



Quando Camogli iniziò la sua ascesa alla gloria della marineria velica di metà '800, le leggi che regolavano la navigazione erano disciplinate dal "Codice di Commercio", cioè l'antesignano del nostro Codice della Navigazione. Ovviamente, prima dell'Unità, i vari stati della nostra penisola avevano le loro leggi in materia, ma quelle più utilizzate dalle nostre navi derivavano da codici francesi. Bonaparte aveva già influenzato la Liguria, poi fu la volta del Regno di Sardegna ed infine, nel 1861, il Regno d'Italia.

Oggi si può consultare agevolmente un Codice di Commercio del 1827 di Boulay Paty, redatto quando Camogli era parte del Regno di Sardegna.

Ne abbiamo stralciato alcuni passaggi che, nonostante l'epoca, fanno riflettere su come era considerato il mestiere del Capitano di mare, soprattutto quando decideva di abbandonare la sua unità. Possiamo affermare che l'etica professionale descritta in questo codice suggerisce l'alto valore in genere dei capitani di allora. **Quindi, riteniamo che l'immagine dei nostri capitani dei velieri dell'800 non sia una pura speculazione romantica sui tempi andati, ma sia effettivamente una definizione di estremo livello professionale, dichiarata -□ in questo caso -□ dalle più alte cariche istituzionali dell'epoca.**□

Alcuni termini sono stati aggiornati ai nostri tempi.

Il Capitano ha l'onore di comandare coloro che si son fatti compagni del suo viaggio, impone loro un forte dovere e infonde ad essi l'esempio del coraggio e del valore professionale. Inoltre, in qualità di loro capo, è tenuto ad avere più determinatezza di essi.

In caso d'imminente pericolo, il capitano non può abbandonare la nave senza l'approvazione degli ufficiali e dell'equipaggio. L'approvazione dell'equipaggio non risparmia l'eventuale accusa di viltà nel caso tale approvazione sia ottenuta troppo agevolmente.

Il Capitano deve opporsi ai pericoli e coordinare la sua gente a fare tutti gli sforzi per fronteggiarli. Egli deve incitarla, minacciarla, insomma, non deve arrendersi neanche alle loro decisioni, se non quando la prudenza non gli permette più di resistervi.

Infine, se vuole conservare la sua reputazione, egli deve essere comunque l'ultimo ad abbandonare la nave.

Abbandonare la nave e fuggire è per un capitano l'evento più rilevante e più spiacevole. Le cause per abbandono possono essere il timore di esser fatto schiavo o prigioniero, oppure quando si è nella impossibilità di difendersi; altre cause possono essere quando un incendio minaccia la nave o quando la stessa è prossima al naufragio.

Il giusto timore è causato perciò da circostanze gravi, le quali verranno analizzate e di conseguenza sarà deciso se le scelte del capitano sono adeguate alla loro criticità.



Ogni professione ha i suoi particolari doveri. Quelli di un marinaio consistono nel gestire i pericoli della navigazione che lo circondano e che non devono comunque disturbare la sua tranquillità. Per esercitare questa professione importante bisogna senza dubbio avere altrettanta abilità e coraggio ed è ciò quello che la rende così onorevole, cioè quello che le dà un posto così distinto fra tutti gli altri mestieri.

Esigere dai navigatori il semplice coraggio degli uomini ordinari o scusare in essi una certa meschinità che sarebbe debolezza anche in un altro mestiere, oppure dispensarli dall'obbligo di gestire i pericoli che devono affrontare, sarebbe come disonorarli.

Perchè possano cedere senza disonore ai pericoli dai quali si credono minacciati, non basta che il rischio sia o sembri imminente; se questo non è insormontabile, bisogna che sia affrontato da uomini, la prima virtù dei quali deve essere il coraggio e l'essere il capitano un vile non porta con sè l'assoluta necessità di tacciare anche di viltà l'intero equipaggio.

L'equipaggio è sempre sensibile verso il suo capitano. Se questo è un ottimo professionista potrà disporre della miglior energia della sua squadra. Ma se il leader è un mediocre capitano, allora può verificarsi che la squadra sia intimorita dai pericoli della navigazione, o magari fuggire dalla nave.

Lungi da noi quelle funeste massime, quei principi barbari, che un marinaio è sempre obbligato a perire col bastimento che lo porta; che egli non può abbandonarlo senza colpa; che lo stato

più deplorabile di tal bastimento non autorizza un "ad evitare la morte che gli sembra certa". La bravura e la stessa temerarietà hanno dei limiti, ma il capitano non deve mai abbandonare il suo bastimento se non è l'ultimo a farlo.=

Bruno Malatesta - 3/2019