovra delle reti. Sopra: spesso la rete si impiglia nelle rocce del fondo e si squarcia. I pescatori devono allora lavorare di gran lena per ripararla nel minor tempo possibile. Sotto: si cala la rete dallo scivolo di poppa. L'oceano è piuttosto agitato. A destra: la rete sta scendendo in mare. Per circa tre ore sarà trascinata su fondali di quaranta-sessanta metri.

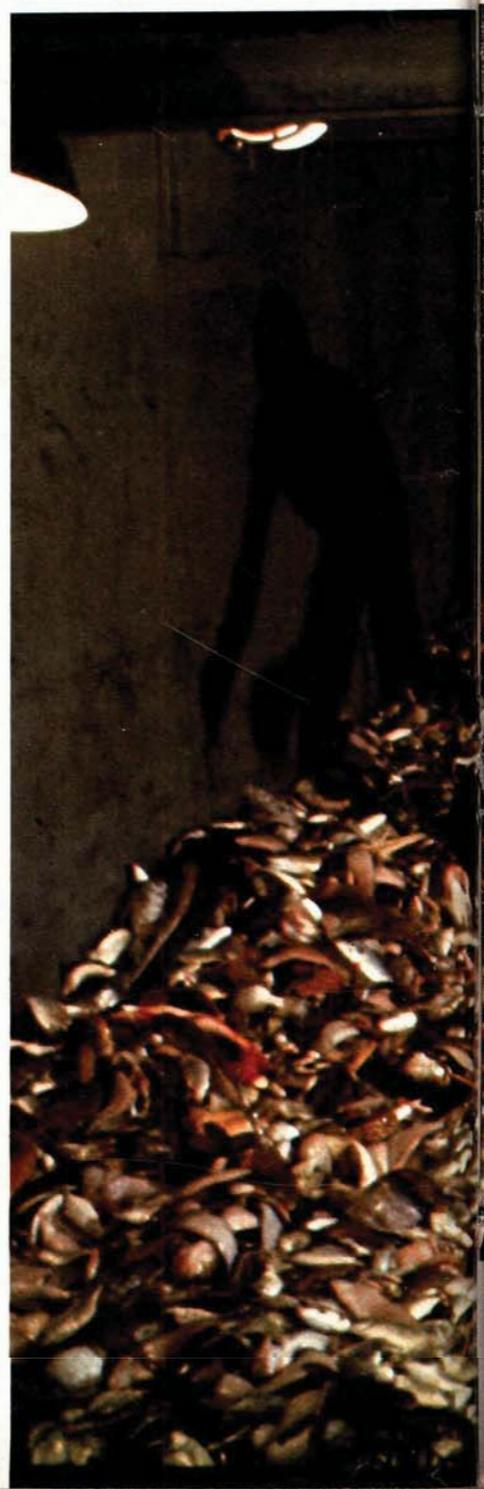


**OGNI TRE ORE
SI GETTA
LA RETE
E SI SPERA**



UNA CASCATA GUIZZANTE DA SURGELARE SUBITO

A sinistra: la rete viene issata a bordo dai potenti verricelli. E una buona «saccata»: quasi dieci tonnellate di pesce che vengono rovesciate (a destra) sottocoperta attraverso un portellone. Qui (foto in basso) gli uomini effettuano la selezione, mettendo in cassetta, per surgelarlo, il pesce delle qualità richieste dal mercato (orate, saraghi, ombrine, seppie, polpi, gamberi, aragoste eccetera) mentre gettano fuori bordo il resto, che di solito corrisponde, praticamente, ad almeno i due terzi del pescato.

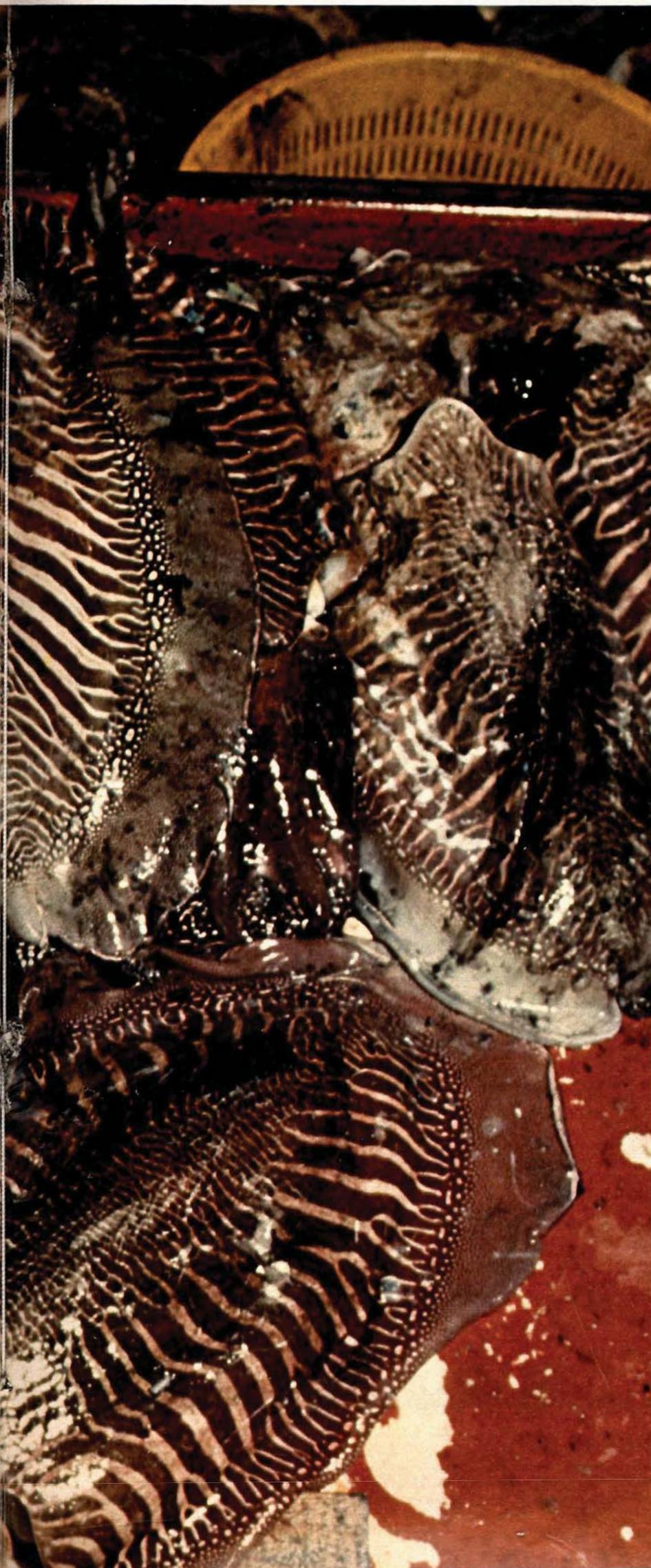




LA GIGANTESCA SEPIA ZEBRATA DELL'ATLANTICO



Nella foto grande: esemplari di seppia zebrata dell'Atlantico, un mollusco che, ridotto in « tagliatelle », è oggi molto richiesto sui mercati europei. La seppia zebrata può pesare fino a 10 chili. Qui sotto: il direttore di macchina della Mascaretti Primo, Ermanno Lucchini, sistema il pesce nelle cassette che poi (foto in basso) vengono ordinate nelle stive frigorifere.





IL BRINDISI DI METÀ VIAGGIO: SI CHIUDE LA PRIMA STIVA

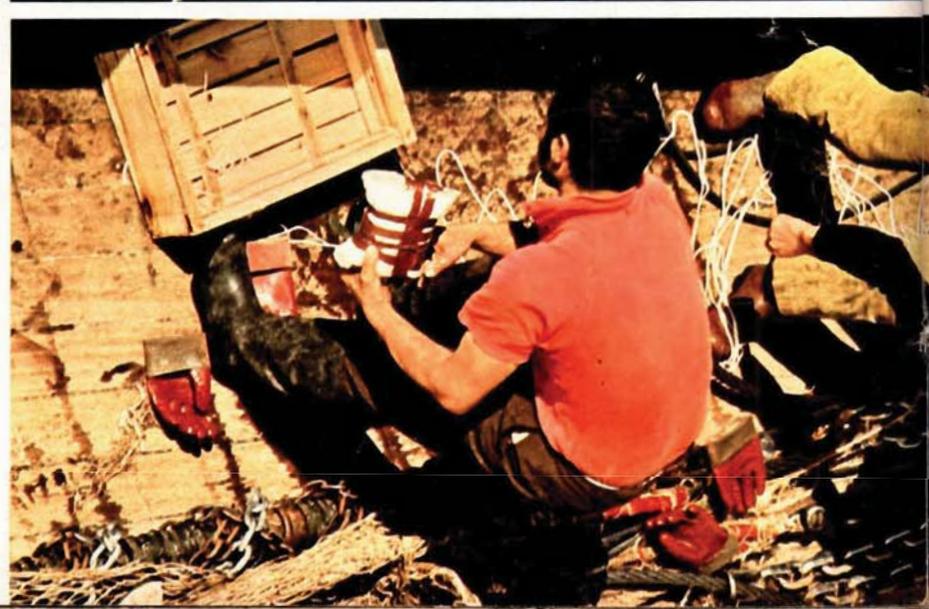


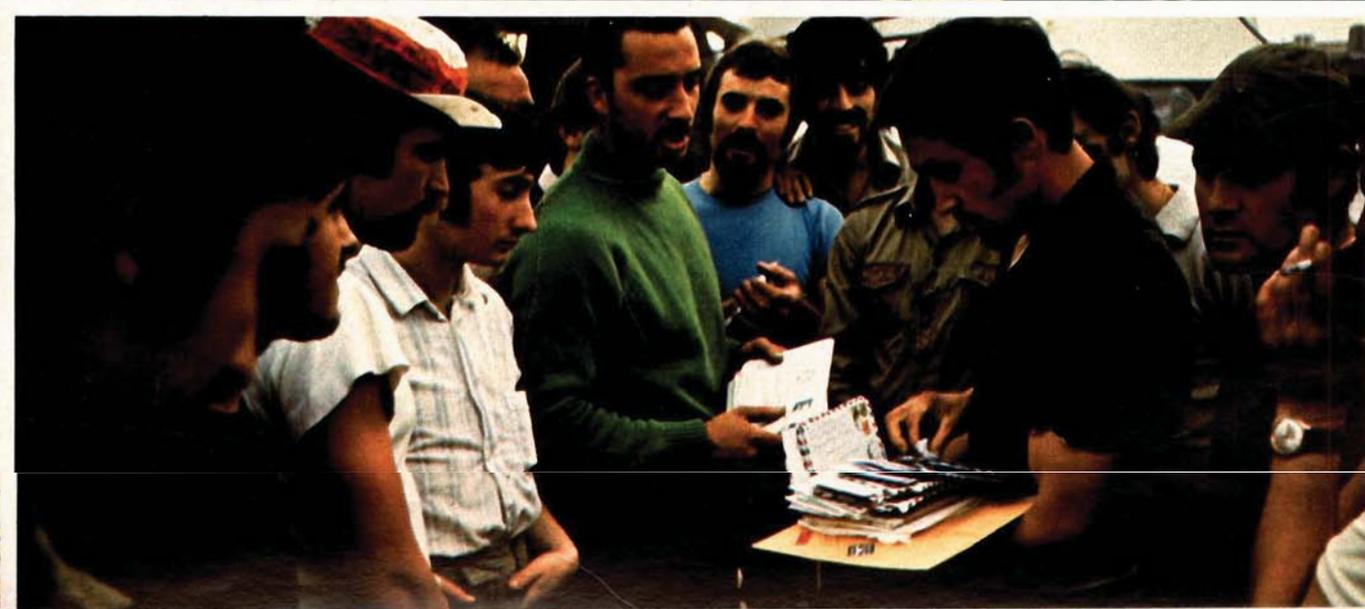
A sinistra: un «bassorilievo» di polpi surgelati. Sopra: un momento di allegria a bordo della Mascaretti. La prima delle due grandi stive è ormai stata riempita, e il capitano (secondo da destra) brinda con alcuni suoi uomini. Dal portello emergono, nei loro caldi giacconi di pelo, i pescatori che hanno lavorato ad accatastare il pesce nelle stive frigorifere, dove la temperatura è costantemente mantenuta a venticinque gradi sotto zero.

GALLEGGIA SULL'OCEANO LA LETTERINA AL PAPÀ MARINAIO



La Mascaretti Primo incontra in alto mare l'Astoria, che le aveva dato appuntamento per radio. Le due navi appartengono alla stessa società armatrice. Nell'ultimo porto toccato, gli uomini dell'Astoria hanno ritirato la posta indirizzata ai loro colleghi della Mascaretti, ai quali ora la consegnano buttandola in mare sigillata in fogli di plastica e assicurata a tre cassette legate tra loro. Nella foto grande: dalla Mascaretti si lancia un ancorotto per tirare a bordo il pacco della corrispondenza. Qui a lato: si svolge l'involucro impermeabile e finalmente (a destra) la posta viene distribuita.



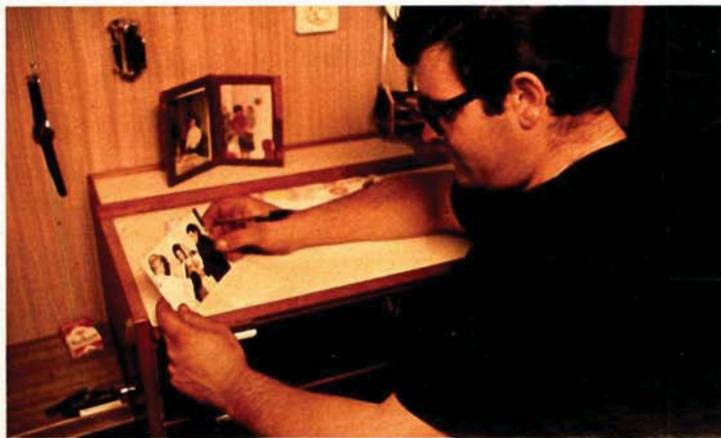
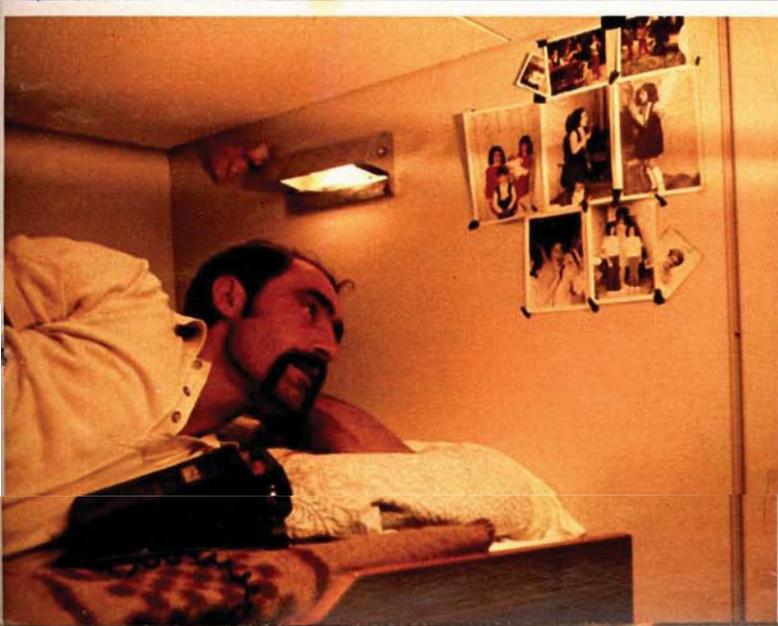
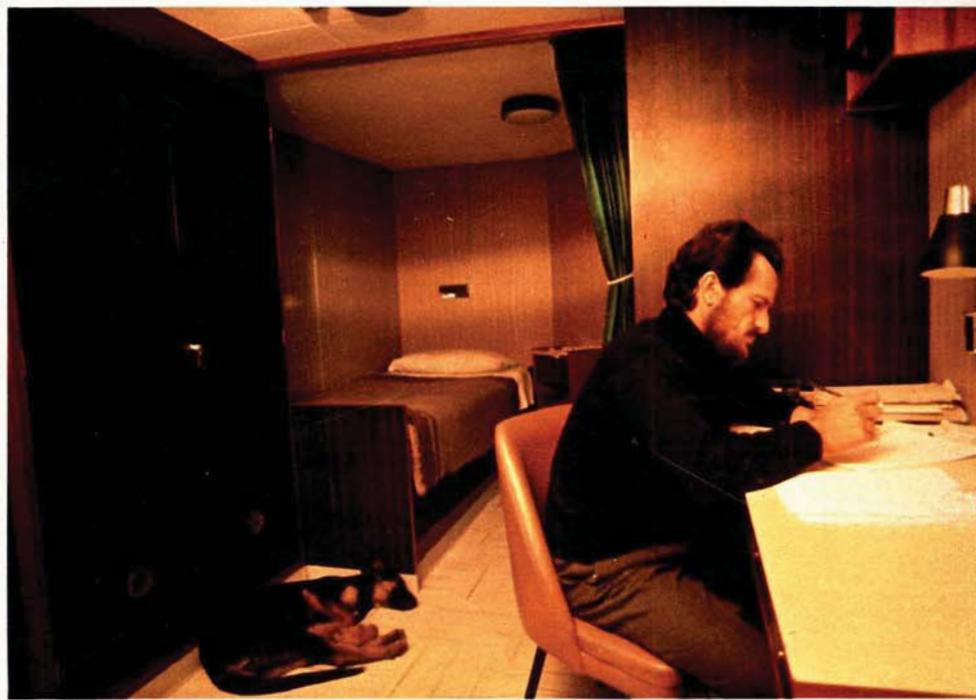
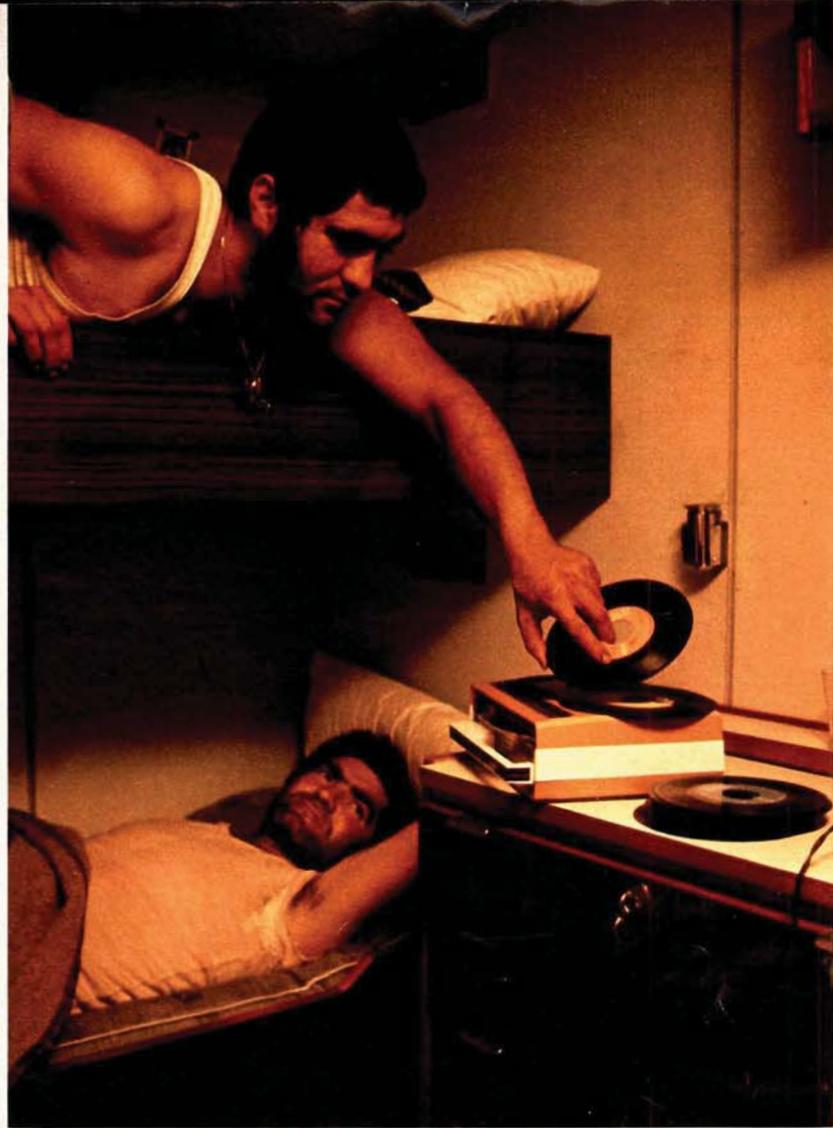
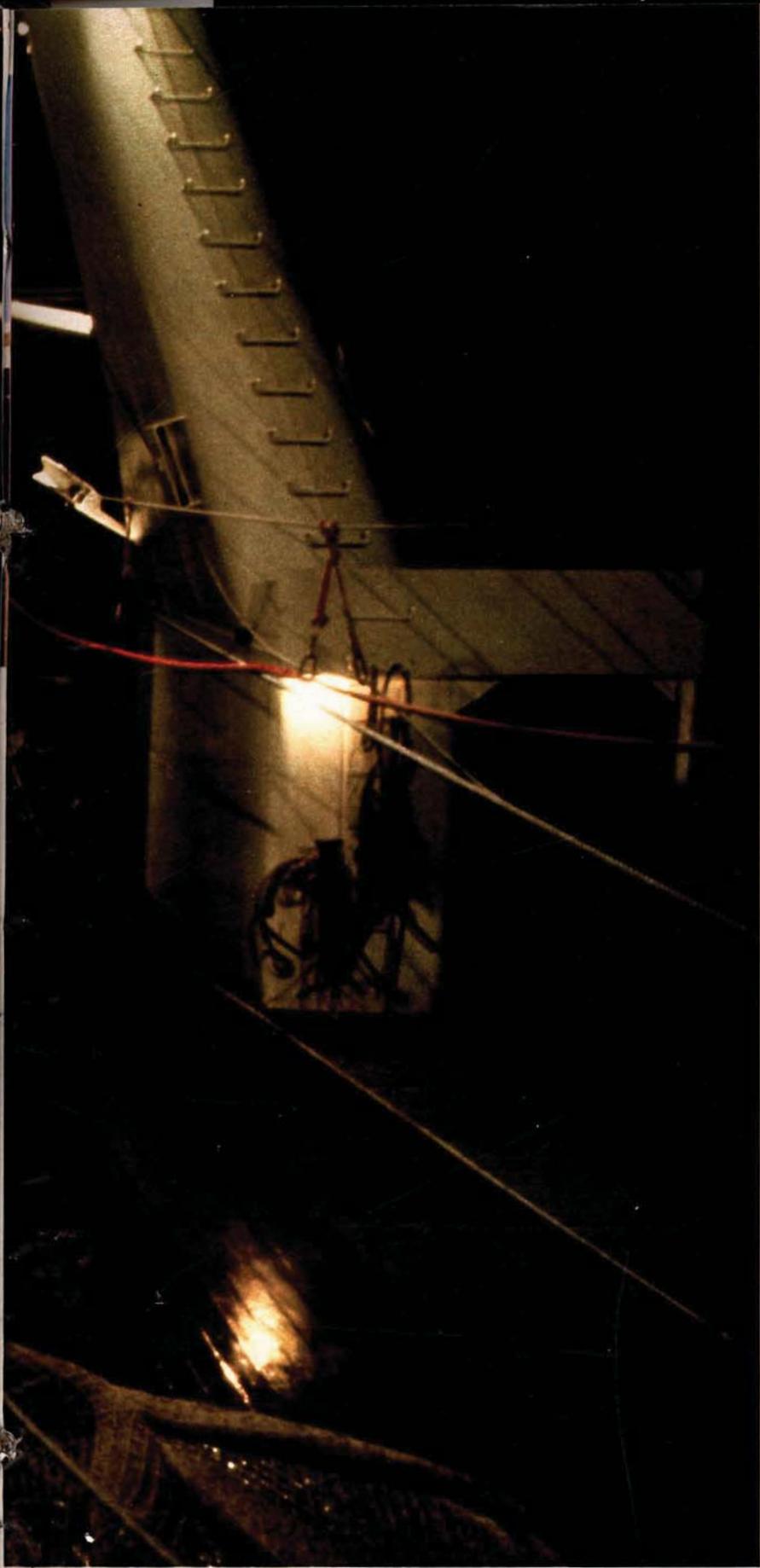




Cala la notte. Mentre sul ponte una squadra è al lavoro (foto sopra), altri pescatori riposano: chi legge, chi fuma, chi scrive a casa, chi ascolta la registrazione di una gara dei mondiali di calcio giocati l'anno scorso al Messico.

**CALA LA NOTTE:
IL PENSIERO
TORNA
AL PAESE LONTANO**





In alto: i fratelli Pietro e Silvio Angelini (nella cuccetta inferiore). Silvio è il nostromo della Mascaretti Primo. Qui sopra: Ermanno Lucchini, il direttore di macchina, nella sua vasta cabina. Ai piedi del letto, riposa « Tempesta », la mascotte di bordo. È un cucciolone assai vivace non di razza pura ma di grande simpatia.

A sinistra: Ennio Capriotti, un « vecchio » dell'Atlantico, nella sua cabina. Un po' di musica e il ricordo della famiglia. Sopra: Romualdo Rossetti, con la foto del figlio nato dopo la partenza.



**UNA SCRITTA PIENA DI NOSTALGIA
SALUTA IL NOSTRO SBARCO**

I nostri sette giorni nell'Atlantico sono terminati. Lasciata la zona di pesca al largo della Mauritania, la Mascaretti Primo s'è diretta verso la costa africana per sbarcarci. Ai limiti delle acque territoriali, abbiamo incontrato la Corrado Secondo di Cagliari (foto sopra) con la quale avevamo già parlato per radio. L'equipaggio sardo ci dà il benvenuto con una scritta molto eloquente. Sotto: i marinai che per una settimana sono stati i nostri compagni di viaggio ci salutano mentre sbarchiamo nella rada di Port Etienne.

