

## Stefano Benazzo per Settecento

Nel mio complesso e poliedrico percorso artistico iniziato mezzo secolo fa, e che si è tradotto in immagini, sculture, modelli navali ed architettonici, uno dei comuni denominatori è il mare. Una coppia di gabbiani uniti in volo verso una salvezza sognata, il ricordo di un imponente albero che giace sulla riva a testimoniare il suo passato vigore, una solitaria conchiglia, quasi fosse la sola rimasta al mondo che si schiude alla speranza della continuità. E relitti di navi e imbarcazioni, rimaste sulle coste del mondo a testimonianza dell'immensa tradizione dei naviganti di tutte le epoche.

Come potrebbero fare i nonni, i relitti narrano ciò che è accaduto a bordo e la vita dei naviganti, ed è per loro l'ultima occasione di esprimersi: i nonni raccontano sempre meno. Io stesso, non ho avuto racconti da quelli materni, nonostante fossero partiti dalla Russia nel 1914, e avessero quindi tanto da raccontare: capisco ora quanto ho perso; non attribuisco la colpa a loro, ma alle abitudini del tempo. Del resto, non credo al luogo comune che i giovani non vogliono udire i racconti degli anziani: ne sarebbero felici, se solo i nonni volessero.

Amo e rispetto i relitti: apparentemente simboli negativi, essi ci lasciano intravedere - attraverso una sapiente semplicità di linee - un insospettato spiraglio di luce. Secondo alcuni, esprimono asprezza, mancanza di speranza, "terminalità", la fine degli uomini, delle loro speranze e dei loro sogni, la sofferenza derivante dalle ferite, dalla lotta contro gli elementi e dal soccombere. Di converso, come se fossero un ponte, aiutano, secondo me, l'uomo smarrito nella selva oscura a cercare se stesso nell'abisso inesplorato che è in ognuno di noi. Fanno emergere quanto di ricco, appassionato e variegato è in noi, ma anche gli strati di sedimenti che si sono depositati e incrostati nel nostro oceano psichico, come la ruggine che tiene insieme quei resti. Fanno apparire antichi momenti dolorosi di rotture e ferite che hanno inciso l'anima, come il tempo ha inciso gli scafi. Scrivere di essi è un modo di distaccarsi dalle cose: il vantaggio di non dover più dimostrare nulla, ma di potersi dedicare a iniziative solo apparentemente inutili. E quindi, attraverso la loro ricerca, migliorarsi.

Le mie opere vogliono paradossalmente offrire allo spettatore un approdo sicuro. Nonostante i loro soggetti possano sembrare simboli di abbandono e di tristezza, desidero dare la possibilità all'osservatore delle mie opere di esserne arricchito, rinfrancato,

rasserenato. Un visitatore a una mostra mi ha chiesto “Lei cos’è? Cosa sente di essere?”: rispondere che sono un fotografo era troppo facile. Gli ho risposto: “sono una levatrice”. E infatti, così come una levatrice fa venire alla luce un bambino o come l’artista preistorico e lo sciamano, voglio far nascere, attraverso le mie immagini, delle emozioni e trasmetterle ad altri. Un artista coglie l’istante e sceglie la migliore chiave di lettura per entrare in sintonia con la natura. Le mie immagini (e le mie sculture) sono frammenti essenziali e scarni di realtà e di luoghi che cristallizzano momenti e interpretano la natura, traducendo ciò che vedo e percepisco, ma soprattutto ciò che sento. Le mie parole guida sono: passione, emozione, dovere di memoria; offro al pubblico gli strumenti per provare gli stessi sentimenti che mi pervadono quando creo, indirizzandolo verso l’essenza del soggetto. Una storia d’amore, quindi: presto attenzione e rispetto ai resti di navi, li faccio vivere, faccio così rivivere coloro che hanno navigato, e loro arricchiscono me. Non si tratta di sentimentalismo, ma di aprire il cuore e di ritrovare la nostra capacità simbolica - anche se inconsciamente cerchiamo di rimuoverla - per raggiungere ciò che è nascosto. Chi non immagina e non sogna si spegne...

D'altronde, in passato avevo ritratto casolari in rovine lungo le autostrade e altri luoghi d'abbandono: foreste pietrificate, città sepolte da eruzioni vulcaniche, archeologia industriale. La tensione che mi spingeva era identica, ma l'attrazione per le imbarcazioni è maggiore: presto attenzione a oggetti abbandonati, ma vivi, collegati al mare e - un tempo - densi di attività. Una possibile chiave di lettura delle mie immagini: gli unici ritratti che ho scattato risalgono al 1969, ma ora sento il bisogno di ricordare gli uomini che navigarono su quelle imbarcazioni; lo faccio tramite i loro resti. Gli scomparsi ci trasmettono conoscenze importanti, e noi abbiamo la responsabilità di tramandarle. Del resto, secondo una leggenda africana, un uomo muore veramente solo quando muore l'ultima persona ad averlo conosciuto e che ne mantiene il ricordo. Orbene, le mie immagini portano in se la vita di tanti marinai: la loro memoria e i loro sogni rimangono vivi: così continuano ad esistere. Per questo motivo sto completando da anni l'elenco delle navi commerciali di tutti i Paesi che hanno navigato sugli oceani da metà '800 a metà '900: anche solo nominandole, le navi vivono e gli uomini a bordo rivivono. Inoltre, avverto sempre più l'importanza di avere dei sogni e di cercare di realizzarli. Tutti abbiamo sogni, coltivati talvolta per decenni: ogni sogno è uno scalino per accedere al successivo, alzando l'asticella. La mia ricerca vuole mostrare l'ambiente di vita e, perché no, i sogni di coloro che navigarono. Essa è ispirata dall'ambizione di mostrare simboli di coraggio, dolore e paura, e testimonia la mia compassione verso coloro che hanno vissuto quei momenti, lavorando, navigando,

combattendo. I relitti - diventati parte della natura - sono in realtà dissonanti da essa: rappresentano la rottura di sequenze preordinate, e portano con sé la memoria di coloro che non figurano nei testi di storia. La mia ricerca evoca infatti i resti di sontuose cattedrali o di carrette del mare, destinate a sicura decadenza. Mi metto al posto di coloro che hanno sofferto, e descrivo la loro paura. Le fotografie che privilegio in questo riverente omaggio ai navigatori del passato sono quelle che mi hanno dato un brivido misterioso, facendomi rivivere le ore difficili o fatali delle donne e degli uomini che erano a bordo. Quale tempesta ha portato le navi in queste condizioni? Che è avvenuto in coperta, all'interno della nave, all'alberatura? L'equipaggio è riuscito a serrare le vele? Come hanno reagito i marinai con cento nodi di vento per giorni interi? Cosa si sente quando un'onda da poppa, di notte, con nebbia, nei mesi più freddi, strappa la timoneria e i timonieri anche se legati, sposta il carico e fa ingavonare la nave? Cosa pensa chi cade in mare, senza speranza che la nave manovri per cercarlo? L'ambizione di descrivere la vita di coloro che erano a bordo di navi e imbarcazioni mi ha fatto infine riflettere sui destini incrociati di quegli uomini. Come ne "Il ponte di San Luis Rey", mi sono chiesto come erano arrivati a condividere una sorte comune, in una zona fra le più difficili al mondo, e senza essere eroi. Mi è tornato in mente l'inserzione di Shackleton nella stampa dell'epoca per trovare un equipaggio disposto ad accompagnarlo: "Stipendio ridotto; freddo intenso; lunghi mesi di buio completo; pericolo costante; rientro incerto". Ma almeno quell'equipaggio ha ricevuto "onore e il riconoscimento in caso di successo". Le migliaia di uomini che hanno navigato su tutti i mari non hanno avuto riconoscimenti: erano uomini avvezzi alla vita senza sconti, ostinati, consapevoli, senza pretese di capire tutto o di realizzare imprese; hanno compiuto il loro dovere senza essere eroi: alcuni sbagliando, come il comandante del Titanic, che dichiarò poco prima del fatidico 15 aprile 1912: "Nei miei 40 anni di navigazione non ho vissuto eventi degni di nota. Non ho subito incidenti né naufragi. Non ispiro alcuna storia interessante" ... Propongo a chi non ha potuto finora vederle le testimonianze grandiose o umili di un'era scomparsa ma gloriosa, peraltro resuscitata ogni anno dai raduni dei "Tall Ships" e dalle tante regate di barche storiche. E sono consapevole del fatto che le strutture che ho fotografato, condannate ad una morte lenta ma sicura, non saranno più le stesse fra alcuni anni, e scompariranno forse presto del tutto. Queste navi spiaggiate sono un monumento ad alcune caratteristiche uniche dell'uomo: ingegno, iniziativa economica, spirito di avventura, e testimoniano la capacità degli architetti navali, dei cantieri, degli armatori, degli equipaggi. Allo stesso tempo sono il simbolo di un elemento essenziale della storia economica, sociale, industriale e marittima del

mondo. Navigare necesse est. Simboleggiano lo sviluppo dell'arte della navigazione inventata dagli egiziani e dai fenici, e la sofferenza di innumerevoli famiglie di marinai. Ricordano le vicende di emigranti e di migranti: le mie foto di barconi abbandonati a Lampedusa sono una testimonianza della tragedia in atto da anni e per gli anni a venire. Tuttavia, è impossibile (salvo poche eccezioni) esporli nei musei. Dobbiamo quindi almeno fissarne le immagini per le future generazioni, prima che siano irrimediabilmente distrutti dagli elementi. Inoltre, i resti si trovano in luoghi lontani ed inospitali, e costosi da visitare, ragione di più per fissarne la memoria. Questa mia ricerca è iniziata nel 1969 in Patagonia, ed è stata arricchita con passione per decenni. Deriva da anni di agonismo a vela, dall'aver vissuto il pericolo in mare, dalla maturità raggiunta tramite l'esperienza, dalla consapevolezza del nostro debito verso i marinai di tutte le epoche e di tutti i Paesi, dal mio profondo rispetto nei loro confronti. E forse anche dalle mie origini in parte liguri. Sono sempre stato colpito dalle foto delle barche e navi a vela scattate da alcuni grandi maestri della fotografia. Tuttavia, ho l'impressione di vedere un film incompleto: non ci si può limitare ad ammirarle quando sono possenti, competitive ed entusiasmanti, ignorandole nella loro vecchiaia e nella loro decadenza. Barche e navi non sono sempre eleganti, veloci e filanti: se non affondano o non vengono smantellate, vanno incontro ad una morte lenta e silenziosa. Infine muoiono sole; raramente vengono assistiti, curati, rispettati: è quindi naturale dedicare loro attenzione, simpatia e rispetto. La mia passione è intimamente collegata alle altre forme d'arte che pratico, oltre alla fotografia. La scultura: i relitti sono veri monumenti, isolati, sovrani e misteriosi nel limbo fra terra e mare. Il modellismo navale, che ho praticato fin dall'adolescenza. Il modellismo architettonico (principalmente luoghi di culto: chiese, moschee, sinagoghe): come i fedeli affidano le loro anime a entità superiori raccogliendosi nei luoghi di culto, i marinai affidano i loro corpi e i loro sogni alle navi. Del resto: "nave" e "navata" esprimono lo stesso concetto, rovesciato. Dalle mie inquadrature emerge la forza e la fierezza delle imbarcazioni, anche di quelle dismesse e irrimediabilmente arenate: paiono pronte a ripartire, e a riprendere il largo senza rinunciare alla loro missione, con la stessa perseveranza che avevano coloro che erano a bordo e la consapevolezza di compiere il proprio dovere. Relitti sono ovunque. Intendo quelli veri, cioè quelli abbandonati (non quelli in corso di smantellamento da parte dell'uomo). Essi sopravvivono soprattutto nelle aree dove sono assenti uomini, capitali, strade e utilizzo commerciale del materiale recuperato. Si trovano quindi in posti difficili da raggiungere. Dove li cerco? Il fotografo è anche infatti in primo luogo un cacciatore: luoghi di elezione sono la Patagonia (argentina e cilena), le isole

dell'Atlantico meridionale, la Namibia, la Mauritania, l'Australia. Ma anche in Italia, in Grecia, in Turchia, alle Canarie, in Portogallo, sulle coste settentrionali della Russia, nel Mare di Aral. Dovunque gli insediamenti umani siano abbastanza lontani da rendere impossibile il loro recupero e la vandalizzazione della loro struttura. La ricerca non smette mai. Vi sono tuttavia motivi specifici della loro concentrazione in determinate zone nell'emisfero Sud. In Namibia, ad esempio, la Costa degli Scheletri è da secoli testimone (o colpevole?) di innumerevoli naufragi. Il vento dal largo verso terra, la nebbia frequentissima, il fondo sabbioso, l'imperizia dei naviganti portavano le navi ad arenarsi. La Costa è un deserto, e quindi i naufragi non avevano scampo. Numerosi resti senza nome giacciono sulla costa, arretrati rispetto all'alta marea, a causa del movimento della sabbia proveniente dal deserto, che ha peraltro fatto riaffiorare intatta - ma varie centinaia di metri all'interno della costa - un'antica nave a vela. In Atlantico meridionale e sulle coste della Patagonia, i naufragi sono dovuti all'inevitabile transito per secoli da Capo Horn, fino al 1930 circa: quella zona fu il punto nodale della navigazione per decenni. La prevalenza di venti forti da ovest spingeva le navi, in difficoltà prima o dopo il passaggio del Capo, verso est, cioè verso l'Isola degli Stati, le Isole Falkland e la Georgia del Sud, se non riuscivano ad arrivare in Patagonia. Si contano almeno 40 naufragi accertati nell'Isola degli Stati, 170 alle Falkland e 60 in Georgia, senza contare le centinaia di navi perse senza lasciare traccia: ad esempio, di circa di 50 navi dirette al Capo Horn nel 1905 non si seppe più nulla. Complessivamente, si stima che 800 navi affondarono in vari decenni in quella zona. Quelle che non affondavano giungevano a terra, spesso danneggiate in modo irreparabile. Ma le tariffe praticate per le riparazioni dagli isolani delle Falkland - le uniche isole abitate nell'area, allora come oggi: circa 2.000 abitanti - erano così esose (talvolta quanto il costo di un'imbarcazione nuova, anche perché il legname mancava del tutto) da indurre molti armatori a rinunciare ed a abbandonare le loro navi sul posto; alcune erano prede dell'autocombustione della lana e del carbone trasportati: gli incendi potevano durare anni, e talvolta esse venivano allagate per spegnerli. Inoltre, la Georgia del Sud è stata il centro, dall'inizio del 900' al 1965 circa, della pesca intensiva australe alla balena e della caccia alle foche, entrambe praticate soprattutto dai norvegesi; da tale attività risultarono, a causa dell'elevato numero di navi coinvolte, numerosi naufragi in mare aperto. Ma anche velieri abbandonati dopo essere stati utilizzati come depositi per le stazioni baleniere. Infine, i resti di numerose imbarcazioni minori testimoniano della presenza dell'uomo. Vi sono poi i "relitti perfetti", difficilissimi da raggiungere: nessuno o quasi li vedrà

mai, e io purtroppo non li ho ancora fotografati. Ad esempio i resti di un tre alberi scagliato sugli scogli decenni fa da un'onda anomala (o forse solo da una burrasca) vari metri sopra al livello del mare, assai distante dalla linea dell'alta marea, su un'isola delle Falkland. O il recente casuale rinvenimento, su una costa cilena deserta, dopo aver derivato per più di 10.000 miglia, di una barca di venti metri abbandonata nel 2006 a est di Cape Town durante una regata in solitario intorno al mondo. Le mie ricerche nascono sui siti dedicati (alcuni citano quasi 200.000 resti di navi identificate) o da segnalazioni inaspettate, continuano con la navigazione su Internet, la verifica su Google Earth e i contatti con i musei. L'organizzazione dei viaggi è complessa, data la distanza e le difficoltà ambientali. Su molte coste, le riprese, anche nell'estate australe, sono rese difficili dal vento perenne, dal freddo e dall'aleatorietà delle condizioni di meteo e di luce. Alle Falkland, i campi minati sulle spiagge - rimasti dopo la guerra del 1982 - costituiscono un ulteriore rischio. In Georgia del Sud, la situazione è resa più ardua dalla normativa inglese che vieta di salire sulle navi spiaggiate e di avvicinarsi a meno di 200 metri dalle stazioni baleniere a causa dell'amianto nelle strutture e dei rischi di crolli delle stesse. E le foche, sempre curiose, importunano gli intrusi e i visitatori. In Namibia, i soggiorni sulla Costa degli Scheletri vanno preparati con cura, date le distanze, la carenza di infrastrutture e la proibizione di accedere a vaste aree considerate aurifere. In Mauritania, si raggiunge un cimitero di relitti solo attraversando il deserto, evitando i rischi politici e i momenti di tensione militare. In Patagonia, infine, le distanze e la difficoltà di trovare i resti sono proibitive: ad esempio, la prospettiva di una settimana a cavallo solo per arrivare alla Penisola Mitre non è incoraggiante; eppure, lì giace da più di 120 anni un tre alberi dalla struttura intatta. In Europa, i resti di navi sono più numerosi di quanto si possa credere: tuttavia, la navigazione è sempre più sicura, e per fortuna gli incidenti marittimi sono meno frequenti; le comunità rivierasche provvedono comunque presto ad eliminarne i resti. Purtroppo, sono arrivato alle Falkland, in Georgia del Sud e in Namibia con venti anni di ritardo: allora, molte navi erano ancora intere. Alcune sono completamente scomparse, e solo le loro foto appaiono nei testi specializzati. Anche in Italia, del resto: la Eden V – una delle “navi dei veleni” approdate sulle nostre coste – è stata smantellata misteriosamente nello spazio di alcuni decenni, tra l'incuria generale. I barconi dei migranti, che giungono a Lampedusa e su altre nostre isole e coste, scompaiono presto. I burchi sul Sile costituiscono un vero cimitero, vicino a Treviso. Con la

cessazione dell'attività delle tonnare siciliane e portoghesi, rischia di scomparire una tradizione plurisecolare: rimangono solo le ancore e talune imbarcazioni. A Saint Malo il Musée des Cap- Horniers custodisce la memoria dei naviganti e le ancore usate a bordo delle navi che doppiavano il Capo. Cerco di cogliere al volo le occasioni: come l'ancora apparsa misteriosamente sul molo di un Circolo velico sul Lago di Bracciano. E non mancano le catene: quelle di Grytviken (Georgia del Sud) per issare le balene, i maniglioni utilizzati per raddrizzare la Costa Concordia (ma non l'ho volutamente fotografata). Anche le navi che ho trovato sul Po, nelle lagune venete, in Portogallo scompariranno anche esse fra qualche anno.

Una delle mie mostre era intitolata "In Itinere", in omaggio alle mie peregrinazioni durante tutta la vita. Il viaggio è probabilmente uno dei simboli della mia esistenza, e le navi sono il simbolo del viaggio. Le mie ricerche sono quindi intimamente connesse ai miei viaggi. In Namibia, ho vissuto intensamente il periplo sulla Costa degli Scheletri, ho immaginato lo sconforto di chi naufragava e prendeva coscienza del fatto che non vi era alcuna speranza di sopravvivere nel Deserto del Namib. Allo stesso modo, durante un lungo periplo in Patagonia, ho rivisto le spiagge infinite descritte da Coloane, punteggiate da resti di navi isolati e altezzosi nella loro solitudine. Recentemente, realizzando un sogno, ho navigato a lungo a vela in Atlantico meridionale, andando ancora una volta a "fare visita ai miei relitti". Se sogni per 47 anni di fare qualcosa, ti metti anche in condizione di farla. L'espressione "fare visita" può sorprendere, ma esprime il mio sentimento. Non mi avvicino a loro da turista. Nel corso della mia navigazione in Atlantico meridionale, mi sono sentito schiacciato dal cielo australe, osservato dagli albatros dall'apertura alare di tre metri e dai "Grandi Mostri Marini" (nominati nella Genesi, quinto giorno), a contatto con gli iceberg provenienti dall'Antartico. Ho visto i luoghi di Shackleton e degli esploratori polari e mi sono meravigliato del loro coraggio affrontando il mare, il vento, il freddo, la desolazione, la solitudine, l'ignoto. E la mia convinzione di continuare la mia ricerca fotografica si è rafforzata allestendo una mia mostra a Turku a bordo del tre alberi finlandese del 1902 Suomen Joutsen (che aveva fatto scalo alle Falkland nel 1925). La mia ricerca e l'amore per i resti di navi mi hanno fatto maturare, o, forse, maturando, sono arrivato a questo rapporto con essi. Essi hanno esorcizzato i miei demoni e mi hanno indicato una strada verso la vita, al contrario di Caronte. Sono diventati veicolo e strumento di ricerca e mi hanno conferito forza e coraggio: come la balena ha riportato Giona in salvo, essi mi hanno dato la spinta.

E mi hanno fatto capire che, per affrontare la ricerca di se stesso, oltre al rigore, è essenziale la poesia, cioè provare amore. Le mie passioni e i miei sogni, accumulati durante

decenni, mi hanno indotto a cercare più a fondo e hanno portato frutti. Per anni il desiderio è stato latente, finché ho capito dove e come cercare. Sono riuscito a individuare il modo e il momento giusto per riprendere la mia navigazione. Ho vissuto esperienze straordinarie; non solo perché le ho desiderate a lungo o per aver superato le sfide, ma perché i viaggi hanno coinciso con - o hanno provocato? - o sono stati conseguenza di? - una ricerca personale.

Voglio mostrare al lettore il varco per entrare in un mondo diverso, immaginario ma reale: lui stesso ne identificherà le caratteristiche. Molti hanno la tentazione di recarsi - almeno con la mente, in attesa di andarci realmente - nei luoghi che descrivo, e forse di iniziare/continuare un analogo viaggio dentro se stessi. Da tanti relitti, speranza di salvezza e di vita. Buon viaggio...E se ne trovate altri, fatemelo sapere, per favore....