



J A C O P O B R A N C A T I

Uno sguardo nel tempo

Quattro anni trascorsi nell'estremo Nord dell'Europa, dove i rompighiaccio aprono nella banchisa le vie d'acqua invernali e la solitudine è totale. Ecco le immagini straordinarie della vita e del lavoro di un orgoglioso popolo di marinai

di Paolo Berti

Ci sono molti modi di essere fotografo. C'è chi ruba immagine dopo immagine con il piglio estroso di un'artista, c'è il professionista forte di conoscenze tecniche impeccabili e di lunghi anni di mestiere, c'è il perfezionista che conosce la propria macchina esattamente come i programmi di elaborazione in Photoshop, c'è il poeta che fa di ogni scatto un quadro e con l'immagine ferma anche il respiro di chi la guarda. Jacopo Brancati, 42 anni, genovese di nascita e parigino di adozione, è di un'altra categoria ancora. Volete conoscere il tipo? Guardate, in queste pagine, alcune impronte del suo ultimo lavoro. Lo ha terminato da poco ed è oggetto di una mostra che, inaugurata a novembre presso il Museo nazionale

marittimo finlandese, resterà aperta fino alla fine di maggio per poi percorrere il Nord Europa e — si spera — approdare infine anche in Italia.

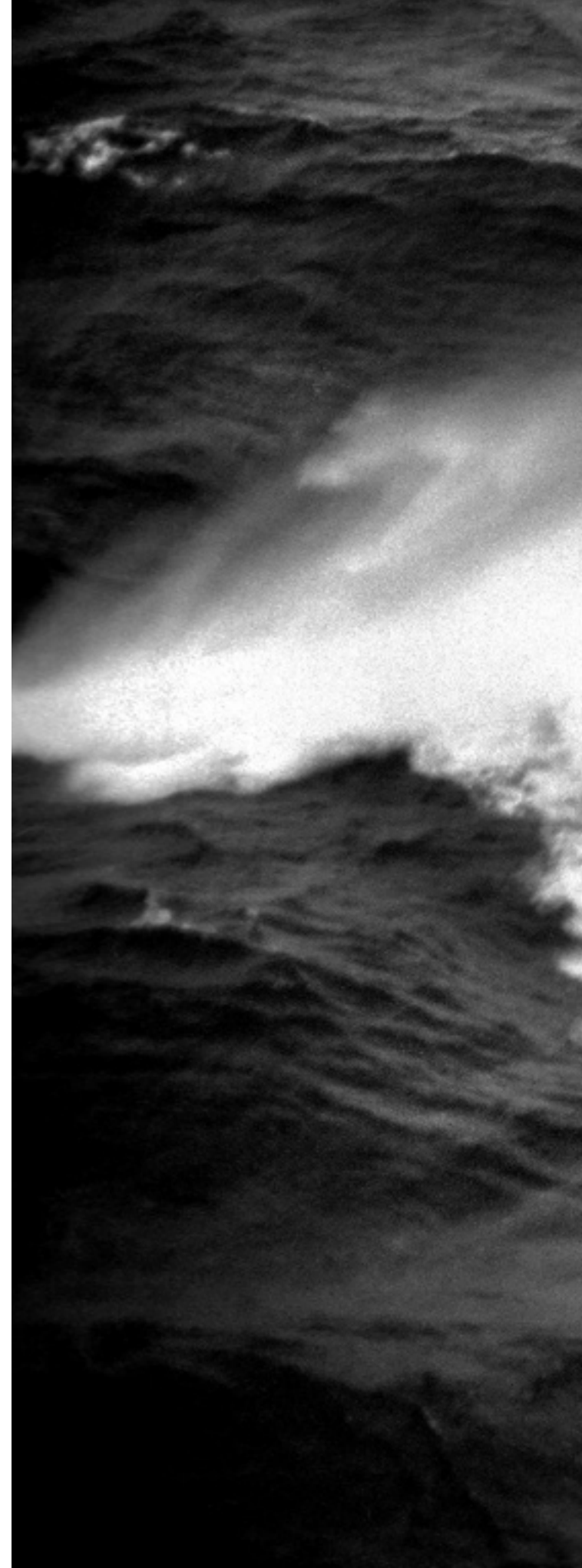
Bene, queste immagini sono frutto di un lavoro di quattro anni: uno trascorso a studiare, a raccogliere informazioni, a incontrare persone e personaggi; tre (tre inverni, per la precisione) a bordo di navi e rimorchiatori, nelle cabine di comando dei rompighiaccio e negli uffici che garantiscono il buon funzionamento delle vie di navigazione tra il Golfo di Finlandia e il Golfo di Botnia.

«Per me», spiega Brancati, «la rappresentazione fotografica è soprattutto il frutto di un serio lavoro di studio, di ricerca, di comprensione. Quando ho ricevuto dalle

A lato, Ruotsinsalmi, Finlandia.

Il cutter dei piloti si fa strada nella tempesta. Con il mare a forza 9, lasciare la nave per il trasbordo è una operazione molto pericolosa. **In basso, Genova, Italia.** Durante la notte di Natale la tramontana soffia fortissima. Il comandante della nave si affida alla grande esperienza del pilota per uscire dal porto senza danno.

Nella pagina precedente, Tornio, Finlandia. A 65°20'nord il rimorchiatore cerca di spingere i blocchi di ghiaccio per permettere alla nave di ormeggiare. L'operazione puo' durare diverse ore.







autorità finlandesi l'incarico di documentare la navigazione invernale in quelle acque dove per molti mesi la banchisa raggiunge uno spessore compreso tra i 30 e i 70 centimetri, e una società pubblica è impegnata a garantire l'apertura delle vie di navigazione con una flotta di rompighiaccio in continuo movimento, sapevo che non sarebbe stato sufficiente fare belle fotografie. Volevo capire chi fossero questi uomini, quale mentalità avessero, conoscere a fondo la loro vita quotidiana in una dimensione che ha pochissimi altri paragoni al mondo. Dovevo sapere chi e cosa avrei fotografato. Non avrebbe avuto alcun senso fotografare e basta».

Altre cose attiravano Brancati. Il fatto, per esempio, di essere un buon conoscitore dell'ultimo periodo della navigazione a vela, mentre i finlandesi sono stati tra gli ultimi ad abbandonare quel modo di andare per mare e convertirsi al motore. E anche la curiosità di scandagliare nella realtà di un popolo che, tuttora relativamente isolato e ai margini di un'Europa che fagocita ogni localismo e omogeneizza gusti e stili di vita, ha saputo conservare gelosamente tradizioni e usi antichi, radicati, puri come l'ambiente che li accoglie. «È sempre un'esperienza emozionante e forte quella di chiedere a qualcuno di accoglierti, di accettarti, di consentirti di conoscerlo», dice Brancati, «Ma ancora più intenso è il momento in cui comprendi che la magia si sta compiendo, che il ghiaccio è rotto. Ricordo quando l'equipaggio di una nave finlandese sulla quale avrei dovuto trascorrere parecchio tempo mi offrirono i loro abiti da lavoro, in sostituzione dell'abbigliamento "tecnico" che mi ero portato da casa. Trovai quella vestizione una sorta di rito iniziatico, una risposta precisa a una domanda inespresa. Da quel momento, e per tutto il tempo successivo, fui uno di loro in tutto e per tutto, e come tale trattato. Non c'era più nulla da aggiungere, ma solo da lavorare insieme».

Così Brancati lavora. Può stupire che, alla fine, tutto si sia risolto nella selezione



Qui sopra, Al largo di Orregrund, Finlandia. In primavera la banchisa comincia a sciogliersi rendendo la navigazione pericolosa a causa della pressione del ghiaccio. Il cutter dei piloti segue una rotta sicura molto vicino alla costa.

Nella pagina accanto, sopra, Pilot point off Ajos, Finlandia. L'idrocottero è il mezzo migliore per "navigare" sulla banchisa. Il pilota si prepara a salire a bordo. **Sotto,** Il rompighiaccio sta aprendo la rotta nella banchisa. Durante un'intera campagna invernale totalizza circa 80.000 miglia marittime navigate nel ghiaccio.



Sopra, Utö, Finlandia. L'isola di Utö è la "fortezza" di granito che difende l'ingresso nel Baltico del nord. Il marinaio dei servizi tecnici indica la posizione dei numerosi relitti di navi naufragate intorno all'isola.

A lato, Mariehamn, Isole Aland. Il *Pommern*, simbolo dei Cape Horner, è in bacino per il restauro allo scafo. Questo avviene ogni 10-15 anni, l'acqua del Mare Baltico ha una salinità molto bassa e la corrosione è minima.

Nella pagina accanto, Genova, Italia. A bordo di un rimorchiatore portuale. Manovra di disormeggio di una bananiera.







Kotka, Finlandia. In dicembre il ghiaccio comincia a formarsi nelle acque del porto.
In pochi giorni l'intero Golfo di Finlandia è gelato sino alla primavera.



Pilot point a 65°25 nord, Finlandia. A -37° il boatman si prepara a ricevere il pilota che scende dalla nave in corsa. Il minimo errore è fatale.



Statsraad Lehmkul in navigazione verso San Pietroburgo. Il veliero norvegese ha vinto la regata Stettin-Kotka durante la Tall Ships' Race del Baltico nel 2007.

di 60 immagini entrate a fare parte della collezione fotografica del Museo committente (e realizzate a Parigi da Andrès Romero, uno dei migliori e degli ultimi stampatori parigini). Ma benedetto sia lo stupore. In un mondo dove nessuno sembra più essere intenzionato a investi-

re sul tempo, e cioè sul fattore che è alla base della qualità, della comprensione, dell'intelligenza per le cose e per gli uomini, Brancati lavora con speciali film analogici, utilizzati non solo per motivi espressivi, estetici ed artistici, ma anche perché sono la soluzione migliore per la

conservazione museale, per rimanere nel tempo, per diventare "memoria". Brancati non è nuovo a queste esperienze. Tra il 2003 e il 2004, per esempio, ha realizzato uno straordinario lavoro fotografico sui piloti, i marinai, i servizi tecnici e operativi del porto di Genova, che è stato



oggetto anche di uno specifico convegno sul legame tra porto e città, e su quanto il porto sia il custode dell'identità marittima di un territorio. Non è forse stupefacente che questo lavoro sia stato commissionato e finanziato dal Museo Marittimo di Dunkerque, che proprio dall'opera di

Brancati ha poi tratto spunti preziosi per rivisitare le affinità e le diversità tra i due sistemi portuali, con spunti culturali e storici di grandissimo interesse?

«Nel mio modo di vedere le cose», dice ancora Brancati, «fotografia è in rima con etnologia. Non basta guardare le cose;

non basta neppure vederle, anche se è già un passo avanti. Occorre conoscerle».

Nell'estremo Nord dell'Europa Brancati continuerà a lavorare anche in futuro. C'è in programma, sempre in Finlandia, un lavoro sui fari, un altro sull'amministrazione marittima. Eppoi ci sono le storie

Helsinki, Finlandia.
Ristorante sul porto vecchio.
Fra poche ore avrà inizio la regata delle navi storiche e si chiuderà il tradizionale mercato del pesce.



Pilot point 65°20' nord. L'ultima fotografia: a -20° nella nebbia marina, l'attesa della nave puo' rivelarsi lunga; l'otturatore della Nikon F4 si congela rendendo impossibile ulteriori immagini.



Pilot point 65°20' nord. L'ultima fotografia: a -20° nella nebbia marina, l'attesa della nave puo' rivelarsi lunga; l'otturatore della Nikon F4 si congela rendendo impossibile ulteriori immagini.



Kotka, Finlandia. Il Comandante Juha Tulimaa, Capo pilota e presidente dell'Empa (European Maritime Pilot Association)

di barche, come quella del *Pilkäpaasi*, un cutter pilota costruito nel 1898 per l'Amministrazione marittima finlandese che, dopo avere girato tutti i mari del mondo ed avere battuto per mezzo secolo anche bandiera francese, è stato infine ritrovato e restaurato.

L'interesse per la storia marittima non è casuale. «Se l'amore per la fotografia è a scrivibile al mio padrino, Leandro Pagano, decano degli speleologi italiani che andava per grotte con un banco ottico per documentare tutte le meraviglie del sottosuolo», spiega Brancati, «per parte di ma-

dre ho avuto parenti che hanno trascorso gran parte della loro vita in mare. Il mio bisnonno era stato sui grandi vascelli a vela, costruiva navi in bottiglia, incideva conchiglie con sapienza artistica. Io stesso ho conservato come una reliquia una sua cartolina, spedita ai familiari dallo Stret-

to di Magellano. Per questo, quando dal nonno ho ricevuto in regalo tre macchine fotografiche, tra cui una Ika costruita a Dresda negli anni '20, non ho fatto che unire queste due eredità, di fotografia e di viaggio, e iniziare il mio cammino personale e professionale».

