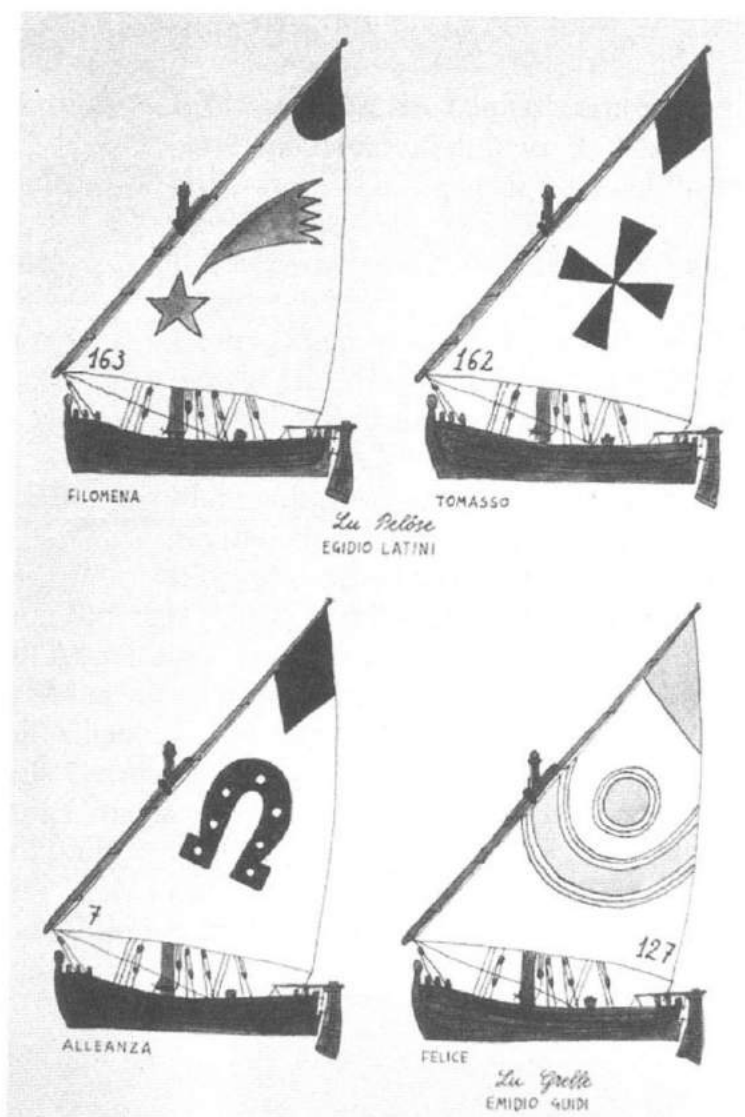


# CIM BAS

ORGANO D'INFORMAZIONE INTERNA ALL'ISTITUTO DI RICERCA  
DELLE FONTI PER LA STORIA DELLA CIVILTÀ MARINARA PICENA

N° 18

Marzo 2000



SAN BENEDETTO DEL TRONTO

**CIMBAS** Organo semestrale d'informazione interna all'Istituto di Ricerca delle Fonti per la Storia della Civiltà Marinara Picena n° 18 Marzo 2000  
Quota associativa annua con diritto a ricevere la rivista L. 30.000.= Versamento in c/C Postale n° 13721634 - CIMBAS c/o Cavezzi Gabriele, Via Sabotino, 98 - S. Benedetto del Tronto (AP) Italia - Tel. 0735.84732 - FAX 0735.83129

**Comitato di Redazione:** Danica Bozic-Buzancic, Josko Bozanic, Gabriele Cavezzi, Nazzarena Croci, Elena Di Filippo Balestrazzi, Nazzareno Grannò, Francesco Maria Moriconi, Carla Mascaretti, Valter Laudadio, Giuseppe Merlini, Pino Perotti, Umberto Poliandri, Luigi Rossi, Alessandro Sciarra, Alberto Silvestro, Isa Tassi, Novemi Traini, Benedetta Trevisani

**Direttore Scientifico:** Ugo Marinangeli

## SOMMARIO

|                                                                                  |                                                                                          |    |    |
|----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|----|----|
| - Alberto Silvestro                                                              | Eroismi e miserie. La marineria picena nelle carte dell'Archivio di Stato di Roma        | p. | 1  |
| - Cavezzi Gabriele                                                               | Gli uomini di mare...e di terra del Piceno meridionale                                   | "  | 7  |
| - Alberto Silvestro                                                              | Il libretto personale del Sottocapo cannoniere Francesco Piunti                          | "  | 14 |
| - Mario Ferretti                                                                 | Le dinastie di calafati. I Canaletti di Civitanova (a c. di G. Cavezzi e U. Marinangeli) | "  | 18 |
| - Pino Perotti                                                                   | La crisi della pesca adriatica alla fine degli anni '20 del XX secolo.                   | "  | 25 |
| - Antonella Caselli                                                              | Mare Adriatico: realtà e percezione nei pescatori sambenedettesi                         | "  | 31 |
| - Nicola Romani                                                                  | Il coltello del pescatore                                                                | "  | 34 |
| - Recensioni dalla Slovenia - Altre recensioni                                   |                                                                                          | "  | 38 |
| - Recensioni dall'Argentina                                                      |                                                                                          | "  | 39 |
| - Recensioni da Malta                                                            |                                                                                          | "  | 40 |
| - Recensioni dall'Albania                                                        |                                                                                          | "  | 41 |
| - Recensioni dalla Germania                                                      |                                                                                          | "  | 43 |
| - Recensioni dalla Croazia                                                       |                                                                                          | "  | 46 |
| - Recensioni dall'Italia                                                         |                                                                                          | "  | 56 |
| - Vittorio Fabbri                                                                | Il clima a Porto S. Giorgio (1983-1997)                                                  | "  | 76 |
| - Vetrinetta della biblioteca di S. Benedetto del Tronto (a c. di F.M. Moriconi) |                                                                                          | "  | 79 |
| - Mostre                                                                         |                                                                                          | "  | 92 |
| - In Memoriam                                                                    |                                                                                          | "  | 94 |

Alberto Silvestro

## **Eroismi e miserie. La marineria picena nelle carte dell'Archivio di Stato di Roma.**

Tra le innumerevoli notizie che si possono rintracciare nella carte conservate nell'Archivio di Stato di Roma (poi ASR), oltre alle molte di piatto carattere burocratico di spettanza degli ufficiali di porto che non potevano essere assolutamente trascurate, ve ne sono tante che costituiscono una testimonianza preziosa della multiforme varietà di interessi, attività e problemi in cui si trovava ad operare la gente di mare dell'epoca e che costituisce uno degli aspetti più interessanti della civiltà marinara in genere, e di quella picena in particolare.

Vi sono episodi che, oltre il mettere in viva luce le migliori qualità umane, marinare, professionali dei naviganti e dei pescatori, ci mostrano anche quelle forse meno nobili, ma non meno necessarie per assicurare la sopravvivenza del nucleo familiare in un ambiente dove la natura e gli uomini creavano di continuo ostacoli, a volte apparentemente insuperabili.

In passato ne abbiamo illustrati alcuni. Qui ne riportiamo cinque che, in un arco di circa trent'anni dalla Restaurazione all'Unità d'Italia, ci offrono una visione di quella che allora era la vita sul mare.

### **1. Privilegi ed abusi nel I circondario marittimo dell'Adriatico**

In passato è stato dato risalto alle irregolarità del servizio di carico e scarico delle merci che si verificavano a Grottammare. (1)

Da quanto risulta da alcune carte conservate nel fascicolo 939 della busta 561, fondo ASR, Camerlengato p. II tit. IX, anche in altri porti sotto Ancona esistevano situazioni irregolari, tollerate o favorite in qualche modo dalle autorità marittime locali.

Un esempio eclatante è rappresentato dalla proposta che il Luogotenente Gasparini di Porto Civitanova il 12 ottobre 1825 sottopone direttamente all'attenzione del Camerlengo. E' un caso che merita di essere illustrato e divulgato: (2)

*La maggior parte delle Barche in arrivo in questo Porto gli è necessità valersi delle così dette sciabiche per trasportare il genere dalla Spiaggia a bordo delle sudette, che presentemente si prevalgono delle attuali sciabiche qui esistenti varie delle quali non più atte. Ritenendo però, che di Sovrano Motu Proprio sanzionato il 31 Gennaio 1829 sulla Polizia Marittima, s'inculca gli Ufficiali di Porto di assistere la Gente di Mare, e di prestarle ogni soccorso; al riflesso delle questioni, che ora si affacciano per parte de' provveditori de' generi, quali pretendono di stabilire sciabiche, e lucrare loro la mercede, che pagano i Paroni di Barche; ed infine ad evitare intralci,*

*ed inconvenienti a danno del Commercio come più volte sono accaduti; oso umilmente rappresentare all'Em.a V.ra R.ma qualmente ho persona, che desiderando farmi vantaggi, mi pone al caso di fornirmi sciabiche, bracciere, ed altro occorrente al carico, e scarico di generi qualunque. In vita pertanto di tutto ciò, ed anche del tenuissimo mio stipendio, supplico l'Em.a V.ra R.ma di benignamente concedermi a dover'io esclusivamente da ogni altro dar soccorso a Legni che ne abbisognano nel carico, e scarico di qualsiasi genere, che sembrami massima di Legge, e fruendo in tal guisa di quel stabilito inveterato emolumento potrò procurarmi un più adatto vivere anche a decoro della Rappresentanza medesima, cui non è possibile con scudi 10 d'onorario, siccome l'Em.a V.ra R.ma saprà ben discernerlo. Debbo inoltre far rilevare... che tal provvedimento non sarebbe, che vantaggioso a Naviganti mentre porrei tutta quanta la mia attività onde venissero con ogni loro soddisfazione trattati; non nascessero sinistri, e la Marineria di questo luogo non ne risentirebbe danno alcuno, poichè come è ora impiegata, lo sarebbe di poi, e di maggior loro piacere. Volendo anche prevedere qualsiasi circostanza potesse avvenire in seguito sul mio personale, chiunque subentrerà a far le mie veci percepirà per metà gli emolumenti, corrispondendomi nell'altra metà a mantenimento de' Legni e pel valore impiegatovi, senza alterare punto le cose fissate. Sulla certezza che l'Em.za V.ra R.ma protegge il Commercio, ed anela spandere beneficenze sugli Impiegati che fedelmente servono il Governo, così mi lusingo che verranno esauditi i fervidi miei voti, per cui giammai cesserò d'inviare preci al Sommo Iddio per felicitazione dell'Em.za V.ra R.ma Starò in attenzione di un qualche risultato alle mie umili istanze...*

Non è facile capire da questa lettera se vi prevalga l'ingenuità, la presunzione, l'ignoranza, l'immoralità o la malafede. Forse Gasperini si è lasciato irretire da qualche vaga promessa di qualcuno che gli aveva prospettato la protezione del Camerlengo, tanto da rivolgersi direttamente a lui senza consenso del suo superiore diretto.

Fatto sta che il 30 ottobre il Camerlengo ordina d'inviare la missiva all'Isptt. e del I Circond. ° notificandogli l'istanza e facendogli conoscere che oltre il titolo odioso di privativa non sarebbe conveniente sotto verun rapporto di accordare ad un Impiegato esclusivamente un servizio che dev'egli sorvegliare per il buon andamento, e quindi prenda pensiero il L.ente di allontanare i disordini se esistono.

L'8 novembre parte da Fermo il dispaccio n° 10655 così concepito: *Il Luogotenente del Porto di Civitanova ha da me implorato la facoltà e l'assunto di assumere esclusivamente ad ogn'altro l'incarico di somministrare delle sciabiche braccere ed altro occorrente per trasportare i generi qualunque dalla spiaggia a bordo delle barche da commercio e viceversa adducendo a sostegno della sua dimanda che con tal provvedimento si allontanerebbero le questioni, che insorgono per parte dei sovventori di tali Legni, e si eviterebbero intralci ed inconvenienti per parte di altri*

*speculatori a danno del commercio, oltre il motivo di formare a se un più congruo assegno, che io mi credo la principale e forse l'unica molla che muove il ricorrere a presunto vantaggio dei Naviganti e del Commercio. Trovando io inammissibile l'istanza del Luogotenente, si compiaccia V.S. di fargli conoscere che oltre il titolo odioso della privativa sarebbe sconsigliatissimo sopravvegliare per il buon andamento di esso, incombendo strettamente a lui di allontanare i disordini, qualora si suscitassero nell'indicata operazione.*

## **2. Nelle pastoie della burocrazia**

Un esempio delle tortuosità imposte dalla centralizzazione dell'apparato burocratico pontificio e della mancanza di autonomia degli impiegati periferici facenti capo a diverse strutture, sia pure di livello elevato, ci viene illustrato da un carteggio che qui si dà per sommi capi. (3)

Il caso sembra di scarsa importanza e di facile soluzione. Infatti, come l'ispettore Maggiori scrive a Roma il 29 aprile 1925, *Pietro Pierini, parone mercantile di Porto Civitanova, al comando del pielego "La Misericordia", si è reso latitante dopo aver fornita una falsa dichiarazione all'Ufficio Sanitario ed essere stato riconosciuto reo di contrabbando. Di conseguenza Michele Rossi, sergente di Finanza, ha fatto togliere il timone da quella imbarcazione, operazione che sarebbe spettata alla luogotenenza di porto. Il Camerlengo se ne duole immediatamente con il Tesoriere Generale: ... Michele Rossi si è preso l'arbitrio di levare il timone al legno di Pietro Pierini meritamente caduto in confisca a tenore delle leggi per contrabbando di regalie. Siccome l'art. 36 del Motu-proprio sovrano de' 31. Gennaio 1820 dispone che i sequestri de' legni debbano farsi dagli ufficiali di porto, e ch'essi abbiano a trarne via il timone e le vele e riporle ne' rispettivi magazzini, così è degna chiaramente di rimprovero la condotta del sargente di Finanza, che invece di servirsi dell'autorità del Luogotenente di Civitanova ha ciò fatto di propria. Viene perciò il sottoscritto Cardinal Camerlengo a pregarla di severamente ammonire il sudetto sargente per l'arbitrio che si è preso, e di ordinare in generale agli agenti doganali che in avvenire si servano per tali occorrenze dell'organo delle autorità competenti...*

Immediatamente il Tesoriere ordina al Comandante della Finanza in Ancona di ammonire severamente il Rossi e di inculcare a tutti gli agenti doganali dipendenti di osservare le norme stabilite dalla legge. Per essere sicuro che queste raccomandazioni vengano rispettate, egli si fa premura di inviare copia del motu proprio ad Ancona.

Ma non tutto è ancora a posto. Infatti Maggiori scrive ancora a Roma il 20 ottobre 1825, per informare che Pietro Pierini si è reso ... *contumace per essersi riconosciuto reo di spergiuro in Costituto Sanitario, che egli subì in un approdo in detto Porto, perché negò di avere a Bordo genere soggetti a regalia nella apposita*

*domanda, che gli fù fatta dal Commissario, tanto, che per ordine del Magistrato Centrale di Sanità si dettero le disposizioni per l'arresto, ma inutilmente fin qui siccome latitante. Possessore egli era del Passaporto e di lettera di Comando segnata al N.° 150, e però commisi al Luogotenente Marittimo di fargliene ritenere in faccia a tali premesse Dopo tante richieste fatte alla sua Famiglia; aveva questo fatto sperare, che l'avrebbe depositate presso l'Ufficio della Luogotenenza, ma alla fine in conseguenza dell'incessanti insistenze si è potuto riavere il solo Passaporto, e non così la predetta Carta di Comando asserendo ora la stessa Famiglia essersi dispersa, sebbene avea per l'innanzi il figlio e la moglie dello stesso Pierini accertato di farla avere allo stesso Luogotenente; come gli viene ad assicurare con foglio 16 corrente n. 207. Posto tutto questo io mi credo in dovere di darne conto all'Em.za V.ra R.ma perché ravvisi che dal mio canto non ho mancato di porre in opra a tale intento tutti gli sforzi, e perché voglia avere la degnazione in ogni caso di prendere quelle provvidenze che credesse convenienti a scanso di qualunque collusione in riguardo ai regolamenti Marittimi...*

*Il 27 ottobre il Camerlengo fa scrivere al delegato apostolico di Macerata ...notificandogli il fatto ed ordinandogli che intimi alla Famiglia che escluso qualunque pretesto sia immediatamente consegnata la Lett.a di Comando, altrimenti la sottoponga a rigorosa tediale di baj: 30 il giorno. All'Ispet.e notificandogli le provvidenze prese.*

*Il 25 novembre il delegato di Macerata comunica di aver recuperato la lettera di comando e di averla depositata presso la luogotenenza marittima di Porto Civitanova. Di conseguenza il 31 dicembre il Camerlengo ordina all'ispettore di ritirare il documento e di spedirlo a Roma per l'annullamento, provvedendo nel contempo ad eseguire le operazioni necessarie in loco.*

*Dal giorno in cui è stata scritta la prima lettera sono trascorsi quasi tre mesi. Potrebbero sembrare pochi, tenuto conto delle distanze intercorrenti tra il luogo del "delitto" e la capitale e dei mezzi di comunicazione allora esistenti.*

*Ma se l'ispettore avesse potuto (o voluto?) dialogare direttamente col delegato apostolico di Macerata, residente pochi chilometri più a ovest di Porto Civitanova, quanto di questo tempo si sarebbe potuto risparmiare?*

### **3. Riabilitazione di Pietro Pierini**

*Da altro carteggio dello stesso ASR ci è permesso di conoscere gli sviluppi e la conclusione della vicenda che riguarda il parone Pierini. (4)*

*Nel 1827 egli indirizza varie suppliche al Camerlengo ... affinché voglia degnarsi rimettere l'O.e U.mo nella qualità di Direttore del Tribunale al piccolo Cabotaggio; siccome lo era prima del 22 Aprile 1825... poiché ritiene di aver saldato i suoi conti con la giustizia.*

Infatti, come risulta da un certificato del Tribunale Criminale di Macerata, in data 20 Luglio 1826, *...la Santità di Nostro Signore in vista di un pagamento fatto a favore della R.C.A. a titolo di penale del contrabbando, ed in riflesso di altre circostanze si è degnata graziare l'inquisito Pietro Pierini di codesto luogo Parone del Pielego denominato La Misericordia dalla Procedura, cui è soggetto a titolo di spergiuro, sempreché per altro si costituisca in Carcere, ove resti detenuto per un mese, ed ingiuntogli altresì prima di sua dimissione il precetto di astenersi in avvenire da somiglianti mancanze, sotto pena non solo della nullità della promessa grazia, ma senza speranza eziandio di ottenere ulteriore indulgenza...*

Nel prosieguo della trattazione si ricorda come fossero andate le cose. Approdato a Porto Civitanova il 22 Aprile 1825 Pierini, proveniente da Fiume con un carico di legname, si presenta alla luogotenenza per svolgere le pratiche d'ufficio. *...Appena messo a pratica portossi a bordo del suddetto legno il Capitano della Guardia di Corte, e fece una contravvenzione di libre trecento trentasette, ed oncie dieci di Tabacco sull'appoggio che ne fosse stata manifestata una piccola quantità nel Costituto Sanitario... Portatasi la causa in appello avanti Monsig.<sup>r</sup> Tesoriere, il med.<sup>o</sup> si degnò di ammetterlo a domandare per l'incorsa multa una transazione. Offrì l'Or.re la somma di scudi cento, che venne accettata, oltre la confisca del genere, ed il pagamento delle spese processuali. Ciò eseguito viene restituito all'O.re il Pielego con tutti gli attrezzi...*

Il Camerlengo chiede informazioni al Delegato Apostolico di Macerata ed all'ispettore del I Circondario. Si riporta parte della lettera di Maggiori del 10 Luglio 1927: *...per grazia Sovrana veniva assoluto lo stesso Pietro Pierini dal delitto di spergiuro di cui era addebitato colla sola penale di un mese di Carcere che fu espiata, e così ebbe termine ogni pendenza... Passando poi a parlare delle qualità del medesimo non può negarsi che egli sia uno de' migliori Paroni per il piccolo Cabotaggio, ma sussiste pure che all'epoca del 1816 allorché trovavasi attivato in questa Costa il Cordone Sanitario, venne colpito nel fallo, ma il delitto fu sanato coll'espiazione della pena di pochi mesi di Carcere. Se V.ra Em.a Re.ma vuole degnarsi esaudire la di lui domanda che subordino di ritorno potrà senon altro ritenersi meritevole della invocata grazia la di lui famiglia che ricava il sostentamento colla industria che esercita lo stesso Pierini in un Legno suo proprio...*

La sua istanza viene accolta, come risulta dalla decretazione apposta il 10 Agosto del Camerlengo: *All'Ispe.tte che riabiliti il Pierini, cui farà sentire che siccom'egli non una sol volta è stato infrattore delle leggi sanitarie e doganali, se altra avvenga mai in cui si renda debitore per qualunque minimo fatto, sarà perpetuamente privato della lett.ra di comando.*

In base a questa viene stilato un dispaccio 27155 del 16 Agosto, dal quale stralciamo alcuni passi che mettono in particolare luce la tendenza paternalistica cui

si atteneva la gestione della cosa pubblica nello Stato Romano: *Quantunque Pietro Pierini per le sue replicate infrazioni alle leggi sanitarie e doganali non meritasse alcuna favorevole considerazione, tutta via il riflesso dello stato infelice della di lui famiglia che senza colpa soffre le funeste conseguenze delle mancanze del Padre, ed in vista della espiazione fatta di esse colla subita carcerazione, e multa inflittagli, condiscono per grazia speciale che vengasi restituita la lettera di comando, riabilitando così il suo mestiere....*

Si perde un po' di tempo per recuperare la lettera di comando che era stata inviata a Roma e, finalmente, il 19 Settembre l'ispettore scrive a Roma che *Non si è potuta perora consegnare la Carta di Comando al Parone Pietro Pierini trovandosi assente. Al ritorno saranno altresì praticate su di lui le più forti ammonizioni onde si astenga per l'avvenire d'incorrere in qualunque minima mancanza non senza intimarlo che in caso contrario verrà perpetuamente privato della ridonata carta. Ho commesso puranche al Luogotenente di Porto di fargli ben rilevare la segnalata grazia da V.ra Em.a Re.ma concessagli col riammetterlo ed e perciò da lusingarsi che esso non oserà più di sortire dai limiti delle leggi e de' propri doveri...*

Si noti che, a differenza della stragrande maggioranza della gente di mare pontificia, Pierini non è *miserabile*, ma possidente. Non si può escludere, pertanto, anche se mancano carte che ce ne diano testimonianze in proposito, che egli godesse dell'amicizia e della protezione di qualche influente personaggio che potrebbe aver favorito la felice conclusione della vicenda.

### Note

- 1) A. SILVESTRO, *Gli abusi commessi dai conduttori delle barche terriere a danno del commercio*, "Cimbas" n°6/1994, pp. 6-22.
- 2) Per altre "disavventure" di Paolo Gasperini Cfr. A. SILVESTRO, *Appunti per una storia della marineria picena nell' '800. Varietà*, "Cimbas" n° 7/1994, pp. 24-31.
- 3) ASR, Camerlengato p. II tit. IX, Marina, b. 552 f. 646 e b. 561 f. 941. Si noti che il cognome Pierini viene a volte scritto nella forma *Perini*. Nel *REGISTRO GENERALE dei Padroni Conduttori al piccolo cabotaggio* (ASR Miscellanea del Camerlengato b. 636) si legge: *Luogotenenza Porto Civitanova: Numero d'ordine 33; Cognome e nome Pierini Pietro di Bartolomeo, 14 Aprile 1775, Patria Civitanova, Domicilio Civitanova; Connotati Statura bassa, Capelli misti, Fronte regl.e, Occhi cast.i, Mento regol.e, Viso tondo, Ciglia cast.e, Naso giusto, Bocca regolare; Stato e numero di Famiglia Possidente con 5 Persone. Data della Lettera di Comando 19 Agosto 1824; Abilità Buona, Moralità Buona; Osservazioni Defunto - Vedi N° 2377 Giugno 1845.*
- 4) ASR, Camerlengato p. II tit. IX, Marina, b. 581 f. 1946.

Gabriele Cavezzi

## **Gli uomini di mare e... di terra del Piceno meridionale.**

Alcune riflessioni tra antropologia e storia

Gli strumenti analitici utilizzati sinora per indagare sul rapporto delle popolazioni picene con il mare, e quindi con la terra dove vivevano, non sempre sono riusciti a far emergere dalle maglie della più vasta storiografia tutta la varietà di situazioni che hanno caratterizzato l'evoluzione dei mestieri e delle fatiche, là dove le due entità, quella marinara e quella contadina, sono state viste sempre fortemente separate tra loro, sino a giungere a formulare, spintivi da esigenze di generalizzazione, designanti di netta separazione come quelli di "civiltà contadina" e di "civiltà marinara".

Se queste due partizioni hanno funzionato per alcuni contesti e per alcuni periodi, oggi dobbiamo dire e quindi ammettere che, all'interno della cosiddetta "Civiltà Marinara Picena", in molti casi le storie sono andate diversamente dal modello standard, perché accanto ad individui che si sono dedicati quasi esclusivamente all'agricoltura e a quelli che si sono dedicati in modo totalizzante alle attività sul mare (marinai mercantili e pescatori d'altura), ci sono stati quelli che hanno praticato mestieri di terra legati al mare (pescivendoli, calafati, bastasi, funai, retare, ecc.), ed altri ancora che hanno coltivato la terra, allevando animali, mantenendo un rapporto con il mare assai prossimo, non solo topograficamente. Per non parlare dei tanti che hanno viaggiato per mare in traffici e commerci i più disparati, che hanno preso parte con "quartarole" di capitali in società "ut piscandi et navigandi", continuando ad avere interessi nelle "petie terrae", nelle "cellae vinariae", "nei cubiculi granarii", quali orizzonti dei loro investimenti immobiliari; che hanno improntato denaro e fatto da banchieri nel piccolo universo di bisogni che si rivolgevano alle loro non straordinarie disponibilità finanziarie per "risarcire" le barche o evitare la carcerazione per debiti non estinti, qui o su altre sponde, nella sempre deficitaria impresa di andar per mare.

Dallo studio delle genealogie di molte famiglie marinare affermatesi e consolidatesi nelle attività sul mare sono emersi diversi "momenti di partenza" legati a quei lembi di terra, collocabili principalmente tra la seconda metà del XVII secolo sino a buona parte del XIX; questo soprattutto a sud del Porto di Fermo, dove il territorio costiero assume, già a Torre di Palme, una brusca connotazione di asperità, con le propaggini appenniniche che si spingono vicinissime al mare, con le sommità e terminazioni di queste situate ad un certo dislivello, dove la supercie terriera è fortemente frammentata, divisa da profondi solchi torrentizi, dove insiste una grande diffusione della piccola, spesso inconsistente, proprietà contadina, dove i pochi fazzoletti collinari rendono poco, e chi li possiede deve arrangiarsi con quanti attraversano quel territorio (soldati, pellegrini, pastori e commercianti) o si legano in

simbiosi mutualistica con quelli che vanno per mare.

La posizione di territorio di frontiera dal punto di vista delle risorse, oltretutto istituzionale, prima con lo Stato Ascolano e quindi con quello del Regno di Napoli, lo connota in ogni senso come un angiporto delle Marche meridionali, rispetto ad un "centro", ed un "nord", questi sì agricoli e più ricchi, tali da determinare l'aggettivazione di "Marca pulita" rispetto ad un'altra Marca che "pulita" non era.

Non si trattava solo di fornire derrate a quanti andavano per mare: per "lo sfamo" degli equipaggi o per esportazione in altri lidi, gli agrumi soprattutto sino alle soglie del secolo XX, insieme al "pane biscotto" (dialettale "i vicciate" da "buccellati"), le cipolle, l'aglio, le verdure in genere; ma di partecipare alle fatiche che in mare avevano ragione di svolgersi, in modo continuativo od occasionale che fosse. Il vino però difficilmente prendeva la via del mare nei commerci perché, a S. Benedetto, ancora nella seconda metà del XIX secolo, era appena sufficiente a "nutrire" le circa 50 cantine in attività nel paese-approdo-mercato-locanda: come dire una ogni 50 maschi adulti residenti, una ogni 50 metri di strada urbana.

Da questi spazi parte l'uso di immettere nel brodetto il pomodoro acerbo ed il peperone verde, elementi che sono imbarcati sulle paranze per maturare nel tempo dei 10-15 giorni della permanenza in mare; ciò diversamente da altri brodetti approntati a terra in altri lidi prossimi o su barche che rientrano in giornata e dove il pomodoro è più maturo, spesso vi manca il peperone. Non sono questioni da poco, esse segnano lo spartiacque nella contesa dell'aristocrazia culinaria tra le alternative odierne, di cui quella "portorecanatese" è la più rappresentativa. E poiché oltre all'olio e l'aceto troviamo differenze anche tra i pani di differente conservazione, questi provocheranno ulteriori inneschi di alternative nelle nostre contemporanee filosofie sul primato tra le pietanze che un tempo costituivano solo frutto di necessità e contingenze di bordo.

La contiguità, comunque, tra chi va per mare e chi vive nei "viridiari" è qui di lunga data: i Rosati, soprannominati "Verdenille", antichissimo ceppo di "viridianelli", faranno i funai ed andranno per mare a pescare, come gli Ascolani, i Latini, i Consorti, i Voltattorni, i Lagalla, i Liberati, i Fiscoletti, i Merlini, i Mignini - a S. Benedetto - i Bernardini, gli Spinozzi, ancora i Voltattorni, i Bruni, i Biondi, i Ricci - a Grottammare - i Fazzini, i Murri, i Crisostomi, i Ricci, gli Spaccasassi - a Marano e Sant'Andrea, - tanto per rimanere negli ultimi quattro comuni di questo territorio; e gli altri che dai tempi di Flavio Biondo facevano esclamare al miracolo agreste di queste contrade e che poi hanno formato equipaggi di barche da pesca e da commercio sin dal XVI secolo.

Tale costante condizionamento è presente in diverse occasioni, quando la gente di mare vera e propria si trova a condividere gli stessi destini politici, quindi militari, sulla stessa frontiera adriatica, contro le incursioni nemiche o piratesche che siano. Cosa questa che non accade alle popolazioni di comuni che, per antiche evenienze e culture, hanno rinunciato ad un rapporto funzionale con il mare o erano appagate

dall'esclusivo contatto con la terra: leggi Monteprandone

In un documento del 1813 (Archivio di Stato di Fermo, Prefettura del Tronto, busta n° 50) troviamo che i sambenedettesi protestano per la responsabilità complessiva loro affidata di sorveglianza sul mare per il tratto da Grottammare sino al Tronto, pur in presenza di una competenza municipale di Monteprandone che si estende dal Ragnola al Tronto sino al confine del Regno di Napoli.

*(Giugno 1813) Un popolo pacifico adora le Leggi del suo Sovrano e la unità di esso ne sollecita l'adempimento.*

*Il Comune di San Benedetto vanta di non aver mai recalcitrato... Ora però sente un gravame da cui risulter dee un danno considerevole a tutte le classi degli abitanti. Sono già due anni dacché in forza del Vice-Real Decreto 21.10.1810 furono organizzate nei tre dipartimenti di nuova aggregazione alcune Compagnie di Cannonieri Guarda Coste, nel comune di Grottammare.*

*Protesta ...per dover supplire di soldati Cannonieri Guardiacoste da solo al tratto di spiaggia sino al Tronto... Resta il Comune di Monteprandone a due miglia e mezzi da S. Benedetto; egli non ha mai somministrato verun Cannoniere Guadia Coste; eppure gli appartiene una estensione di litorale quasi maggiore di quello di S. Benedetto. Sarebbe troppo grave il peso che dovesse questo solo Comune sostenere alla leva pel motivo di rimpiazzo...*

*E' vero che sono 2 miglia e più lontani dalla costa ma... e qui cita Loreto che fornisce i guardiacoste.*

*Si danno però la fiducia li sottoscritti che il rimpiazzo voluto determinato sia a carico di Monteprandone... ed anche in riguardo de Servizi prestati dalla Popolazione di S. Benedetto per l'allontanamento dei Nemici del Regno siansi presentati nel mare, o nelle montagne, risparmiando per equità i Ricorrenti, che fan parte di un Comune che andiede soggetto a delle particolari requisizioni non solo de' Cannonieri, ma pur anche di Terra, di Mare, con numero non indifferente di Artieri a servizio de' Reali Arsenali.*

*Io Giuseppe Belli commissario per Lorenzo Pajelli, Francesco Voltattorni e Francesco Mascarini.*

Tale connotazione marinara è possibile verificarla anche successivamente alla Restaurazione, ma in modo evidente, con l'avvento dei Sabaudi. Dopo il 1861 quasi tutti gli individui maschi dei comuni costieri finiscono con l'essere arruolati nella leva di mare e si hanno diverse testimonianze di contadini che mungono le vacche nelle stive della Regia Marina Italiana o che finiscono il periodo di leva a bordo di navi da guerra in giro per il mondo.

Sono figli di piccoli coltivatori che hanno esercitato anche il mestiere di bastasi nel carico e scarico di navi che approdano in prossimità della riva (il legname dalla Dalmazia in modo specifico), che hanno spesso collaborato con i loro animali a trarre

a riva le paranze o le barche più pesanti bisognose della "concia", che hanno percorso in lungo ed in largo le rive a raccogliervi i detriti gettativi dopo le tempeste o le piene dei fossi, che hanno usato l'acqua di mare come surrogato del sale o per sciacquare sulla riva la "gramigna" da utilizzare come alimento dei bovini.

Sono coltivatori che hanno adottato in modo capillare, dopo l'Unità d'Italia, l'allevamento delle mucche da latte, pur in modestissime stalle e che si sono dotati di esigui spazi per raccogliere il foraggio e la paglia, che esercitano anche l'attività di "carrari". Non si tratta di costruttori di carri agricoli, come il termine potrebbe indurre ad intendere, ma di utilizzatori di quei mezzi per "cavare" sabbia dalle rive e ghiaia dai fiumi, per trasportare verdure alle barche prima ed alla ferrovia poi, per andare ai mercati per commerciare le loro primizie. La maggioranza però non ha l'aratro e lavora con la vanga e la zappa piccoli fazzoletti di terra. Essi sono maestri nell'utilizzare ogni vena d'acqua sorgiva, incanalare i fossi o cavare pozzi nella pianura che si sta formando verso il mare, portando le bestie a lavarle tra le onde, per curarle o prevenire malattie.

Spesso impareranno prima e meglio dei pescatori a nuotare.

Quando non hanno altro da fare intrecciano vimini e canne per i panieri dove i marinai metteranno il pesce.

Molti di loro emigreranno, forti di esperienze di rapporti con un mondo che scorre lungo le strade che attraversano le loro terre, maturati nelle leve militari proprio sulle navi che solcano tanti mari diversi.

Uno di questi, Nazzareno Sgattoni, morto alla fine degli anni '20 del XX secolo, ha lasciato un racconto di lontananza dalla sua casetta alla foce del fosso di Santa Lucia, per oltre 4 anni di leva militare. I suoi facevano i coloni ed il padre era "lu Uardjà" (la guardia campestre) dei conti Brancadoro, vicino alla villa costruita lungo la strada statale. In questo periodo, per non aver mai scritto a casa e quindi non essere mai rientrato in licenza, era stato considerato morto o quantomeno scomparso, alla stregua di altri inghiottiti nelle prime emigrazioni d'oltremare, nella guerra di Crimea o al seguito di qualche impresa in Nord-Africa.

Il suo rientro in famiglia, in un'ora di sera, quando i familiari erano seduti intorno al desco per la cena, venne accolto con spavento, come per l'apparizione di un fantasma. Comunque, superato il primo smarrimento, non ci furono abbracci e strette di mano: egli capì che era una bocca ulteriore da sfamare, non espressamente invitata, e quella sera rinunciò a mangiare. Solo il tempo consentì un normale reinserimento nella vita di tutti i giorni, anche perché Nazzareno aveva riportato a casa, insieme alla propria bocca, due braccia forti e tanta esperienza maturata nel custodire le vacche da latte a bordo delle navi della Regia Marina o nelle stalle in prossimità dei porti militari.

Deliziosi per l'uomorismo ingenuo, proprio di quegli anni (siamo poco dopo l'Unità d'Italia), erano i suoi racconti di quando dovevano affrontare i mari glaciali ed egli era l'unico a non sentire il freddo, riscaldato dai corpi degli animali, sdraiato nelle

lettiere fumanti di quelle stive; o di quando sopraggiungevano le tempeste e doveva essere tra le mucche a placarne lo spavento, o puntellarle, a risolvere i loro problemi di mal di mare, come di signore in crociera. Sposerà Rosina, la sorella di Cesare Cameli, avviato questi a diventare il fotografo famoso della borghesia del basso Piceno, che ha sviluppato tutte le foto che vediamo oggi a testimoniare la storia marinara di queste contrada a cavallo del secolo.

Quanti di questi giovani "fanti di mare" sono finiti in Crimea prima, in Cina poi, con il battaglione S. Marco, durante la rivolta dei Boxer, o hanno combattuto nelle due guerre mondiali, come marinai, sommergibilisti, assaltatori, per raccontarci le loro gesta di mare...quando hanno fatto ritorno!

Abbiamo scelto per meglio rappresentare questa situazione un personaggio, appartenente alla famiglia Piunti e più specificatamente al ramo "Parzenè", discendente da un Domenico Piunti che alla fine del '700 esercitava il mestiere di "parzionatevole". G. Guidotti nel suo libro "Da San Bdetto in Albula a S. Benedetto del Tronto" Il vol., a pag. 284 riporta: *Nel giugno del 1729, il Curato di S. Benedetto indirizzò al Vescovo di Ripa la seguente lettera: "Filippo del qm Mattia Piunti da S. Benedetto povero marinaio Um.mo Oratore di V.S.I. si trova interdetto ab ingresso ecclesie, perché non ha adempiuto al Precetto Pasquale....essendo ben disposto di obbedire ai Precetti di Santa Chiesa, et il detto oratore non viene di persona per essere inquisito in questo Tribunale..."*

Il nostro invece è Francesco Piunti, nato a S. Benedetto il 2 Novembre 1861, che lavorava praticamente una di quelle strisce di terra conquistate col ritirarsi del mare e che si estendevano dalla Strada Lauretana sotto la Villa Brancadoro sino alla riva dell'Adriatico. Francesco diventerà consuocero proprio di Nazzareno Sgattoni quando la figlia Antonia sposerà Luigi, primogenito di questo.

I suoi discendenti ci hanno consegnato un documento di cui parla Alberto Silvestro nello studio che segue, un libricino personale sul periodo del servizio militare in Marina.

Quando la mamma di Francesco apprese che il figlio ventenne era stato destinato alla leva di mare si ingegnò per farlo imbarcare su qualche paranza al fine di fargli far pratica di navigazione ed in ciò si avvalse dell'amicizia che aveva con diverse moglie di paroni, alle quali portava il latte o lo vendeva, come raccontano i pronipoti, mungendolo direttamente dalla mucca che conduceva appresso per le vie del paese.

Le donne di questi piccoli coltivatori, a simiglianza di quelle delle famiglie marinare, svolgevano il compito di relazione secondo un antico modello matriarcale. Andavano al mercato a vendere la frutta e le uova, ma si prestavano anche per lavori pesanti, come quelli che praticavano gli uomini, o conducevano nei panieri sul capo la terra buona e il letame per rendere fertili i "vrecchi" (i breccioni) sulle colline. Andavano nei fossi a lavare i panni per le famiglie più abbienti portandoli ad asciugare

sopra la rena cocente della spiaggia, prestavano le braccia in opere edili, ed in caso di epidemie erano utilizzate come monatte nella raccolta e sepoltura dei morti.

Per tornare a Francesco Piunti, l'esperienza sulla barca si risolse in poco meno di un mese e fu di tale successo che lo avrebbero voluto ancora a bordo, ma Francesco era atteso dal "Re" e non ubbidire avrebbe significato... non essere buono per la "Regina".

Per quasi contemporanee obbedienze il fratello "Usté (Agostino) de Parzenè" ed il cognato "Giggie de Terteché" (Luigi Carminucci) si troveranno a Tien-si con il Battaglione S. Marco, insieme ad altri compaesani coetanei, richiamati nelle leve di mare.

Tornato a casa, Francesco si sposa con Caterina Carminucci, ha dei figli e poco prima dello scoppio della Prima Guerra Mondiale emigra per l'America Latina. Dapprima si impiega sulle navi che caricano il guano facendo la spola tra i banchi di escrementi ed i principali porti del continente. Più tardi si sposta in Patagonia dove si presta nella tosatura delle pecore, nella raccolta del mais, attività stagionali che alterna a quella lungo le ferrovie in costruzione. Progetta di farsi raggiungere dalla figlia Antonia che ancora fungeva da "pastorella" in famiglia (la futura mamma dell'artista Marcello Sgattoni) ma la moglie non acconsente. Ancora qualche anno di quella vita poi si trasferisce nell'America del Nord dove si fa raggiungere dal giovanissimo figlio Domenico ("Memé de Parzenè"). Qui entrambi lavorano alle fonderie di Chicago Heights, accanto ai tanti parenti e conterranei che nel frattempo si sono spostati verso quella cittadina che ha un quartiere, il secondo al mondo (dopo Viareggio) in cui si parla il solo dialetto "anfìbio" sambenedettese. Lo scoppio del conflitto della Prima Guerra Mondiale li sorprende all'estero, ma i due non rientrano in patria; alla fine della guerra rientra il padre ma il figlio deve rimanere negli USA perché in Italia verrebbe considerato renitente alla leva; trascorso comunque il tempo dell'amnistia rientra anche Domenico.

I nipoti, che ci hanno consegnato molte di queste memorie orali, ci raccontano dei viaggi di Francesco, interminabili, sulle navi per mare, e per terra, sopra i carri tirati da cavalli, i vagoni tra le bestie, negli spostamenti lungo la pampas, le soste nei porti dove non sempre arrivavano i bastimenti che erano partiti dall'Europa o se arrivavano avevano lasciato parte del loro carico umano lungo il tragitto: sei giorni di treno, tra l'altro, per raggiungere la Terra del Fuoco dalla stazione di Buenos Aires.

Quando a 94 anni, nella vecchia dimora ai Casali di Valle del Forno, giunge il medico - "lu medeche Mecchele" (è il Dr. Giovanni Micheli) - per accertarsi delle sue condizioni di salute perché chiamatovi dai familiari preoccupati da alcuni indizi di cedimento, ha un segno di stizza: *Cosa dirà la gente vedendo quel medico, quando saprà che è venuto per me? Come, Cecchi de Parzenè angore cambe? (Come, Francesco de Parzenè ancora è vivo?)* ... e giù una risatina sarcastica, per raccontare

delle privazioni impostegli dalla moglie (morta prima di lui) rispetto al bicchiere di vino. *"Se ssò rrevate fine a jecche jè perché so bevute vé quante lu mare Triateche"* (Se sono giunto sino ad ora è perché ho bevuto tanto vino quanto il mare Adriatico!)

L'Adriatico, orizzonte condiviso per circa un secolo con le tante piccole formiche come lui di Valle del Forno o di Colle Franchino, delle Strade Cupe, della Valle d'Oro o di Santa Lucia...l'Adriatico assunto ad unità di misura nel paradosso che vuole stupire ma che nasconde le tante verità di quelle esistenze.



Domenico, particolarmente elegante, il padre Francesco e gli zii in posa per mandare una "Postal card" da Chicago Heights.

Alberto Silvestro

## **Il libretto personale del Sottocapo cannoniere Francesco Piunti**

Tra la numerosa documentazione di vario genere sulla "civiltà marinara picena" reperita nel territorio sambenedettese è compreso anche il libretto personale del Sottocapo cannoniere Francesco Piunti.

Figlio di Domenico e di Orsola Castelletti, nato il 2 novembre 1868 a S. Benedetto - allora nel compartimento marittimo di Ancona - ed ivi domiciliato, è alto "metri 1,68, ha capelli neri, occhi castagni, colorito buono, sa leggere e scrivere prima dell'assento". Da rilevare che, a quei tempi, la sua statura poteva essere considerata media ed il livello culturale era piuttosto elevato in quanto non era analfabeta.

Documenti militari del genere non vengono più compilati da molti anni, perché troppo ingombranti per la loro mole ed impegnativi per la loro compilazione e tenuta in ordine. Il fascicolo di cui si tratta è stato impresso a Torino dalla Stamperia Reale G. B. Paravia e Comp. (figli di I. Vigliardi) via Arsenale 29, con numero d'identificazione 1640 (500 M) 11.12.92 ed è suddiviso in tre parti.

La prima si riferisce alla registrazione delle destinazioni di servizio, delle paghe percepite e del vestiario ricevuto. La seconda ai pagamenti ed alle distribuzioni e ritenute di vestiario fatte al titolare del libretto. La terza alla tenuta del conto corrente individuale.

Non ci tratteniamo a ricostruire le vicissitudini del modello di tale stampato nel corso dei decenni dall'Unità d'Italia al giorno d'oggi che, come già notato, ha subito gli aggiornamenti imposti dalle contrastanti esigenze di raccogliere unitariamente tutte le notizie utili su ciascun militare e di semplificare le operazioni relative alla sua redazione. Il risultato finale è che il modello 1640 è scomparso ormai da molti anni ed è stato sostituito con documenti molto più semplici e di minore impegno per chi è preposto alla sua tenuta.

Stando a quanto riportato nel libretto in esame, il giovane Piunti è stato arruolato nel CREM (Corpo Reali Equipaggi Marittimi) il 4 gennaio 1889 in qualità di Marinaio di 1<sup>a</sup> classe per la ferma temporanea di anni dodici. Si dovrebbe trattare della ferma di leva, dato che il libretto è stato corredato delle istruzioni per i militari di leva in congedo illimitato. Come si vede il servizio era prestato per un periodo di dieci e più volte superiore a quello previsto oggi, ancora per poco però, perché è imminente il momento in cui verrà cancellata del tutto la chiamata alle armi dei giovani sottoposti alla leva.

Nelle carte esaminate v'è la nota "Numeri del ruolo annuale 1889 - 1890 - 1891 - 1892". In effetti la maggior parte delle registrazioni riportate nel modello sono relative agli anni dall'89 al '92 ma ve ne sono parecchie del '93, qualcuna del '96 e,

REGIA MARINA  
CORPO REALE EQUIPAGGI

SEZIONE

28<sup>a</sup>

Numero

36463

di Matricola

Libretto di Deconto

di *Ferrari Francesco*

*Sotto Capo Cannoniere*

MAGGIO

infine, la seguente "Consiglio di amministrazione del Corpo Equipaggi "Saldato il credito il Marzo 1901". Ne consegue che è impossibile seguire compiutamente il servizio effettivamente prestato da Piunti nel corso della ferma, che però sembrerebbe concluso nel 1901, cioè al termine dei dodici anni di ferma.

Delle sue vicende in questo lungo periodo sappiamo che, arruolato a Venezia il 27 febbraio 1889, viene trasferito a La Spezia da dove, il 18 dicembre dello stesso anno parte per Viareggio. Anche se le annotazioni non sono complete dovrebbe essere stato imbarcato sulle navi "Dogali", "Lepanto" e "Pietro Micca" ed aver soggiornato più volte a La Spezia per svolgere esercitazioni al Balipedio Cottrau.

La sua paga mensile ammonta a 31,5 lire finché rimane marinaio di 1<sup>a</sup> classe e sale a 45 lire quando diventa sottocapo. Non è agevole né immediato ricostruire con esattezza la successione delle paghe rimosse e dei versamenti effettuati per l'acquisto del vestiario. Infatti non sempre le annotazioni sono complete ed esaurienti, nonostante la cura con cui vengono registrate.

Vi sono anche alcuni appunti riferiti al 1920 e 1921, che sicuramente sono stati inseriti dopo il termine del servizio militare, forse per indisponibilità di carta, in quanto si riferiscono alla vendita di finocchi, all'acquisto di zolfo, solfato ed altri prodotti.

Oltre alla parte dedicata alla registrazione dei fatti di servizio di Piunti il modello 1640 conta numerose pagine a stampa che riportano parte dei regolamenti militari marittimi allora in vigore. Ne stralciamo alcuni passi che, a nostro parere, costituiscono un esempio significativo di come ci si preoccupasse di formare la gioventù di allora, ovviamente nell'ambito di una concezione dei diritti e dei doveri che non sembra più di attualità:

" - I militari di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria dell'armata in congedo illimitato possono essere chiamati per decreto reale, sotto le armi in totalità, ovvero per classi, o per contingenti di classe come pure per semplici specialità di più classi, tanto per rassegna quanto per l'istruzione loro e per eventualità, quando il Governo lo giudichi opportuno..." (Dalle Istruzioni per i militari di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria di leva in congedo illimitato del Corpo Reale Equipaggi).

#### Doveri principale del militare

(Estratti dal Regolamento di Disciplina Militare per i Corpi della R. Marina in data 20.9.1882)

- Capo I - Art. 1. Disciplina. La Marina Militare ha per missione la difesa del Trono e della Patria, la tutela delle leggi e delle istituzioni nazionali, più la protezione dei sudditi e degli interessi nazionali all'estero...

- Art. 6. Obbligo di sostenere il Governo. E' pure obbligo di ciascun militare sostenere il Governo con ogni sua possa contro qualunque tentativo anche interno, fatto per rovesciarlo, o per rovesciare la sua autorità...

- Art. 10. Duelli. La vita, le forze fisiche ed intellettuali d'ogni militare sono dedicate alla Patria. Su questo sacro principio deve regolarsi ogni militare nelle relazioni sociali in caso di diverbi

che possano dar luogo a duelli...

- Art. 13. Condotta reciproca. I componenti i Corpi della R. Marina, e gli equipaggi di una Regia Nave, devono riguardarsi come membri di una stessa famiglia, tener fra loro modi cortesi, schietti e cordiali, apprezzare i meriti altrui, astenersi da ogni atto o parola che possa generar dissapore o risentimento, porgersi in ogni occorrenza scambievolmente assistenza e conforto...

Art. 24. Esempio di buon costume. Il militare deve in ogni circostanza dare esempio di buoni costumi, né mai proferire imprecazioni o discorsi ripugnanti al senso morale...

Art. 73. Altri segni di rispetto. Passando un superiore il militare che sia seduto ed abbia in bocca sigaro, pipa o altro, deve alzarsi, togliere tali oggetti di bocca e salutare...

### Dei reati e delle pene

(Estratto dal Codice Penale Militare Marittimo in data 28.11.1869)

Art. 71. Del tradimento. Sarà reo di tradimento e punito di morte, previa degradazione, l'individuo di Marina o faciente parte degli equipaggi di un convoglio o nave mercantile al servizio della Marina dello Stato o scortata da bastimento di guerra, che porterà le armi contro lo Stato...

Art. 84. Ogni individuo di Marina, ed ogni persona imbarcata su di un legno dello Stato colpevole d'averne cagionata la perdita o la cattura sarà punito: 1. Colla morte, previa degradazione, se ha agito volontariamente; 2. Colla reclusione militare estensibile ad anni cinque, quando il fatto sia risultato dalla sua negligenza...

Art. 89. Chiunque durante il combattimento ammainerà la Bandiera durante il combattimento, senza ordine del Comandante, sarà punito col massimo della reclusioni militare...

Art. 160. Ogni individuo di Marina, o faciente parte degli equipaggio di un convoglio, o di una nave mercantile al servizio dello Stato che passerà al nemico, o che abbandonerà il bastimento od il suo posto in presenza del nemico, sarà immediatamente considerato disertore e punito di morte previa degradazione...

Art. 184. In ogni caso di diserzione, la sentenza di condanna pronuncierà sempre la perdita di ogni diritto che il disertore, come individuo di Marina, avesse verso lo Stato...

Art. 196. L'individuo di Marina che per mutilazione volontaria o per indisposizione maliziosamente procuratasi, sarà diventato incapace di proseguire nel servizio, verrà punito colla reclusione ordinaria da tre a cinque anni. In tempo di guerra la pena sarà parimenti della reclusione non minore di anni cinque ed estensibile al minimo dei lavori forzati...

Capo II. Dello stupro, del ratto e degli atti di libidine contro natura. Art. 294. Il colpevole di stupro violento sarà punito coi lavori forzati a tempo, estensibili ai lavori forzati a vita secondo le circostanze del luogo e la qualità della persona. Lo stupro si considera sempre violento: 1. Quando la persona stuprata non abbia ancora compiuta l'età di 12 anni; 2. Quando la persone di cui si abusi trovasi per malattia, per alterazione di mente, o per altra causa accidentale, fuori dei sensi, o sia stata artifiziamente privata del loro uso. Se lo stupro si commetterà sopra un minore di anni dodici di complicità con un altro, o mediante ferite e percosse, potrà essere inflitta la pena di morte, previa degradazione: questa pena sarà sempre applicata se il colpevole avrà cagionata la morte della stuprata; anche in questo caso sarà osservato il disposto dell'Articolo 282..." (Da Doveri principali del Militare, Estratti dal Regolamento di Disciplina Militare per i Corpi della R. Marina in data 20 Settembre 1882, pp. 1, 2, 4, 5, 7, 14, 26, 29, 30, 43, 47, 50, 68, 69.

a cura di Gabriele Cavezzi e Ugo Marinangeli  
**Le dinastie di calafati. (1<sup>a</sup> parte)**

**Premessa**

Con questo numero diamo avvio all'impresa di offrire una panoramica documentaria - seppure nei limiti che si incontrano in simili iniziative - delle presenze di calafati nel Piceno. Per ragioni che sono illustrate nel corso della premessa, prendiamo l'avvio da Porto Civitanova.

Riteniamo che pochi centri italiani siano attenti al recupero della propria memoria storica come Civitanova nelle Marche, pur nei limiti che le contingenze impongono a questo desiderio, avvertito individualmente ma qui espresso efficacemente in forma associativa.

Negli ultimi anni, soprattutto, abbiamo assistito ad una fioritura di lavori a stampa, frutto di ricerche appassionate, che hanno avuto come fulcro il Settore di Storia Locale del Gruppo Studi Città di Civitanova Marche, con la collana dei suoi volumi periodici, ai quali si è affiancata l'opera "monumentale" dei fratelli Angelo e Mariano Guarnieri *"Civitanova. La storia, la vita, i giorni"*.

Tale tendenza è stata favorita da diversi fattori, ma soprattutto dalle peculiarità degli elementi da indagare, stratificati nel corso dei secoli, e dall'abbondanza di fonti scritte, di primo e secondo livello, nonché di quelle orali, sempre genuine e valide per chi le sa interpretare nel giusto significato.

Civitanova, infatti, ha rappresentato a lungo un punto di snodo tra le due anime delle Marche, quella delle signorie "evidenti e permanenti", costituite dai Varano, i Malatesta, gli Sforza, e quella più "comitale e comunale", sotto la guida delle due città-stato di Ascoli e Fermo. Ciò sino al 1511, quando il Pontefice assegna in feudo la città e le sue terre ai Cesarini, caratterizzandone ulteriormente la diversità istituzionale, sancendone il ruolo di cesura materiale di un territorio plurimo.

Insieme a Civitanova, comunità murata sulla collina, luogo strategico sovrastante lo sbocco di una valle importantissima per le comunicazioni est-ovest (Marche-Umbria-Lazio-Toscana) a sinistra della foce del Chienti, la storia ci dà conto anche del suo spazio costiero dove esiste un Porto e una Salara, a servizio di un territorio ricco e altrettanto importante, a ridosso della strada Lauretana, poco lontano dal celebre Santuario Mariano e da Recanati, quest'ultima sede di una delle più affermate fiere adriatiche.

In questo spazio, accresciutosi fisicamente nel tempo a causa del ritirarsi del mare, ma anche economicamente e demograficamente per il ruolo di approdo e di transito significativo, si svilupperanno i mestieri del mare e sul mare, legati alle barche ed ai commerci. Qui giungeranno, in diverse epoche e per diverse ragioni, molte genti dell'altra sponda, delle marinerie venete e del basso Adriatico.

Il Porto di Civitanova, osteggiato da Fermo a cui premeva il suo navale (Porto San Giorgio) e spesso anche da Ancona, riesce sempre ad avere una sua vita ed una sua economia sino ai nostri giorni, tali da far conseguire al nucleo abitato sulla costa l'autonomia comunale dalla "città" sulla collina. Va detto, però, che ora le due entità si sono saggiamente ricomposte all'interno di un'unica amministrazione municipale.

Si tratta di una storia esemplare per diversi aspetti, anche se apparentemente tutte le storie delle città marinare di Romagna e Marche sembrano somigliarsi. Se S. Benedetto del Tronto si svilupperà come polo peschereccio sino a conseguire un ruolo preminente su quasi

tutto il Mediterraneo agli inizi degli anni '50 di questo secolo, Porto Civitanova avrà, insieme alla pesca, una funzione guida nel campo della cantieristica. Tale preminenza, che non è solo in termini quantitativi, è dovuta alla presenza di autentiche scuole di calafati affermatasi per la caparbia di pochi pionieri che a loro volta traevano origine da culture venete, qui trapiantatesi proprio nel corso delle emigrazioni dei secoli precedenti, avendovi trovato le opportunità per esercitarle.

Tutta la storia della marineria picena risente delle influenze venete e chioggette in specie, di quelli che nelle cronache quattrocentesche e successive vengono definiti "buranelli", i quali, a Civitanova, avevano un'area specifica di sosta e di residenza, in prossimità della Salara Pontificia e del Porto.

Per iniziare questo exursus, che presentiamo a metà strada tra il racconto ed il lavoro d'indagine archivistica, presentiamo il contributo di Mario Ferretti, il quale tiene, per ragioni di sangue ma anche di vicende oggettive, a testimoniare il ricordo di alcuni calafati di questo paese.

Mario Ferretti ci parla principalmente di Angelo e Luigi Canaletti, suoi parenti, vissuti a cavallo dell'ultimo secolo e che hanno rappresentato punti di riferimento per altri che si sono dedicati alla costruzione e riparazione di barche.

Egli, civitanovese, uomo di mare, vissuto quasi sempre a bordo di navi pescherecce e da trasporto, personaggio estroverso ed emblematico, in bilico tra i continenti dove lo reclamano affetti ed interessi, fornisce una sua lettura non sempre encomiastica di quella storia, talvolta con taglio poco rigoroso dal punto di vista narrativo, certamente polemico, ma sempre efficace e puntiglioso sotto il profilo documentario.

In merito ai Canaletti di Portocivitanova riteniamo di poter affermare che la loro origine immediata sia dal Porto di Fermo dove il primo rappresentante giunse negli anni a cavallo tra XVI e XVII secolo proveniente da Ancona. Ciò non esclude una precedente origine, dando rilievo al cognome che depone per una radice veneta. Daremo comunque conto di questa componente sangiorgese nella prossima puntata.

Mario Ferretti

## **I Canaletti di Portocivitanova**

I calafati erano gente inconsapevole d'essere qualcosa di più importante del ruolo assegnato loro, cioè semplici artigiani. Diciamo che erano una casta orgogliosa, questa sì, ma nulla di più. Quando subentrò l'acciaio, gli operai sognarono altri mestieri per i figli, si sentirono offesi del cambiamento. Quelli che continuarono erano gli eredi dei proprietari di cantieri. Ed a loro non giovò nemmeno il modo con cui furono sistemati, al termine dei lavori del porto, ammucchiati in spazi angusti e senza possibilità di sviluppo.

Se ne accorgeranno le generazioni future di certe scelte sbagliate e poiché anche quella contemporanea ignora il proprio passato, mi sono improvvisato scrittore perché qualcosa rimanga, anche se temo che in futuro non rimarrà traccia né continuità di quel mestiere.

Chi ricorda più "Patì", Mastro Peppe, che non ebbe mai un cantiere? Era il simbolo dei calafati vecchia maniera, conosciuto sino in Abruzzi. Un calafato

anarchico ed errante. Non era operaio, non aveva "padrone", non aveva impresa. Lavorava su richiesta degli armatori. E' questo un personaggio su cui bisognerebbe fare ulteriori ricerche ma di lui resta solo una memoria orale e presto sparirà anche quella.

Ma veniamo ai protagonisti di questo racconto, Angelo ed il nipote Luigi Canaletti.

I Canaletti, come chiaramente il loro cognome denuncia, sono di origine veneta e già nel XVIII secolo sono in quasi tutti gli approdi piceni, stabilmente o di soste nei lavori: Grottammare, Porto di Fermo (Porto San Giorgio), Porto Civitanova, Porto Recanati. Poi saranno anche in Ancona, La Spezia ed a Mar del Plata in Argentina (\*), in Albania.

Angelo, figlio di Luigi, discende da un ceppo locale, presente da quel periodo. Egli si realizza in un momento particolare, in cui il paese sta subendo una profonda trasformazione nel senso che da borgo marinaro sta diventando un paese-fabbrica, con conseguenti grandi mutamenti sociali. Gli operai stavano diventando classe politica e quando lui era appena ventenne si verificò l'assalto alla Caserma dei Carabinieri. Alcuni dei protagonisti di quei primi movimenti proletari diventeranno capi nei moti rivoluzionari in Emilia e Romagna, nelle settimane "rosse", nella battaglie sindacali nell'Italia pre-bellica.

Poi egli ha visto la Dittatura, la Seconda Guerra Mondiale che gli ha fatto chiudere il cantiere che aveva in Albania e quindi ricostruire quello di Civitanova distrutto dai bombardamenti.

Angelo non si era lasciato mai coinvolgere dalla politica, ma è stato il primo a far sì che il mestiere di calafato uscisse dalla mediocrità, non significasse correre in lungo le spiagge con la "marmottina". Lui ha creato un'industria che era stata ed era il suo unico sogno, il suo unico credo. Non è vissuto per far trionfare le sue idee, quindi non è stato né un eroe né un combattente. Semplicemente un calafato intelligente, capace, serio, che ha innalzato la fama del suo cognome ai massimi livelli del settore in campo nazionale.

Egli ha raccolto il testimone di una staffetta che era partita secoli prima e sul traguardo non si è fatto precedere dagli antagonisti, consegnando per primo quanto ricevuto. Il suo è un record ancora oggi insuperato.

Oggi a Civitanova c'è un Anconetani, un suo parente. E' uno che ha voglie ma è limitato dalla penuria di spazio in cui deve operare. Poi non ci sono più maestri d'ascia. L'uomo è fatto di cervello e gambe che conducono, di braccia che possono lavorare. Perciò se dove è nato si sente nell'impossibilità di svilupparsi egli cammina, si trasferisce. Valona, Durazzo in Albania hanno la strada indicata. Vedremo se sarà percorsa dagli Anconetani. Le condizioni attuali sono migliori, il sito naturale è strategicamente importantissimo. Inadatto al grande arsenale offre spazio ai cantieri tradizionali ed alla piccola industria meccanica connessa.

La pesca a Civitanova non ha avuto un passato, seppur abbastanza praticata, il grande rilievo degli altri centri piceni, come S. Benedetto, Porto San Giorgio o Porto Recanati. Nel 1853 la marineria era costituita da pescatori a servizio di un armatore che gestiva un bar (quello di Bernardini "permesso apertura e biliardo" chiuderà), un negozio di salumi (pesce salato), il commercio del gesso e del legname. Tant'è che i nostri pescatori, quasi tutti sciabicotti, venivano chiamati "farinelli" (facchini da sacchi). Gasperoni aveva una sciabica in proprio ed in proprio pescavano i Beruschi e Santini: quest'ultimo aveva anche un commercio di legname e da lui verranno i calafati con lo stesso cognome (il figlio Ruggero e il nipote Peppinello \*\*). Santini e Pierangelini sono di origine civitanovese, mentre altri come Verdini e Guizzi vengono da Grottammare ed hanno insegnato l'impiego della paranza tipo sambenedettese di 20 tonnellate circa.

Solo nel 1900 questi sciabicotti che all'occorrenza erano anche facchini, avranno la lancetta. Civitanova arriva fino a 250 unità di queste imbarcazioni. Gli storici locali hanno esaltato queste unità ed i loro equipaggi come il meglio della tradizione marinara adriatica, dimenticando questi non trascurabili particolari: attualmente, con barche da 1.200 Hp. il civitanovese (anconetano) fa la pesca locale sottocosta. Qualcuno va sul banco praticato già da barche dei sambenedettesi nel 1853. Operando e rimanendo ancorato al sistema della spola verso il porto dalle barche qui in arrivo, il marinaio civitanovese ha subito una sorta di limitazione psicologica che gli ha impedito di pensare ad orizzonti "atlantici" come è invece accaduto per altri, per i quali magari era stata intuita come esigenza già all'inizio dell' '800.

Dicono che quando venne il Duca d'Austria a Loreto per rendere omaggio alla Madonna dopo la battaglia di Lepanto si fosse fatto precedere da prigionieri turchi in catene ed insieme ad essi sia passato sotto un arco di fiori. Quei prigionieri sembrano stati liberati e poi regalati a Fermo. Che ci sia un nesso tra quegli individui e il differente sviluppo successivo delle due marinerie?

Comunque nel 1853, così come riportato in un documento dell'Archivio Comunale di Civitanova, al Porto di Civitanova operavano i seguenti calafati:

- Canaletti Pasquale di Filippo : calafato operaio
- Canaletti Luigi di Giorgio : calafato operaio
- Canaletti Giorgio : calafato patentato
- Canaletti Filippo : calafato capo
- Canaletti Giuseppe : "carrettiere". Era l'addetto del cantiere preposto al "carromatto", con il quale lavorava e trasportava tronchi anche per Tesei.
- Canaletti Nicola : locandiere. Il padre era calafato invalido sul lavoro ed aveva ottenuto la licenza di esercitare locanada.

Allora chi aveva qualche possibilità economica e non poteva continuare col suo mestiere, si vedeva accordata una licenza di commercio. Chi era povero e storpio, ossia "miserabilissimo", si vedeva accordato il diritto di questua, ma doveva esibire una targa di latta numerata. Anconenati (moglie di Pellacchiò) aveva il n° 47.

- Bramucci Giuseppe : venditore di vino ed all'occorrenza calafato.
- Bramucci Luigi di Giuseppe : operaio calafato.

Troviamo questi altri che esercitano mestieri legati al mare:

- Bernardini Gaetano (la moglie è una Canaletti) : spacciatore di sale e caffettiere. Ha una sciabica da imbarco.  
Va detto che il conte Frisciotti Bernardino aveva a Civitanova alcune barche con braccianti di mare. (sciabicotti)
- Beruschi Giuseppe : Paranze due
- Cellini Fedele : Carrettiere pescivendolo
- Fazzini Giuseppe : Barca; forse una "cacciatore" con la quale si traghettava fino a S. Elpidio (Vedi documento del 1876, relativo all'accertamento di morte. Era venuto a comprare cocomeri, si prese una bastonata in capo e morì durante il tragitto)
- Gasaproni Luigi : Sciabica
- Guizzi Vincenzo : Paranze n° 6; si conoscono le tre lasciate al figlio Saverio. I Guizzi entrano nella comunità di Civitanova nel 1600 e vengono da Grottammare.
- Giulietti Antonio : Carrettiere pescivendolo.
- Macellari Silvestro : Salumario che è anche armatore di 2 Paranze.
- Martellini Francesco : Barbiere ciabattino e venditore di liquori. Non ha niente a che vedere con il mare pur essendo un Martellini
- Martellini Pasquale : Commerciante di legname. I M. provengono da Petriolo vicino al querceto Bandini. Armatore di sciabica.
- Mignarelli Agostino : Ricco possidente di Macerata, commerciante di legnami. Ha una barca il cui capitano di armamento è un Beruschi.
- conte Morrone Mozzi di Fermo: Commerciante di legname, una barca.

- Perini Antonio : Ha una Sciabica.
- Pierangeli Giuseppe : Barca e negozio di legnami. Sciabica e "negoziante opera mista" (?)
- Vedova Santini Angela : Barca e negozio di legnami.
- Santamaria : Carrettiere pescivendolo.
- Verdini Filippo : Tre paia di Paranze, proviene da Grottammare.

In un documento del 1801 dell'Archivio Comunale di Civitanova è detto:  
*Al porto di Civitanova ci sono le barche di Cellini e di Olivieri.*

Questa segnalazione è stata interpretata come una vera e propria registrazione di naviglio immatricolato nel nostro porto. I fatti, invece, dovrebbero essere i seguenti: Giuseppe Cellini è un capo Insorgente prebendato dalla diocesi di Ripatransone. I suoi parenti sono a Marano. Durante la guerra civile tra Giacobini e Sanculotti del 1799 (presa di Civitanova) ci fu la tregua per i Trattati. Il Nunzio Apostolico ordina che le armi sbarcate al Porto di Civitanova debbano essere consegnate ai Francesi. Dunque può essere che il Cellini di Marano e Olivieri di S. Benedetto si trovassero in transito nel Porto di Civitanova dopo essersi riforniti oltre Tronto.

Dallo specchio di cui sopra vediamo che gli armatori di barche sono Beruschi, che è anche capitano, Guizzi capitano con molti dipendenti e Verdini. Gli altri erano solo armatori di Sciabiche. Da ciò si desume che, a quell'epoca, non vi fosse una grande tradizione di pescatori al Porto di Civitanova.

(\*) Riteniamo utile riportare quanto ha scritto Roberto Tomas Barili, nel suo *Italianos de Mar del Plata*, Vol. II, Istituto Grafico Italiano, 1989 (pp. 90-91), tradotto dal testo in lingua spagnola:

Francesco Chiodini è stato un calafato di barche da pesca di lunga applicazione.

Mar del Plata ha ricevuto l'apporto emigratorio di una grande quantità di tecnici e di individui preparati in molte funzioni, i quali hanno collaborato in ogni settore della vita cittadina. Tra quelli figura "don" Francesco Chiodini il quale nacque a Civitanova, provincia di Macerata, Italia, il 28 Agosto 1882, da Alessandro e Cleopatra Mazzarini, anche loro nativi di quella località, ove erano dediti ad attività commerciali.

Egli approdò in terra americana a Buenos Aires nell'anno 1905, ed iniziò subito a lavorare nel cantiere dei Zanni, dove rimase quattro anni, divenendo poi "capataz" di carpenteria nelle ferrovie del Sud per un anno; in questo impiego si spostò successivamente verso la parte meridionale della provincia di Buenos Aires, raggiungendo quindi Bahia Blanca e Porto Belgrano. Sempre nella carpenteria si impiegò poi a Juancho. Nel 1908 si sentì attratto da Mar del Plata, della quale gli arrivavano da

molte parti segni di apprezzamento. La sua conoscenza della carpenteria navale gli permise di riparare una lancia del pescatore Pasquale Cionfrini (originario di Porto San Giorgio n. d. r.) che faceva acqua. Di questo suo lavoro di calafato il proprietario rimase molto soddisfatto. In virtù di questo risultato Chiodini si dedicò decisamente alla costruzione ed alla riparazione di barche e sandolini.

Nelle vicinanze della sua abitazione, a calle Mitre 2940, avevano una scuola di mestieri Mitre, Castelli e Alvarado. La prima lancia che costruì fu chiamata "Garibaldi", nell'anno 1914. Il costo dell'imbarcazione, di 26 piedi di lunghezza, ossia circa 8 metri, era di 1.200 pesos, pagatigli ratealmente a secondo dell'incasso mensile. La seconda imbarcazione fu la "Regina Elena" per un pescatore siciliano, Trincali, la terza "Maria Scala", quindi un'altra per Alfio Spada, un'altra ancora per Alfio Greco ... e tante altre, ossia la maggioranza delle imbarcazioni della flottiglia di Mar del Plata.

La costruzione di ciascuna lancia richiedeva più o meno un mese di lavoro che egli realizzava personalmente.

In uno di quei libretti dove annotava i dati per la costruzione delle lance figurano imbarcazioni del peso di 30, 20, 10, 5 e 2 tonnellate; vi figurano anche barche realizzate per il Club Pesca, per lo Yacht Club Argentino di Playa Grande.

La maggior parte delle lance che operavano nella pesca a Punta Iglesia erano state costruite da "don" Francesco Chiodini, essendo il costo molto accessibile, approssimativamente intorno ai 1.200 pesos.

Quando il 2 Aprile del 1924 un violento temporale distrusse il molo Lavorante e si inabissò una gran quantità di lance, si costituì un *Comitato di Pronto Soccorso per i Pescatori Danneggiati per il Temporale*, il quale era presieduto dal signor Eduardo Peralta Ramos, affiancato da Hernan Ayerza, dal tesoriere Josè Ventafrida, dal pro-tesoriere Bautista Etchegoyen e dal segretario Julio Cesar Gasco sotto la supervisione del viceprefetto locale Juan Carlos Barla. Questa commissione firmò un contratto con il signor Chiodini - al quale i pescatori contribuivano con una spesa di 7.000 pesos - per la costruzione di 16 lance da pesca in sostituzione di quelle perite nel temporale. I motori furono acquistati dalla Casa Kelvin. Queste nuove imbarcazioni si costruirono nel porto locale, nell'imbarcadero e cantiere "El Triunfo" che Francesco Chiodini aveva in società con Vincenzo Falaschini, società che aveva la denominazione di "Chiodini e Falaschini". Tra le quaranta lance costruite sino al 1925, certamente la più grande fu quella della delegazione locale dello Yacht Club Argentino, larga più di 11 metri, battezzata "Mar del Plata".

Egli costruì ancora molti sandolini, barche da salvataggio della lunghezza di 4 metri, debitamente equipaggiati, molto veloci e dotati di grande manovrabilità.

**\*\* Cfr. Carla Mascaretti, *Giuseppe Santini, una vita per le barche*, suppl. di "Cimbas" n° 14 Maggio 1998.; Mascaretti, *Idem*, (in) *Civitanova. Immagini e storie*. 7 Comune di Civitanova (pp. 109-135)**

Pino Perotti

## **La crisi della pesca in Adriatico alla fine degli anni '20 del XX secolo**

Quello che sembra apparire un processo di continuità nello sviluppo della pesca in Adriatico, almeno per quanto riguarda gli anni tra le due guerre mondiali, è stato invece condizionato da particolari e differenti ragioni di crisi. Non dimentichiamo, tra l'altro, che tutta la navigazione, ma soprattutto quella da pesca, si era avviata altrove - e da tempo - ad imboccare decisamente la strada della trasformazione dalla propulsione a vela in quella a motore, ma che qui trovava ancora grossi ostacoli in limitazioni strutturali e culturali. (1)

E' difficile rintracciare oggi nelle carte degli archivi locali, e tanto meno in quelli dello Stato, documentazioni soddisfacenti che possano illustrare tutte le vicende di quel periodo, legate a tali problemi. (2)

In assenza quindi di testimonianze di altra natura e la pressoché scomparsa di ogni opportunità di reperire fonti orali è giocoforza affidarsi anche alle fonti giornalistiche, peraltro non sempre attente a questo settore della vita nazionale.

Nella nostra ricerca ci siamo imbattuti in un interessante intervento effettuato da un non ben identificato Cap. G. Ricci sul "Corriere Adriatico" del 31 Gennaio 1928 che riteniamo utile riproporre nella sua integrità.

Molte delle affermazioni appartengono alla sfera dell'ovvio, soprattutto se viste con gli occhi di oggi, ma ce ne sono altre che ci sembrano interessanti, come la notizia su quei precursori in Italia, nell'idea della motorizzazione peschereccia, di Civitavecchia (1875).

Riveste carattere di una qualche novità il tentativo di fare un bilancio economico della gestione di una barca, indicata, ai fini assicurativi, nel valore di L. 30.000.

Peraltro ci è sembrato coraggiosa, tenuto conto degli anni, la conclusione, fatta emergere dall'analisi dei costi: quella di uno sfruttamento disumano dei lavoratori dediti alla pesca, unico anello "forte" del sistema economico, senza i riferimenti di rito per quei sacrifici, alla "Patria" o all'"Italia".

Attraverso la lettura delle constatazioni, più che le pessimistiche previsioni sulla diminuzione della pescosità del mare, si capisce la dismissione - proprio in quel periodo - delle barche più grandi (leggi trabaccoli e paranze) e l'adozione su scala generale di barche più piccole (bragozzetti o lancette), manovrabili con equipaggi assai ridotti. In questa direzione deve aver contribuito anche l'avvento del "divergente", strumento che indirizzerà sempre più decisamente verso il sistema di pesca con la barca singola, abilitata a trascinare da sola la rete. Taluni fanno coincidere l'avvento del divergente con il sistema di pesca con la rete "alla francese". (3)

## **Meticolosa analisi tecnica, umana ed economica della crisi della pesca velica nei nostri mari**

31 Gennaio 1928

L'impoverimento "ittico" del mare Adriatico è stato causato dall'assoluta mancanza di efficace vigilanza per evitare le infrazioni alla pesca abusiva e, come diretta ed immediata conseguenza, è arrivata la crisi della marina velica.

In quasi tutte le marine dell'Adriatico le belle vele arabesche dei bragozzi, come pure le candide vele latine del Tirreno, vengono ammainate lentamente perché lo scarso prodotto non compensa equamente le fatiche dei pescatori e le molte spese degli armatori di pesca. La crisi è latente e procede lentamente verso la sua soluzione logica e naturale di ogni attività umana basata sulle primitive forze della natura.

### Le primitive forze della natura: il vento e la forza fisica dell'uomo

L'organizzazione tecnica di questa primordiale piccola industria peschereccia è legata a due elementi naturali: la spinta del vento e la forza fisica dell'uomo. La trazione del natante e della rete in rimorchio viene ottenuta dalla "scomposizione" della forza del vento sul sistema velico, mentre il recupero della rete avviene a mezzo di robusti muscoli dei pescatori in un lavoro bestiale e quanto mai rudimentale, che ci rimanda con la memoria alle vecchie leggende degli schiavi.

I capricci del vento, quando c'è, sono tanti e sballottano il naviglio da un capo all'altro della costa, da 'mane' a sera, molto spesso senza alcun risultato. A bordo ci sono numerosi pescatori che debbono pur vivere ed hanno pur le loro modestissime esigenze della vita moderna; e debbono essere numerosi necessariamente per ottenere questo sforzo fisico collettivo sufficiente alle esigenze della navigazione e della pesca.

Ma il vento è una forza gratuita solo apparentemente e per sfruttarlo occorre una attrezzatura costosa ed una preparata e sufficiente maestranza non meno costosa. Ma questo sforzo apparentemente gratuito non è sempre nelle desiderate condizioni di intensità, direzione, ubiquità. Questi elementi sono quasi sempre disparati, contrastanti ed interferenti, che per utilizzarli disperdono notevoli energie, che non solo ne annullano l'apparente beneficio ma ne costituiscono un gravame che è sopportabile soltanto da condizioni generali di eccezionale favore.

Accade poi che per circa cento giorni all'anno non spira vento e la "calma piatta" domina accidiosa su estese zone di pesca. Allora si sta in porto o bloccati in alto mare, spesso con il prodotto della pesca che imputridisce. Ed il materiale si consuma ed i pescatori, che non producono, debbono vivere.

Poi ci sono le incidenze discordanti, di vento e di mare, che impediscono la pesca; mare grosso senza vento, con poco vento o con vento in direzione diversa; in conclusione la pesca velica ha in media, secondo le località, dalle centocinquanta alle duecento giornate lavorative.

Questo periodo di lavoro produttivo deve essere sufficiente a far vivere i pescatori che vi si dedicano ed a far fruttare il capitale impiegato dal proprietario od armatore delle barche.

Molte specie di pesca velica, essendo saltuarie, perché stagionali, e quindi di per sé stesse aleatorie, possono reggersi ancora perché non richiedono grossi navigli e quindi forti capitali e chi vi si applica può trovare compenso diverso nei rimanenti mesi.

#### La pesca a strascico maggiormente a rischio!

Ma la pesca a strascico, che è la maggiormente diffusa e che per la sua caratteristica è quella più suscettibile di vera trasformazione industriale, durante il suddetto periodo lavorativo non produce abbastanza per compensare equamente le fatiche ed i rischi dei pescatori, i quali, su ogni coppia di barche sono molti, da otto a sedici.

Ma a questa specie di pesca velica, oltre agli elementi negativi più sopra accennati, quali la scarsità del prodotto e le deficienze proprie del sistema velico, vi si aggiunge un'altra passività di carattere prettamente tecnico-peschereccio, cioè la rete paranza, lo "Chalu boenf" o "Gangui" dei francesi.

La rete paranza tranese o resinara, è rimorchiata da due barche e può avere la larghezza della sua bocca ed è aumentata dall'azione delle funi che, trascinando la rete in parte sul fondo, sollevano delle "nubi di fango" che spingono il pesce verso l'interno e quindi nel "sacco" della rete stessa. Ma per ottenere un vasto campo di azione delle funi occorre "calare" molte, qualche volta mille metri e più, ma ciò non sempre possibile perché dipende dall'intensità del vento, dalla sua direzione e dallo stato del mare.

Così normalmente il potere di cattura della coppia a vela, è limitato a circa dieci metri e qualche volta si limita solo alla larghezza del sacco, ossia a tre-sei-metri. Le esigenze tecniche di questa rete, collegate con la variabilità del vento e del mare richiedono la costante attenzione dell'equipaggio perché mantenga alle due barche la stessa andatura ed il miglior parallelismo, per non deformare la posizione della rete sul fondo del mare.

Anche la manovra per il recupero della rete richiede numeroso equipaggio, manovra ardita e prudente per il passaggio del rimorchio ad una sola barca. Il recupero viene fatto a braccia e spesso con uno speciale spezzone di cavo, che attorcigliato ad una estremità alla spalla del pescatore, e chiamato perciò "collare" ed incattivito con l'altra estremità alla fune della rete, serve a meglio effettuare la trazione. Il recupero è lento e faticoso perché oltre al peso di tutto il complesso della rete ed al pesce catturato, vi si aggiunge una notevole quantità di fango, sassi e detriti di ogni sorta, che pur con la spinta dovuta allo spostamento del volume, richiede uno sforzo costante e notevole.

Con questa organizzazione primitiva non c'è da meravigliarsi se in sedici-diciotto ore di snervante lavoro si riesca a compiere una "cala", e trarre dal mare pochi chili di pesce, dei quali solo un quarto, ed eccezionalmente un terzo, sono di prima qualità.

Questa famosa prima qualità che si paga sui mercati di produzione in media otto lire e che al consumatore giunge dalla sedici alle trenta lire al chilo! Però la media del

prezzo di tutto il pescato si può calcolare a L. 4 al chilo e per una produzione media giornaliera di Kg. 40 fanno un totale di L. 160.

Progetto economico di motorizzazione delle barche da pesca stilato dai fratelli Bellettieri di Civitavecchia nel 1875!

Nel 1875 i fratelli Bellettieri di Civitavecchia, in un loro progetto per la motorizzazione delle barche da pesca, calcolavano, per una coppia di barche adibite alla pesca a strascico, una produzione media di un quintale al giorno, al prezzo di L. 175; oggi, impoveritosi il mare, per questa unità di pesca calcoliamo Kg. 40 di pesca al giorno.

Abbiamo quindi gli elementi base per fare un piccolo calcolo abbastanza esatto del costo di esercizio di una coppia di barche a vela esercitanti la pesca costiera a strascico.

TABELLA ECONOMICA N° 1

Entrata:

L. 160 al giorno per n° 200 giorni lavorativi all'anno L. 32.000

Uscita annuale:

|                                                                                                                                                                       |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| consumo di velatura                                                                                                                                                   | L. 1.000  |
| consumo di reti (due all'anno)                                                                                                                                        | " 3.000   |
| consumo del calamento (uno all'anno)                                                                                                                                  | " 2.960   |
| consumo di cordami vari, alberi, penne,<br>stuzze, remi, ecc.                                                                                                         | " 1.000   |
| spalmature                                                                                                                                                            | " 1.000   |
| riparazioni                                                                                                                                                           | " 1.500   |
| assicurazione del capitale calcolato in<br>L. 30.000 al 5°/°                                                                                                          | " 1.500   |
| spese di vitto e paghe all'equipaggio, all'anno<br>(calcolando un minimo di L. 300 al mese, per<br>12 mesi, per ogni pescatore e per numero 10<br>pescatori L. 3.000) | " 36.000  |
| TOTALE                                                                                                                                                                | L. 47.960 |
| DEFICIT ANNUO                                                                                                                                                         | L. 15.960 |

Abbiamo calcolato i pescatori a salario fisso mentre generalmente vanno a compartecipazione e questo sistema ancora in vigore in molti centri pescherecci ha giovato a prolungare la crisi perché ha legato lavoratori ed armatori al carro dell'azienda antieconomica e irredditizia.

Ma come si è visto nel computo, non si è tenuto conto di altri elementi, quali interessi del capitale, spese generali, ecc., ed al pescatore si è fatto guadagnare un salario misero (L. 300 al mese) mentre poi il disastro economico dell'azienda non si evita se si ingaggiano i pescatori alla parte. Infatti con questo sistema si sacrificano di più i lavoratori e si migliora alquanto la situazione del datore di lavoro.

Infatti, riprendendo il computo con gli stessi elementi abbiamo:

**TABELLA ECONOMICA N° 2**

Entrata annuale L. 32.000

**Spese**

|                                                                                                                                              |                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| consumo di velatura                                                                                                                          | L. 1.000         |
| consumo reti                                                                                                                                 | " 3.000          |
| consumo del calamento                                                                                                                        | " 2.960          |
| consumo alberi, cordami, ecc.                                                                                                                | " 1.000          |
| vitto all'equipaggio (10 persone)<br>(comprende L. 2 al giorno per ogni<br>persona equivalenti a L. 20 per 300<br>giorni, esclusi i festivi) | " 6.000          |
| <b>TOTALE</b>                                                                                                                                | <b>L. 13.960</b> |

**TABELLA ECONOMICA N° 3**

RESTANO L. 18.040

che sono divise nel modo seguente:

all'armatore la metà (generalmente) L. 9.020

all'equipaggio l'altra metà " 9.020

(ossia L. 902 all'anno per ciascun pescatore, vale a dire L. 3 al giorno)

Ma l'armatore dal ricavato di L. 9.020 dovrà togliere

|                        |                 |
|------------------------|-----------------|
| spese per spalmature   | L. 1.000        |
| spese per riparazioni  | " 1.500         |
| assicurazione capitale | " 1.500         |
| <b>TOTALE</b>          | <b>L. 4.000</b> |
| <b>ATTIVO</b>          | <b>L. 5.020</b> |

**Unico ipotetico possibile ma difficilissimo toccasana:  
la onesta ed inesausta laboriosità dei nostri pescatori**

Con questa misera somma, l'armatore si salva (ma miseramente a tutto danno del lavoratore) dall'immediato disarmo o dalla messa in liquidazione della propria azienda.

Non riteniamo di aver esagerato se prospettando la reale situazione della marina velica da pesca, ossia n° 36.000 (diciamo trentaseimila) barche e battelli da pesca, e di n° 121.000 (diciamo centoventunomila) pescatori marittimi, come risultano dalle statistiche ufficiali, abbiano dovuto constatare che la crisi è tanto grave che i primi segni precursori di fallimento e di inadempienze contrattuali sono all'ordine del giorno. Ma saremmo pessimisti, inconcludenti se ci indugiassimo troppo sul presente non intravedessimo gli inevitabili sbocchi alla precaria attuale situazione.

I quattro fattori negativi e cioè:

- 1) impoverimento ittico del mare;
- 2) deficienze proprie della produzione velica;
- 3) deficienze dell'attrezzo di pesca a coppia;
- 4) contratto a compartecipazione

potranno essere superati di gran lunga da un solo elemento morale di altissimo valore: la onesta ed inesausta laboriosità dei nostri pescatori marittimi.

L'autore, in appendice, fornisce una tabella su

#### LE DIVERSE QUALITÀ' DI PESCE DELL'EPOCA

|                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Prima qualità:   | Rombi, Merluzzi superiori a grammi 200, Palombi grandi                                                                                                                                                                                                                                         |
| Seconda qualità: | Merluzzi, Triglie, Calamaretti, Sfoglie, Cefali, Astrici grossi                                                                                                                                                                                                                                |
| Terza qualità:   | Sampietri, Rospi, Seppie, Polpi, Seppioline, Teste grosse, Totari, Alici, Sarda con squame, Palombetti, Frittura scelta (merluzzetti, busbane, passere, ecc.), Razze (quelle grandi sventrate), Gattucce grosse, Scorfani grossi, Astrici piccoli, Pannocchie femmine, Sgombri, Suveri, Manzo. |
| Quarta qualità:  | Sardella liscia, Pannocchie bianche, Scorfanetti, Gattucce piccole, Occhialoni grandi, Sgombretti piccoli, Alici piccole, Argentina grande, Tremole.                                                                                                                                           |
| Quinta qualità:  | Fragaglia, Occhialoni piccoli, Busbane, Argentina.                                                                                                                                                                                                                                             |

#### Note

- 1) Sull'argomento vedi Ugo Marinangeli, *L'evoluzione della pesca nelle Marche nei primi anni della motorizzazione ed alcuni suoi protagonisti*, "Cimbas", n° 14/1998, pp. 31-51 e relative note, nella quale si riportano ampi stralci della relazione di Jack La Bolina (Augusto Vittorio Vecchi) per il Ministero della Marina Mercantile, apparsa sulla "Rivista Marittima" del Dicembre 1921.
- 2) Sull'argomento vedi anche G. Di Giacomo *La pesca nell'Adriatico. Una polemica proficua*, "Picenum" Roma Ottobre MXMXII, pp. 197-200; Giovan Battista Lucarelli, *Per la Grande Industria della Pesca Marittima*, Stab. Arte della Stampa, Pescara 1924, entrambi citati da Marinangeli; AA.VV. *Le emigrazioni marinare sambenedettesi. Una civiltà altrove*, "Cimbas" numero speciale del Febbraio 1998.
- 3) Qui non vengono affrontate compiutamente le problematiche legate agli approdi che invece avranno ripercussioni notevoli nello sviluppo della pesca a motore. Vedi U. Marinangeli, *S. Benedetto da borgo marinaro a centro peschereccio di primaria importanza* (sta in AA.VV. *S. Benedetto storia, arte, folklore*, a cura di Gabriele Nepi); Gabriele Cavezzi, *Il territorio costiero. Il porto di S. Benedetto* (sta in AA.VV. *Ruralità e Marineria*, Maroni, Ripatransone 1991).

Antonella Caselli

***Mare Adriatico: realtà e percezione nei pescatori sambenedettesi.***

*Motivazioni, metodi e risultati di una ricerca per la tesi di laurea* (Discussa con il prof. Bruno Egidi, Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Macerata, anno accademico 1998/99)

La motivazione che mi ha spinto a svolgere questa ricerca sulla "civiltà marinara", alla quale in qualche misura appartengo con la mia famiglia, è stata prettamente personale in quanto aveva lo scopo di essere un omaggio a mio padre, Lino Caselli, ed ai suoi quaranta anni trascorsi sul mare.

Un lavoro di tesi che man mano che ha acquistato forza e significato, ha finito per essere un elogio di quelli che sono stati e sono i "coloni del mare".

Un elogio di quella gente coraggiosa, abituata al rischio, alla povertà che con le sofferenze di una vita precaria e sempre avara di soddisfazioni ha instaurato con il mare un legame privilegiato che rende diversi questi abitatori del mare da coloro che sono estranei ad esso. Quindi con questo mio lavoro di tesi, intitolato *Mare Adriatico: realtà e percezione nei pescatori sambenedettesi*, ho tentato di esaminare il complesso rapporto di una comunità costiera con il suo mare. Della gente di mare ho provato a richiamare le storie, spesso non scritte, scoprendo un vero patrimonio di tradizioni, di credenze, di usi e costumi che rischia di cadere nell'oblio dell'indifferenza, rimasto ancora ben custodito solo nella memoria di pochi e nella letteratura locale, anch'essa praticata da una minoranza sempre più tale.

Ho cercato di capire i modi in cui i pescatori sambenedettesi hanno saputo rapportarsi con il mare, le sue risorse, le sue realtà. Ho tenuto presente, come documenti orali, in particolare i racconti sulla "vita di mare" su personaggi e mestieri che mi hanno dato elementi interessanti per capire un mondo alquanto isolato nel contesto cittadino, dotato di un proprio stile di vita, di un patrimonio di esperienze collegato strettamente alla vita in mare.

Attraverso poi gli spunti tratti dalle recenti conquiste di un settore specifico della geografia, quello della "geografia della percezione", ho cercato di inquadrare i modelli di vita in un contesto culturale specifico, quello sambenedettese, all'interno del quale è possibile individuare i risultati dei rapporti personali e sociali con l'ambiente, il lavoro, la famiglia, nelle dimensioni del quotidiano.

Pur avendo trattato diverse problematiche, tutte comunque riferite al mondo della pesca, è stata la percezione che i pescatori sambenedettesi hanno del loro mare, sorgente di preoccupazione, ma anche del lavoro per vivere, il tema al quale ho cercato, il più possibile, di attenermi, utilizzando come strumento di indagine e conoscenza la cosiddetta intervista guidata, ossia un test basato su sedici domande poste ad un

campione di trenta pescatori dall'età compresa tra i venti ed i settanta anni ed oltre. Nell'intervista, seppure il limite di età era settanta, ho tenuto conto anche di coloro che avevano compiuto e superato gli ottanta. Ho voluto infatti, dar voce anche a quei vecchi lupi di mare che, pur rimanendo ieri come oggi nell'anonimato, con le loro lancette hanno scritto da protagonisti parte della storia del mare Adriatico. A tale percezione ho cercato di dare un approccio interpretativo alquanto ampio, che cioè includesse non solo il mare fisico, ma soprattutto il "mare degli uomini" che quotidianamente lo solcano e poi ritornano, o sperano di ritornare, a terra.

L'intervista è avvenuta attraverso la "guida" di un questionario ed ha avuto per oggetto alcuni dei tanti problemi che assillano la pesca sambenedettese.

In particolare si è cercato di registrare le conoscenze possedute sul Mare Adriatico, mettendo in evidenza anche il modo secondo cui si sono formate.

Oltre ai pescatori locali (oltre il 60%) sono stati intervistati alcuni provenienti dai comuni limitrofi che, come Martinsicuro, Colonnella e Grottammare, gravitano per quanto riguarda la pesca in particolare, nella città di S. Benedetto del Tronto. Le conoscenze sembrano derivare prevalentemente dall'esperienza maturata sul mare, ma perfezionata a scuola, mentre il mare più frequentato risulta naturalmente l'Adriatico, la cui conoscenza è autovalutata in larga maggioranza "buona". Importante è poi il fatto che dello stesso mare sono ben conosciute alcune delle principali caratteristiche fisiche e la fauna ittica, mentre la tecnica di pesca più diffusa e nota risulta lo "strascico".

Tra le tradizioni più conservate nella memoria dei pescatori sono il temutissimo *Sciò* e la *Notte dei morti*, ambedue riferite alla pericolosità della pesca adriatica.

Infine è da mettere in risalto che un buon 47% degli intervistati è orientato a valutare positivamente il futuro della pesca in Adriatico, in particolare per quanto riguarda la marineria sambenedettese, anche se l'indagine in loco mi ha portato a scoprire l'esistenza reale, ed i moltissimi risvolti dell'attuale "crisi della pesca". Ho potuto constatare come essa vada riferita non alla diminuzione di quantitativi di pesce pescato che al contrario sono in crescita, ma piuttosto allo sfruttamento indiscriminato della risorsa faunistica attraverso l'utilizzo di imbarcazioni rese troppo potenti e sofisticate e purtroppo in grado di deturpare l'ambiente biologico del "pescosissimo", almeno un tempo, mare Adriatico. Inoltre sono apparsi chiari, come fattori di crisi, alcuni comportamenti propri della realtà sociale del mondo della pesca; fra questi posso segnalare come problema preoccupante, la mancanza del ricambio generazionale, in quanto sono ormai pochi i giovani che decidono di prendere la via del mare, non c'è in loco quella forte motivazione che li porta a dover affrontare e superare le numerose difficoltà e i grandi sacrifici che, seppure la qualità della vita dei pescatori sia migliorata rispetto al passato, rappresentano comunque il prezzo da pagare; la mancanza di personale che si dedichi a studi per migliorare la gestione del mare, la presenza di una forte componente di immigrati, specie tunisini, tra gli addetti e uno

stato di competizione tra questi ultimi, sentiti come minaccia per il proprio posto di lavoro, e la marineria locale.

Negli anni a venire, si parlerà di crisi, come pure di stabilità, di miglioramento della pesca; è certo comunque, che essa non andrà mai ad esaurirsi perché fa parte della vita stessa delle città di mare, almeno sino a che il mare avrà vita.

In verità altri temi si sono rivelati degni di approfondimento, come il *fermo biologico*, la *selettività di una rete a strascico*, la *politica di rottamazione degli scafi finanziata dallo Stato*, sui quali spero di poter ritornare da queste stesse pagine.



Gruppo di famiglia di uno dei tanti rami dei Piunti presenti a San Benedetto.

Nicola Romani

## **Il coltello del pescatore.**

Dopo oltre mezzo secolo di pesca e navigazione, l'autore di "Memorie di un uomo di mare di San Benedetto del Tronto" (vedi numero speciale di "Cimbas" Ottobre 1995), torna a collaborare direttamente con noi. "Approdato" alla pensione ma non "sbarcato" dal mondo in cui è nato e vissuto, ci ha dato un piccolo contributo, sotto forma di registrazione, parlandoci del "coltello" del pescatore, un oggetto che ha rappresentato, e per certi versi rappresenta, una sorta di protesi metallica degli uomini che hanno a che fare con le reti e le "reste".

Egli ci ha ricevuto nel magazzino dei materiali da pesca del vecchio lupo di mare-capitano-armatore, Giuseppe Romani "Settele", dove si intrattiene per dedicarsi al suo hobby preferito, la pittura, e, in assenza del titolare, "dare un occhio all'ambiente", a metà strada tra un museo della pesca e un deposito d'armamento.

Ovviamente il riferire è accompagnato da gesti eloquenti e da commenti, le conferme, le puntualizzazioni di altri "capitani" presenti, pensionati come lui, di cui uno con una carrozzina ed un bimbo che si mostra seccato della sosta non programmata e così lunga.

All'alba, quando il pescatore usciva di casa, fuori dell'uscio, dopo il segno di croce, compiva un gesto altrettanto istintivo: si tastava la tasca posteriore destra per accertarsi se aveva preso il coltello. Senza quell'arnese si sarebbe sentito nudo e perduto.

Il coltello veniva impiegato in mille usi e pur avendo una lama in grado di procurare ferite profonde, non si ricordano impieghi men che legittimi. Forse nei tempi più antichi in qualche rissa con individui di altre marinerie, ma nel mio ricordo non esiste alcuna circostanza nella quale un marinaio sambenedettese abbia usato il suo coltello per ferire un altro individuo.

L'impiego che invece veniva richiesto per primo era quello di usare la punta della lama, nella sosta da "Braccette" il tabaccaio; subito dopo era la tappa d'obbligo la caffetteria di "Mariucce", poi rilevata da "Flà", dove il marinaio andava a prendere il caffè con il mistrà. La punta serviva per infilzare il sigaro dalla scatola, tra i tanti che erano in mostra, per portarlo sotto il naso ed annusarlo, quindi fare la scelta non senza sussiego e ponderazione. Un rituale eguale per tutti e che ciascuno risolveva in funzione dei propri gusti.

Rivolgendosi a qualcuno che aveva atteggiamenti incomprensibili, il pescatore usava interpellarlo con la frase "Ma che c. di sigaro fumi?", alludendo al nesso tra la scelta del sigaro ed il comportamento. Come dire: il sigaro, specchio dell'anima o, quanto meno, dell'indole.

Ma il sigaro prima di essere fumato veniva tagliato a metà, quando addirittura non veniva masticato; e qui il coltello veniva usato nella lama. Le due estremità, invece, erano spezzate con i denti, per sentirne il sapore.

Il coltello, una volta a bordo, veniva richiesto per mille usi, domestici e di lavoro, di igiene personale, nella cucina e nel consumo dei pasti. Taluni, predestinati da familiari più anziani ed ammaestrati in segreto sulle formule, compivano i gesti di scongiuro contro "lu scijò", la tromba marina, letteralmente tagliando l'aria e con essa l'arrivo del groviglio di vento e d'acqua che incarnava - secondo la leggenda più diffusa - le anime di morti ammazzati. Per questo compito egli veniva indicato come "lu tajatòre", il tagliatore, e lo speciale coltello era naturalmente "lu curtille de lu t."

Sul lavoro il coltello serviva anzitutto per "capare" il pesce, ossia pulirlo e liberarlo dalle scaglie, sventrarlo, decapitarlo, spezzarlo, a secondo delle specie e delle destinazioni.

Quando la rete si rompeva e bisognava riaggiustarla, "rammacchiarle", se ne impiegava la punta per entrare delicamente dentro i nodi, allargarli o scioglierli e quindi ricomporli con lo spago e la linguetta. In questo senso la lama sostituiva le forbici e veniva impiegato per tagliare i pezzi di filo.

Il coltello è anche essenziale nelle cosiddette "rimpiommature", ossia ricongiunzione di due capi di una corda, dovendo allargare i capi di cui sono costituiti i due estremi da unire, entrare dentro il corpo di essi con destrezza e delicatezza per non deteriorarli. Ma per quest'ultima funzione era prevalente l'uso della caviglia, "lu pastire".

Il coltello serviva anche per costruire i due arnesi per lavorare le reti: "lu murelle", una sorta di calibro a forma di cilindretto ricavato dal legno di sambuco, e la "linguette", cioè la navetta che raccoglieva lo spago e passava tra una maglia e l'altra nella trama che avanzava. Va detto che i pescatori, al contrario delle donne, usavano "lu murelle" solo in caso eccezionali e si avvalevano per regolare il diametro delle maglie della rete del gioco delle dita, il medio e l'anulare.

Anche mio nonno Nicola Romani, "Cacalésce", usava il coltello per costruire "linguette", ma egli ci decorava altresì i bastoni da passeggio, mettendo in rilievo con una simbolgoia rudimentale gli aneddoti della Prima Guerra Mondiale dove fu, in un certo modo protagonista, essendo tornato decorato e mutilato. Comunque, il piacere maggiore che gli derivava dall'uso del coltello era quello di "scazare" la pipa, ossia ripulire il camino in una sorta di rituale minuzioso, accompagnato da ispezioni con le dita ed occhiate in profondità.

Esso serviva in cucina per gli usi normali nell'allestimento delle cibarie, tagliare il pane, pulire la verdura e la frutta, consumare i pasti. Privi di coltello, tra l'altro, sarebbe stato impossibile aprire le cozze o le ostriche senza rovinarle, per mangiarle crude con il succo di limone!

Di questo oggetto poi ci si avvaleva quando la barca era ritirata a riva per le riparazioni, onde rimuovere dal fasciame esterno dello scafo alcune incrostazioni, soprattutto i cosiddetti "denti di cane", passarne la punta dentro le fessure per verificare lo stato di conservazione del materiale di calafataggio.

Nelle pratiche di igiene personale serviva come stuzzicadenti, per tagliare le unghie delle dita...ma anche quelle dei piedi, per rimuovere delle callosità, in individui notoriamente quasi sempre scalzi.

Mentre Nicola sta parlando, uno dei presenti che si era allontanato, ritorna con alcuni esemplari di coltelli e li distribuisce in omaggio agli astanti. Sul manico di plastica è impresso il nome di Danilo Guidotti con l'indicazione della rappresentanza che esercita; sulla lama, invece, è incisa la parola "inox". Ringraziamo del gesto che ci sembra un atto di cortese partecipazione al discorso.

Va detto che quasi tutte le ditte che vendono prodotti per la pesca dispongono di questi oggetti con cui omaggiare i proprio clienti e gli amici i quali li accettano volentieri perché belli ed utili.

Romani sospende un attimo il suo dire, osserva l'operazione, poi scuotendo il capo prosegue.

Vedete, voi avete in mano un coltello che viene definito "del marinaio", ma esso è solo un'imitazione di quello di un tempo, anche se può essere egualmente impiegato per gli usi che vi ho riepilogato.

Ho detto "un tempo", perché ora non si costruiscono più. C'erano dei piccoli artigiani, nel vicino Abruzzi, a Colonnella, Controguerra, Civitella del Tronto, che non arrivavano in tempo a consegnarli, tanta era la richiesta da parte di tutte le marinerie da pesca italiana!

Il discorso è di nuovo interrotto dal capitano con la carrozzina che fatica a tenere a bada il nipotino, la cui voce risuona ancora, garrula, dentro il magnetofono: è Del Zompo Giuseppe, anche lui tanti anni di navigazione e pesca oceanica.

E' vero! Prima dell'ultimo viaggio ero in Sicilia, a Mazara del Vallo. Alcuni colleghi capitani di barca, saputo che tornavo a casa, mi hanno pregato di commissionare per loro 40 coltelli ad un vecchietto di Colonnella, l'ultimo che ancora li costruiva alla vecchia maniera. Ho saputo che anche lui è morto pochi giorni addietro.

Riprende Romani.

I coltelli oggi sono più belli a vedersi, hanno il manico colorato a secondo della plastica usata, portano sopra scritte color d'oro e fanno bella figura. Ma una volta che la lama ha perso il filo devi buttarlo via, perché l'acciaio inossidabile non si può riaffilare, si spezzerebbe.

Quelli di una volta duravano per anni. Avevano anzitutto il manico di corno ed erano costruiti uno per uno, a mano, curati nei minimi particolari. La lama poi, veniva ricavata dal ferro dolce temperato col fuoco e l'acqua fredda. Il filo veniva dato con la

mola e chi lo adoperava poteva riaffilarlo sino a ridurre la lama una striscia sottile. Il pescatore usava per questo scopo una pietra speciale, simile all'arenaria ma più dura, che solitamente sceglieva tra i sassi della ferrovia o nei letti dei torrenti.

Ed anche quello di "riarrotare" la lama era un momento di concentrazione e di sapiente uso delle mani, tra i tanti innumerevoli gesti del mestiere, ricchi di consapevolezza e di antica saggezza, di cui il vecchio coltello costituisce ormai solo un simbolo, una piccola icona della memoria, chiuso in fondo ad un cassetto insieme a qualche foto ingiallita.



## Recensioni dalla Slovenia

Duska Zitko, *Ladijsko polene. Le polene.*, Museo del Mare "Sergej Masera" Pirano, Pigraf Izola, Pirano 1997, pp. 16, ill. b. e n. + colori.

Nono della serie dei cataloghi del Museo del Mare di Pirano, questo opuscolo mette in luce le polene più rappresentative del ricco patrimonio istriano di questi simboli esorcizzanti, posti sulla prua delle navi antiche, facendo precedere la loro illustrazione da un excursus sul loro impiego, la terminologia adottata nelle diverse marinerie (tra l'altro *Bestion* a Ragusa e *Zvir*, ossia animale selvatico, a Hvar=Lesina), oltre al designante originario più diffuso di origine francese: *la pulain*. Incarnando miti e superstizioni, venivano intagliate e dorate da artisti, per cui se ne curava scrupolosamente la loro manutenzione, poiché è...*E' noto che i marinai trattavano con ogni cura le loro polene ed in caso di maltempo le proteggevano in quanto una scultura danneggiata portava sfortuna a tutto l'equipaggio.*

Oltre a ben fatte illustrazioni a colori, le pagine hanno il pregio della doppia versione italiana e slovena, di un testo scientifico molto pertinente - versione riveduta dell'articolo "Le polene delle navi nei musei di Capodistria e Pirano" pubblicato sulla rivista *ANNALES*, Annali di studi istriani e mediterranei n°6/19995.

Giuseppe Merlini

## Altre recensioni

"SIHMED", lettere de liaison 4, Università degli Studi di Perugia - Dipartimento di Scienze Storiche, 30 Ottobre 1999, pp. 20.

Segnaliamo qui questo numero del "bollettino" de la Société Internationale des Histories de la ME'Diterranée, in quanto esso ha ormai acquisito un carattere più vasto di quello nazionale, come anche vuole essere nelle sue finalità, così pure nella lingua adottata che è il francese.

Un importante strumento di relazione "mediterranea" tra le diverse scuole di pensiero che si apprestano "a fare storia", possibilmente "nuova" di questo bacino, ma anche sede ideale di discussione per linee di ricerca e di interpretazione nella grande mole di iniziative e di ragioni che si propongono quotidianamente.

Diversi ed interessanti i contributi, le segnalazioni di attività, convegni e seminari già realizzati o da tenersi negli appuntamenti futuri, i resoconti dell'attività della Società, le recensioni: queste molto estese e spesso anche in italiano.

A pag. 6 i lettori possono trovare anche il resoconto sul convegno del Novembre 1998 tenuto a S. Benedetto del Tronto su Corsari e pirati nell'Adriatico.

Alessandro Sciarra

## Recensione dall'Argentina

Miron Gonik, *USHUAIA, su Museo Marittimo*, Zagier & Urruty Publications, Ushuaia, Terra del Fuoco (Argentina), 1997 pp. 190, ill. b. e n.

Questo volume, edito con il patrocinio del Museo Marittimo di Ushuaia, rappresenta una guida allo stesso museo e nel contempo un piccolo trattato di "scienza" nautica. L'autore, modellista navale egli stesso, dopo la dedica ai congiunti in occasione del suo 50° anniversario di nozze, avverte infatti che il libro è *Navigare con l'immaginazione: breve rassegna storica e descrittiva delle barche i cui modelli sono esibiti nel Museo di Ushuaia, con le fotografie, i disegni, i piani ed i dettagli di costruzione*.

Ma è anche un piccolo trattato di navigazione, dove assume carattere di peculiarità l'indagine sulle imbarcazioni e le tecniche di navigazione delle popolazioni primitive della Terra del Fuoco.

La parte più specifica, dedicata ai modelli esposti, è anche un excursus sulle navi che hanno frequentato quei mari agli estremi della Terra. Troviamo infatti il modellino di una delle navi utilizzate da Magellano agli inizi del XVI secolo, la caracca "Trinidad"; l'urca "Concordia" della spedizione olandese del 1615; la caravella "Nuestra Senora del Buen Suceso" che per prima, nel 1619 circumnavigò la Terra del Fuoco, e diverse altre imbarcazioni, sino alla nave da trasporto A.R.A. "1° de Mayo" che per molti anni ha espletato servizio di collegamento tra la Terra del Fuoco, l'Antartide, le isole del Sud e Buenos Aires.

Per tutte le navi e battelli illustrati egli presenta i piani di costruzione e d'armamento; mentre per i modelli non illustrati visivamente, aggiunge le singole schede con le rispettive caratteristiche.

Troviamo nella seconda parte i capitoli dedicati all'edificio (ex penitenziario) che ospita il museo, il faro di "San Juan de Salvamento", alcune note di navigazione ed archeologia navale, quindi quelli sullo scafo, il timone, la vela, i remi e l'alberatura, le ancore, la vela quadra, la vela latina ed infine la navigazione dei popoli antichi.

I testi sono nella duplice versione spagnola ed inglese.

Si tratta di uno sforzo notevole, sostenuto da due autentici eroi (l'altro è il direttore del museo, Carlos Pedro Vairo, curatore delle note) che hanno mantenuto e mantengono presidio fisico e culturale, così come indicato nelle segnalazioni turistiche, "alla fine del Mondo".

Sull'esterno della copertina Vairo ha riportato la notizia che l'amico Gonik, dopo aver iniziato la stesura del testo nel Febbraio del 1998...*Lamentablemente pasó los últimos meses de su vida postrado ed una cama de un hospital: una penosa enfermedad no permitió que pudiese volver a su casa a terminar lo que había empezado.*

Gabriele Cavezzi

## Recensioni da Malta

Joseph Muscat, *The Maltese Vaxxell. The Third Rates of the Order of St Johan 1700-1798, (Il vascello maltese a tre ordini dei Cavalieri di S. Giovanni 1700-1798)* Pin (Pubblikazzjonijiet Indipendenza) Malta 1999, pp. 52, ill. b. e n.

L'autore, conosciuto come uno dei più qualificati studiosi di storia della marineria mediterranea e segnatamente del contesto maltese, con questo suo lavoro porta un ulteriore contributo alla conoscenza del patrimonio navale antico dell'isola.

La nave oggetto della ricerca è il "vascello maltese", in dotazione all'ordine di S. Giovanni nel XVIII secolo, componente di uno squadrone separato rispetto a quello della galee, che è rimasto in attività sino al Giugno 1798, epoca dell'espulsione dei Cavalieri dall'isola, dopo l'assalto e l'occupazione da parte dei Francesi.

Un contributo di ottimo profilo, anche dal punto di vista iconografico nell'ambito di un testo che scorre agevole, pur nelle esigenze tecniche imposte dai diversi argomenti (nomenclatura, costruzione, equipaggio e forza remiera, disciplina e ritualità religiosa, dotazione di accessori e di armi e loro dislocazione, stivaggio, ecc.).

In assenza di un piano di costruzione, e non essendo giunto a noi alcun disegno originale della sua struttura in cantiere o in opera, l'autore cita ed elabora le fonti accessorie, scritte ed iconografiche, locali e straniere, pervenendo ad un risultato di sicura conformità agli esemplari dell'epoca.

Non manca un'appendice storica per ricordarne i momenti d'impiego e di gloria. Notevole è il corredo bibliografico e dei riferimenti archivistici.



*Muscat in posa con un manichino del Museo Navale di Malata*

## Recensioni dall'Albania

"Dyrrah" n°1, Organo della biblioteca "Pall Engjelli" di Durazzo, pp. 144

Commovente nella sua veste tipografica che tradisce i sacrifici che i promotori hanno dovuto affrontare per fargli vedere la luce, nasce, come un fiore inatteso, questa iniziativa culturale albanese che dichiara di volersi occupare di storia e di archeologia.

Nasce per impegno redazionale e responsabilità dell'amico Hasan Ulqini, affiancato da Alfred Ziu.

In questo primo numero troviamo (pp. 4-12) *Kontakte te Qytetërmeve të Ilirise së jugut dhe të Epirit me qytetërimin Romak (I rapporti dei popoli dell'Iliria e dell'Epiro con il mondo occidentale tra I e IV secolo d. C.)*, di Fatos Tartari.

A seguire, di Halil Myrto, *Dy Dokumente të shek në arkivin Shtetëror të Lecës me njoftime mbi historinë e shqiptarëve (Documenti dell'archivio di Lecce su presenze albanesi)* (pp. 14-28).

Di Hasan Ulqini è *Koleji i shnjtë i "Vellesërvë Arvali" dhe fjala Arber* (pp. 30-34), *Shenime për humanizmin Shqiptar* (pp. 36-44) e *Leonik Tomeu, reformator i humanizmit evropian (Leone Tomeu, riformatore e umanista europeo)* (pp. 46-56).

Halim Maloku è l'autore di *Provinca Kihtare e Durrësit (Le provincie di Cattaro e Durazzo)* (pp. 58-66).

Nella sezione "Dokumente" troviamo, (pp. 68-104) di Halim Maloku, la trascrizione della *Serie degli Arcivescovi di Durazzo e brevi notizie*, curata nel 1899 da Lorenzo Mitrovic-Masreku, il cui originale si trovava nell'Ospizio dei Francescani di Scutari, ed oggi è nella sede centrale dell'Archivio di Stato. Si tratta di un'opera certamente utile per ricostruire un rapporto intenso, segnato spesso da vicende drammatiche, tra la sede Romana e l'episcopato della città albanese, in un'alternanza di presenze che hanno inizio con S. Cesare, uno dei 70 discepoli di Cristo, nominato da S. Paolo nell'Epistola ai Filippesi e ricordato nei Monologi Greci ed in altri testi ecclesiastici. E' anche la storia di una chiesa materiale, quella metropolitana, dedicata alla Madre di Dio e distrutta dai Turchi sin dalle fondamenta, nonché della dispersione di una comunità che contava sino ad allora 60.000 fedeli. Scorrendo queste pagine si incontrano tanti nomi di provenienza peninsulare e ci si imbatte nei Collegi Illirici di Loreto e di Fermo, fucine "specializzate" per sacerdoti di origine albanese da inviare oltre le linee dell'occupazione ottomana.

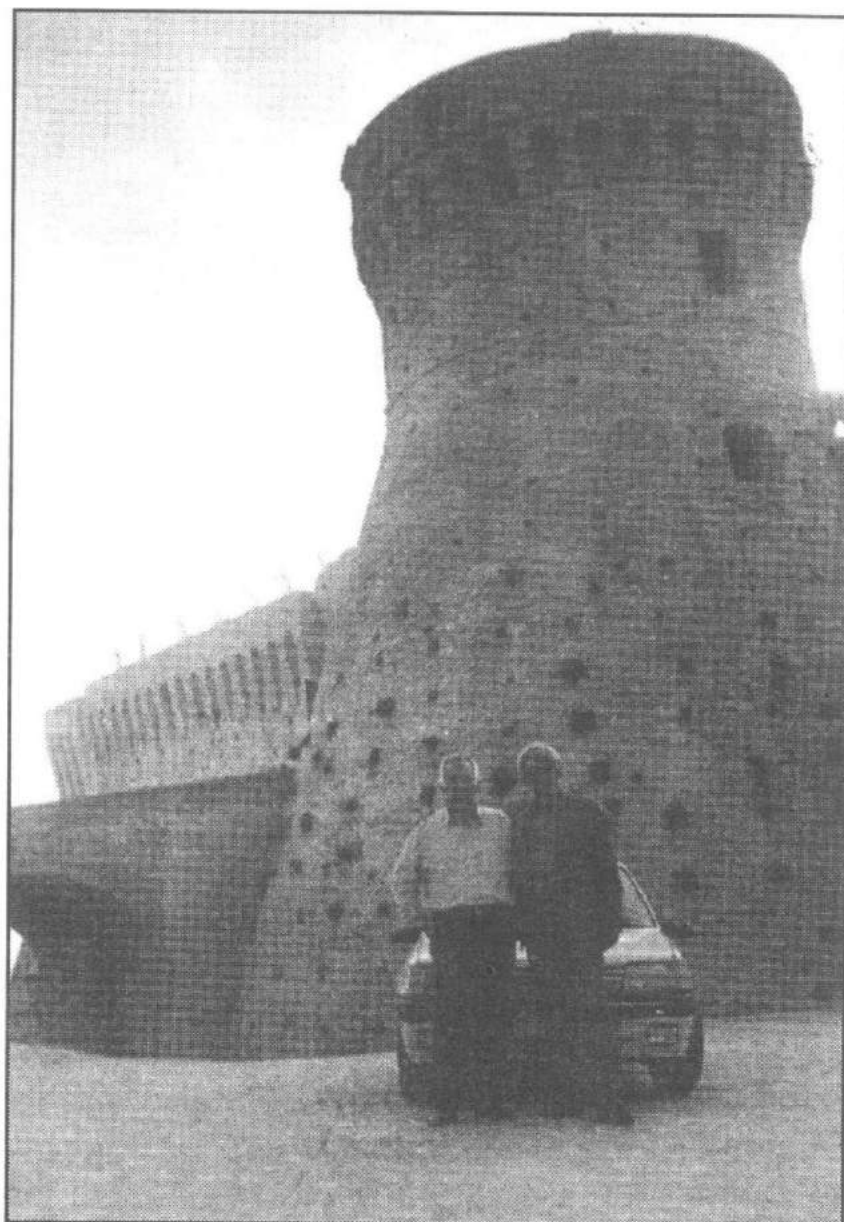
Singolare è la figura del beato Pietro da Durazzo, un individuo che dopo una prima parte della vita dedicata alla pirateria, e dopo essersi macchiato di efferati delitti, scelse la via dell'eremo, ritirandosi a Fornovo, nella diocesi di Bertinoro, dove innalzò con le elemosine raccolte tra i contadini, edificati dal suo esempio, un maestoso tempio alla Santa Madre di Dio, prima di spegnersi nell'Aprile del 1477.

Alfred Ziu presenta, a conclusione, la trascrizione di rapporti militari redatti da

comandi che operavano nell'area di Durazzo in occasione di una battaglia navale avvenuta il 2 Ottobre 1918, dal titolo *Disa dokumenta "Aksion detar kunder qyteti te Durrësit 2 Tetor 1918"* (pp. 106-139).

Questi due ultimi contributi appaiono nella versione originale in lingua italiana

Ugo Marinangeli



*Cavezzi ed Ulqini ai piedi della Rocca di Acquaviva, baluardo a lungo presidiato da presenze albanesi.*

## Recensioni dalla Germania ( a cura di G. Cavezzi)

**"Deutsche Schifffahrt" (La marina tedesca)**, organo del Museo navale germanico di Brema, Brema, n°1/92, pagg. 44, n°1/95, pagg. 32, n°1/96 pagg. 44.

Da soci in visita al museo navale di Brema (Germania), ci sono stati recapitati questi tre numeri di una piccola pubblicazione che illustra l'attività e gli studi che ruotano intorno a quella istituzione.

In carta patinata e veste editoriale abbastanza curata, vi sono presentati diversi lavori, alternati tra spazi pubblicitari che fanno capire come questa attività culturale non venga assistita interamente da risorse pubbliche, cosa questa consueta nella Repubblica Federale Tedesca.

Lo stesso museo vive essenzialmente con gli introiti dei visitatori e le quote di circa 1.500 soci che si definiscono, appunto, "amici del museo".

Questi tre numeri sono largamente rappresentativi dell'attività editoriale della rivista che si dedica, alternandoli, ad argomenti di nautica contemporanea ed antica, a problemi di museologia navale, profili biografici, recensioni, notiziari per manifestazioni nautiche, rievocative e quanto altro inerente la storia della marineria tedesca. I lavori, abbastanza stringati ed essenziali, corredati di foto in b. e n., hanno testi solo in lingua tedesca.

Nel n° 1/92 troviamo:

- Bernd Anders, *Dis DGzRS heute - Neue Aufgaben für die Seenotretter* (pp. 3-87);
- Reinhard Hoheisel-Huxmann, *Die Anfänge der deutschen Polarforschung* (pp. 9-14);
- Hans Wolbing, *Black Frost - Teufliches Eis an Bord!* (pp.15-18)
- Detlev Ellmers, *33 Jahre Engagement für Museen und Kultur an der Nordseeküste* (pp. 19-22);
- Dirk J. Peters, *Sichtbare Schifffahrtsgeschichte in Bremerhaven* (pp. 23-29);
- Susanne Kaiser, *Ein multimediales Forschungsprojekt im Museum* (pp. 30-32);
- Nicola Borger-Keweloh, *Floberei im Weserraum* (pp. 34-36);
- Wilfried Brandes, *Logger, Heringsfänger und Frauenarbeit* (pp. 37-38);
- Klaus-Peter Kiedel, *Fischerei - und Schifffahrtsgeschichte im Heimatmuseum Eckernförde* (pp. 39-41)

Nel n° 1/95 troviamo:

- Hans-Georg Bardenwyk, *Schiffe, die vom Himmel fielen* (pp. 2-5);
- Klaus Barthelme, *Serienstradungen von Pottwlen an de Nordseekusten* (pp. 6-10);
- Lars U. Scholl, *Zum 50. Todestag des Marinemalers Hans Bohrdt* (pp. 11-12);

- Hans Petersen, *Neu im DSM: das Werfmodell des ersten deutschen Unterseebootes U1* (pp. 13-14);
- Wilfrid Sorgenfrei / Heiner Volkers, *Mit Motorshlepper HELMUT unterwegs für das Deutsche Schiffahrtsmuseum* (pp. 15-17);
- Hans Petersen, *Eine halbe Million Schiffe aus Papier* (pp. 20-21);
- Rita Vogtmann, *Kumos und Kreuzfahrtschiffe* (pp. 22-25);
- Sail Bremerhaven '95 (p. 26);
- Kreuzfahrtschiffe an der Columbuskaje (pp. 27-28);
- Hans-Walter Keweloh, *Das Schiffahrtsmuseum in Rostock* (pp. 30-31).

Nel n° 1/96 troviamo:

- Albert Dreher, *In Sorge um den Menschen* (pp. 2-3);
- Lars U. Scholl, *Der Maler Hinrich Fokken-Esens (1889-1976)* (pp. 4-6);
- Burghard Hattendorf, *Bananendampfer auf Abwegen* (pp. 7-10);
- Klaus-Peter Kiedel, *Kustenschiffer* (pp. 13-15);
- Per Hoffmann, *Die Kogge auf dem letzten Schlag* (pp. 17-19);
- Uwe Schnall, *25 Jahre schiffahrtsgeschichtliche Forschung am DSM* (pp. 20-24);
- Hans-Walter Keweloh, *Kanus, Seekreuzer und Yachten - der Modellbauer Rudolf Teuber* (pp. 25-27);
- Rita Vogtmann, *"Maritimes" im Ruhrgebiet* (pp. 28-31);
- Albrecht Sauer, *Neuerwerbung für die DSM-Bibliothek* (pp. 32-33);
- Sigrid Kiedel, *Buten un Binnen - Wagen un Winne* (pp. 39-42);

Matthijs van der Velden, *Hafenarbert und tragergilden*, Museo Navale di Brema, Museo delle barche di Duisburg-Ruhrort, Rotterdam, 1998, pp. 22, ill. b. e n.

Come molti dei lavori improntati all'essenzialità che provengono dall'area germanica, anche questo riesce, in pochissimo spazio, a darci un'idea molto esauriente del tema che, come si specifica nel sottotitolo *Ein Beitrag zur Arbeitsorganisation in See- und Flusshafen vor 1850*, tratta dell'organizzazione a terra deputata allo sbarco ed imbarco delle merci con uomini e macchine.

Il periodo interessato si colloca nella metà del XIX secolo, ma troviamo diversi riferimenti ad altri periodi, anche nel corredo iconografico. In particolare l'autore ha indagato nei contesti di Stettino, Schiedam (Rotterdam), Colonia, Duisburg e Amburgo.

Non manca un riepilogo delle fonti letterarie, di forte respiro internazionale (Italia esclusa).

AA. VV. *The Hanse Cog of 1380*, Klaus-Peter Kiedel and Uwe Schall Ed., Brema 185, pp. 80, copertina a colori con ali ripiegate interne sulle quali sono stati riportati i disegni prospettici della nave, la scheda d'identificazione, e la bibliografia.

Seppure "datato", questo opuscolo interessa per il suo taglio scientifico rigoroso e, nonostante la stringatezza tipografica, riesce a conciliare un ricco corredo di foto, di disegni e di particolari che accompagnano i testi. Edito in Germania in due versioni linguistiche, a noi è pervenuta quella inglese.

Il libro, come si può capire dal titolo, tratta di tutto ciò che riguarda la "cocca" rinvenuta lungo le sponde del Weser, vicino a Brema, nel 1962, riportata alla luce e quindi restaurata per essere esposta in un apposito esclusivo padiglione, alla fine degli anni '70.

La nave è stata datata al 1380 ed innegabilmente rappresenta un reperto di assoluto valore universale, anche per il buono stato di conservazione di molte sue componenti.

Dopo la presentazione del direttore del Museo Navale di Brema, Hans-Georg Bardenwyk, troviamo *The Find of the Century in the Weser River. Bremen's Hanse Cog: discovery and identification* (pp. 7-14), di Siegfried Flidner, indi di Rosemarie Pohl-Weber *Underwater Archaeology on the Weser River Bed. Salvaging the Hanseatic Cog* (pp. 15-24). Seguono *Establishing the Date of Constuntion for the Cog* di Per Hoffmann (p. 25-27), *A Cog Shipyard in the 20th Century. Reconstruction of the Hanse Cog in the Deutsches Schiffahrtsmuseum* di Werner Lahn (pp. 28-41), *The Art of Preserving a Cog* di Per Hofmann (pp. 42-47), *Technology Surrounding the Bremen Hanse Cog* di Wolf-Dieter Hoheisel (pp. 48-51), *From Layng the Keel to Launching the Cog. Cog Building Around 1380* di Werner Lahn (pp. 52-59), *The History of the Cog as a Ship Type* di Detlev Ellmers (pp. 60-68), *"...But where do the ways part...?"* di Uwe Schnall (pp. 69-73) ed infine *The Life of a Sailor in the Hanse Period* di Klaus-Peter Kiedel (pp. 74-80).

Harald Focke, *Komm mit auf die Hansekogge! (Vieni con noi sulla cocca di Hanse!)*, GNT Brema 1999, pp. 28. Ill. b. e n. + colore.

Questo opuscolo è nato con intento didattico ed anche lo spessore dei fogli che lo compongono, quasi cartonato, lo fanno intuire. Ma insieme agli scopi più scoperti ci accorgiamo che gli autori riescono a far passare tutti i temi che possono riguardare un relitto di nave antica. E poiché si tratta della "cocca" di Brema (vedi sopra) non ci ripeteremo. Qui ovviamente le immagini sono in scala maggiore e più curate, ma non manca la bibliografia e tutta una serie di riferimenti per approfondire le ricerche e visitare il museo. La novità più vistosa è costituita da due inserti per ricostruire con le forbici (ecco la ragione del cartonato!) la nave ...e le ciabatte da marinaio dell'epoca.

L'autore è un docente del ginnasio di Solingen.

## **Recensioni dalla Croazia** (a cura di G. Cavezzi)

Sime Zupanovic, *I Croati e il mare - Da chi i Croati hanno imparato l'arte e la terminologia della pesca?*, "Antun Gustav Matos", Mihanoviceva, 28 Zagreb, 10000 Zagabria (Croazia) tel. (0)1.48 56 309 / 307 / 314; fax 48 56 316. Prezzo del I e II volume 805,20 kune; del III e IV volume 780,80 kune. L'ordine diretto all'editore da diritto allo sconto del 35%

E' stata recentemente presentata a Spalato l'opera in quattro volumi dell'eminente ittiologo spalatino dr. Sime Zupanovic. Il libro di Zupanovic *I Croati e il mare - da chi i Croati hanno imparato l'arte e la terminologia della pesca?* è la più ampia monografia alieutica pubblicata fino ad oggi in Croazia. L'autore, oceanografo e ittiologo, ha trascorso gran parte della sua vita attiva collaborando come esperto delle Nazioni Unite al progetto di ricerca della FAO sui mari e gli oceani mondiali. Il suo libro *I Croati e il mare* (2500 pagine) è l'opera di tutta una vita e una delle opere capitali della marittimologia croata.

Nel primo volume del libro l'autore parla innanzitutto dell'epoca precedente l'arrivo dei Croati sulle coste dell'Adriatico: delle prime tracce dell'attività pescatoria, dell'influsso del sostrato linguistico mediterraneo sulla terminologia della pesca, dell'influsso dell'espansione greca, dell'epoca romana, della piscicoltura nelle ville rustiche romane, dell'epoca bizantina nella storia dell'Adriatico. Discute poi l'origine dei Croati e come raggiunsero il mare, esaminando il loro rapporto con la popolazione romana insediata. Analizza gli statuti dei comuni dalmati, si sofferma sull'origine della denominazione della talassofauna adriatica. Tratta quindi la pesca al tempo della dominazione veneziana, il ritmo di scomparsa delle sardine, la pesca del corallo, il commercio del pesce, la produzione di sale, la legislazione sulla pesca, il rapporto tra la pratica della pesca e la scienza.

Nel secondo volume parla dell'arte della pesca sulla costa orientale dell'Adriatico dopo la caduta della Repubblica di Venezia, poi del rapporto tra questa attività e il clima. Qui è di particolare interesse il testo sulla correlazione tra i cambiamenti climatici e la pesca delle sardine. In questo stesso testo pubblicato più di vent'anni fa l'autore aveva giustamente previsto che l'Adriatico alla fine del secolo sarebbe stato carente di sardine. In particolare Zupanovic ha trattato la pesca d'alto mare con le cocchie (reti a strascico) e analizzato il comportamento di molte specie ittiche che si pescano con questo sistema. Nell'ultima parte del secondo volume passa ad analizzare il Mare Adriatico, la sua produttività biologica, parla delle differenze nello sfruttamento del mare tra la costa orientale e quella occidentale, della storia degli studi sull'Adriatico e del contributo della scienza contemporanea alla conoscenza del mare e al progresso della pesca.

Il terzo e quarto volume sono appena stati pubblicati. L'autore vi tratta la

terminologia croata della pesca, comprendendo in questa disputa linguistica l'intero spettro dei diversi aspetti e delle diverse discipline scientifiche che hanno affrontato lo studio della pesca croata dalle sue origini fino ai tempi di cui si possono ricordare anche i contemporanei dello studioso.

Con il sottotitolo di questo libro (Da chi i Croati hanno imparato l'arte e la terminologia della pesca?) l'autore ha sottolineato enfaticamente il compito che si è proposto: dimostrare lo spirito di partecipazione del popolo croato - la sua collaborazione alla formazione e allo sviluppo del patrimonio culturale marittimo della cerchia culturale mediterranea e della sua civiltà.

L'autore si è imposto un compito scientifico di altissimo interesse nazionale: provare, tramite l'analisi linguistica, quanto la cultura del popolo croato è profondamente radicata, proprio con il suo patrimonio alieutico (ereditario e acquisito) nelle origini stesse della cultura mediterranea. In quest'attività di ricerca globale con cui oltrepassa coraggiosamente i confini della disciplina, l'autore identifica, descrive e interpreta relazioni, influssi e commistioni tra le varie etnie e le loro lingue sulle coste che i Croati abitarono nel loro cammino verso sud per poi diventare, nel corso secolare della loro convivenza con il mare, gli eredi di un ricco patrimonio culturale legato all'esperienza del mare e che si riflette in special modo nella ricchezza della terminologia marittima e pescatoria.

Nell'introduzione al suo studio sulla terminologia pescatoria l'autore ricorda il comune impegno al progetto di ricerca ittiolinguistica della fauna adriatica sulla costa orientale dell'Adriatico, dalle Bocche di Cattaro fino all'Istria, intrapreso da Vojmir Vinja nel 1952. Zupanovic sottolinea il suo debito verso il grande linguista-etimologo croato Vojmir Vinja la cui magistrale opera: *Jadranska fauna-etimologija i struktura naziva* (*La fauna adriatica - etimologia e struttura terminologica*), del 1986, gli è stata d'esempio. Come oceanologo, l'autore fonda la sua impresa ittiolinguistica su un'opera che anche con le sue scoperte scientifiche e le sue interpretazioni di rapporti lessicali spesso non, chiari ed enigmatici rappresenta, nell'universo linguistico mediterraneo, un esempio insuperato e un'importante conquista scientifica nello studio dell'ittionimia mediterranea. Nella ricerca sull'origine dei talassozonimi in quattro regioni della costa orientale dell'Adriatico: Zara-Quarnero, Sebenico, Lesina e Bocche di Cattaro, l'autore adotta il metodo strutturalista su cui già Vojmir Vinja aveva fondato, nella sua citata opera capitale, il suo esemplare procedimento di ricerca.

Il terzo libro è suddiviso in tre parti. Nella prima parte l'autore distingue gli strati lessicali della talassonimia croata in base alla loro origine: per prima identifica lo strato più antico che discende dalla lingua mediterranea scomparsa (pregreco e prelatino); il secondo strato l'autore lo ascrive all'influsso della lingua greca che entra nell'inventario talassozonimico croato con la mediazione dei Romani dell'Adriatico orientale; il terzo strato lo collega all'influsso linguistico dei Romani dalmati; il quarto strato

lessicale con quello veneziano, che è allo stesso tempo anche il più recente e risale al tempo della dominazione veneziana sulla costa orientale dell'Adriatico; il sesto strato, legato a specie ittiche di scarso valore economico, l'autore lo riconosce nella nomenclatura di origine linguistica croata.

In questa parte del suo terzo libro l'autore esamina la terminologia pescatoria prima dell'arrivo dei Croati sull'Adriatico.

Nella seconda parte l'autore indaga l'origine dei termini della talassofauna croata. Interpreta e confronta la talassozoonimia nelle regioni di Zara-Quarnero, Sebenico e Lesina. Il risultato della sua analisi comparata è la scoperta che la cerchia ittionimica di Lesina è legata tramite la mediazione romanza all'origine ittionimica greca; che la cerchia di Zara-Quarnero ha ereditato la sua ittionimia dalla popolazione romanza autoctona; che la cerchia di Sebenico è caratterizzata dal più alto numero di ittionimi croati e dalla predominanza dello strato lessicale veneziano, il più recente. La specificità di questa regione è spiegata dall'autore con l'inesistenza di un inventario ittionimico di formazione anteriore a causa dell'assenza di contatti con la cultura urbana romanza e per il forte influsso delle ondate migratorie di popolazione stocava dall'interno del continente ai tempi dell'invasione turca. Come complesso a se stante l'autore analizza la talassozoonimia delle Bocche di Cattaro come patrimonio dei Croati bocchesi la cui cultura, nel corso di tutta la loro storia, è stata segnata dal mare.

Il quarto libro è suddiviso sempre in tre parti: quarta, quinta e sesta. Nella quarta parte l'autore parla della distribuzione geografica e della stratificazione della fauna marina.

La quinta parte è dedicata ai vari temi lessicali. Qui l'autore presenta un'imponente raccolta di detti popolari e paremiologismi sull'esperienza del mare.

Nella sesta parte l'autore tratta vari temi di oceanografia e pesca: per esempio il rapporto tra la bioidroacustica e la terminologia pescatoria, che rappresenta una particolare curiosità e una novità della lessicologia croata.

Gli argomenti successivi in questa cerchia tematica sono: il rapporto tra i pescatori e la foca monaca, il rapporto tra Adriatico e Mediterraneo e il rapporto uomo e natura. Qui l'autore si allontana dalla cornice tematica definita dal titolo del terzo e quarto volume, scegliendo la problematica ecologica come chiusura della sua opera in quattro volumi per sottolineare, in questa trattazione finale, il senso della sua impresa di ricerca multidisciplinare che si è estesa al campo dell'oceanografia, dell'ittologia e della biologia del mare, della storia mondiale e della storia nazionale, del diritto marittimo, dell'archeologia, etnologia, etimologia e lessicologia.

All'inizio del quarto libro l'autore cita la presa di posizione del celebre etimologo croato Pêtar Skok che nel libro: *Nasa pomorska i ribarska terminologija na Jadranu* (*La nostra terminologia marittima e pescatoria nell'Adriatico*), del 1933, richiama l'attenzione sulla "...mancanza della nostra terminologia pescatoria raccolta secondo

criteri linguistici e ittiologici" e sulla necessità "... di uno studio folclorico sui pesci" poiché "...in questo senso da noi non è stato fatto assolutamente niente". A questa richiesta del celebre etimologo, predecessore di Vojmir Vinja nello studio della talassozoonimia, ha risposto Sime Zupanovic proprio con questa sua opera. Come esperto oceanografo e ittiologo egli ha dato il maggior contributo a questa impresa di ricerca multidisciplinare con la sua conoscenza del significato (denotato-referente) vale a dire di quella parte del segno linguistico che include la realtà extralinguistica (in questo caso zoologica).

Egli intende, inoltre, rispondere con questa sua opera globale all'altro appello rivolto dallo Skok ai futuri ricercatori della terminologia pescatoria e marittima: Zupanovic presenta qui un'immensa raccolta di espressioni popolari, folcloriche, sull'esperienza della vita con il mare, espressioni tramandate dalla tradizione orale. Questa raccolta non ha la pretesa di essere completa, e questo non era nemmeno nelle intenzioni dell'autore, ma il suo valore è nella verifica della presa di posizione dello Skok sulla necessità di chiarire la ricerca lessicologica della terminologia pescatoria e marittima croate tramite il contesto folclorico in cui questo lessico vive e da cui è mantenuto in vita.

Il libro di Zupanovic non ha tuttavia incluso, nella sua pur eccezionale ampiezza, la terminologia alieutica legata alla tecnologia della pesca, degli attrezzi da pesca, delle meteorologia, della cantieristica navale, della nomenclatura nautica, della nomenclatura dei fenomeni sul mare e sulla costa del mare e simili. L'opera di Zupanovic è anche la sfida a un'impresa linguistica e lessicografica di questo genere.

JOSKO BOZANIC

Traduzione a cura di Nicoletta Babic

AA.VV. *Grada i prilozi za povjest Dalmacije. 15.*, Archivio di Stato di Spalato, Spalato 1999, pp. 353.

Anche questo numero non tradisce le attese che la rivista diretta dalla dottoressa Natascia Bajic-Zarko ha saputo creare presso gli studiosi di storia adriatica. E questa volta la specificità del legame degli argomenti con il mare è ancora più evidente per chi come noi ne trae ragione di aggiornamento e deve trasmetterne i contenuti.

Il primo contributo che incontriamo è quello di Lovorka Coralic, con *Hrvatski Brodograditelji u Mlecima (XV.-XVIII. st.) (Calafati croati a Venezia nei secoli XV-XVIII)* (pp. 5-33). La studiosa, dopo aver effettuato un'ampia disamina dei numerosi testi che in passato hanno espressamente trattato dell'argomento o che ne hanno riferito per qualche ragione, espone il risultato di una ricerca assai diffusa, effettuata presso l'Archivio di Stato di Venezia, fornendo notizie e quindi citazioni di consistente significato numerico, nonché storiografico.

E' la rappresentazione di una continua emigrazione in funzione dei mestieri legati alla costruzioni di barche, indotta o favorita da Venezia, con contributi umani provenienti da tutti i luoghi costieri o insulari dei suoi domini sulla costa orientale dell'Adriatico, ove la tradizione e l'arte degli "squararoli" veniva praticata da secoli.

Tale movimento trova una sua rappresentazione grafica con un picco intorno agli anni 1526-1550 e costituisce, nel quadro delle presenze "sclavone" di per sé significative, una fetta importante per diversi periodi. Vi sono segnalati quelli che conseguono una sistemazione definitiva e le loro discendenze, nei luoghi e nei modi con cui ciò avviene. Alcuni di loro daranno vita a dinastie famose nel mondo della cantieristica veneta, come un *Antonius condam Nicolai Camussi da Ragusio calafatus*.

Una realtà che fa riflettere sul ruolo di questi individui, integrati in una funzione di lungo periodo nell'economia dello stato, fondata sul controllo politico dei mari.

Josko Kovacic, *Gradnja i opremanje samostanaj crkve benediktinski u Hvaru (La costruzione e l'arredo della chiesa e convento delle suore benedettine di Hvar)* (pp. 35-92). Si tratta di un paziente cammino di ricostruzione storica ancorato ai documenti, che inizia nella seconda metà del XVI secolo e si conclude nella prima metà del XX, con scorci di vita religiosa e civile, una mappa per ulteriori ricerche sui percorsi umani che si incrociano in questo presidio insulare di vita monastica.

Mladen Andreis, *Stanovništvo kastela u prvoj polovici 18. stoljeca (La popolazione della regione dei Castelli nella prima metà del XVIII secolo)* (pp. 93-129). Da qualche tempo gli studiosi croati, assumendo alla lettera gli indirizzi di ricerca sulla demografia storica, stanno superando i loro precursori europei, talvolta fornendo - anche se non con intento scoperto - lezioni di rigore scientifico. E' il caso anche di questo lavoro, dove viene indagata l'antroponimia dei "sette castelli" che compongono il contesto prossimo a Traù, per il periodo 1726-1766.

Ljerka Simunkovic, *Prvi Mletacki dvojezicni talijansko-hrvatski proglas (Il primo proclama bilingue italo-croato)* (pp. 131-140). La studiosa, docente di Lettera-

tura italiana a Zara, nota per i numerosi lavori sui testi e la documentazione croata in lingua veneto-italica, propone l'esordio dei proclami bilingue, dove appunto compare, il 5 Novembre 1740, il primo segnale di questo "atto di riconoscimento"; si tratta di una deliberazione del Senato veneziano su una vertenza tra i coloni ed i loro proprietari terrieri in Dalmazia.

Nevenka Bezic-Bozanic, *Prilog povijesti ribarstva u Komizi 18. stolieca* (Supplemento alla storia della pesca nella Komiza del 18° secolo) (pp. 132-172) Sul contesto di Komiza, "capitale storica" della pesca delle sardelle in Mediterraneo, interviene l'autore per dare un ulteriore contributo di dati e notizie. Nella fattispecie trascrive ed analizza i libri di circa mezzo secolo di offerte, dovute dai proprietari delle barche da pesca alla chiesa locale, nel mezzo del XVIII secolo. Sono nomi di paroni, date, entità e tipologie di offerte, dalle quali è possibile desumere, seppure indirettamente, l'andamento stagionale della pesca.

La chiesa in questione è quella sulla riva, (l'altra sulla collina è di devozione a S. Nicola: vedi A. Silvestro: *Impressioni di un viaggio in Dalmazia. Lissa, una piccola Malta adriatica*, "Cimbas" n° 15/Ottobre 1998, pp. 50-53) dedicata alla Beata Vergine "Corsarizza", un titolo questo che ricorda l'assalto subito dai corsari nel XVI secolo.

Fani Cega, *Zivot s morem u Trogiru od druge polovice XVIII. st. do kraja prve polovice XIX. st.* (Trogir ed il suo rapporto con il mare dalla metà del XVIII secolo alla metà del XIX) (pp. 173-193). Traù, definita "la piccola Venezia", con un trascorso di presenze costantemente legate ai traffici per mare ed alla costruzione di barche, vanta una serie di testimonianze materiali e documentarie che portano a ritroso alla colonizzazione greca (Tragurion) passando l'occupazione romana, bizantina, dalmata. Il periodo indagato è a cavallo tra il XVIII ed il XIX secolo e segna il passaggio dal dominio veneto (1420-1797) a quello austriaco, con la parentesi napoleonica.

I documenti indagati appartengono al fondo della famiglia Fanfogna-Garagnin, conservato presso l'Archivio di Stato di Spalato, ai fondi dell'Archivio di Stato di Zara ed alla speciale raccolta del Museo della città di Traù.

Biserka Belicza, Ivo Nazor, Tatjana Buklijas, *Lijecnik dr. Mihovil Nazor (1919-1892) istanuti Bracki dobrotvor i rodljub* (Il dr. Mihovil Nazor, un valente medico, filantropo e patriota) (pp. 195-220) Le opere di questo medico, studente per qualche anno anche a Padova, stampate in Italia e conosciute ben oltre i confini della sua patria, hanno avuto mentori e citazioni dovunque nel suo periodo. L'autore ricorda in particolare il periodo trascorso al servizio della marina austriaca e la pratica professionale nell'isola di Brac, improntata ad autentica filantropia.

Alberto Silvestro, *Nota sul traffico mercantile tra lo Stato Pontificio e la costa istriano-dalmata e sui consolati pontifici in Istria e Dalmazia nell'800* (pp. 221-245) Il nostro collaboratore porta, con questo lavoro, un rilevante contributo allo studio sull'entità e la tipologia dei traffici che si sono registrati tra lo Stato Pontificio e la costa orientale dell'Adriatico nel XIX secolo. Egli ha potuto attingere a piene mani

dall'Archivio di Stato di Roma, fornendo dati sulla qualità delle merci in transito ed i luoghi di partenza ed arrivo delle navi. Una particolare attenzione egli riserva all'attività consolare, il canale privilegiato per attingere a quelle notizie ed alle emergenze alle quali vanno incontro i marittimi. Il lavoro è accompagnato da tabelle analitiche che danno un'idea molto articolata delle merci che viaggiano nei due sensi.

Dusko Keckemet, *Prijedlog izgradnje splitskog lukobrana (Proposta di costruzione di un frangiflutto nel porto di Spalato)* (pp. 247-269) Questo studio riferisce della necessità di costruire un frangiflutto all'imboccatura del porto di Spalato, onde rimediare alla decadenza registrata nell'attività mercantile della città dalmata dopo l'avvento degli austriaci, della sua progettualità e delle difficoltà burocratiche per arrivare a compimento dell'opera.

Stanko Piplovic, *Dalmatinski opus arhitekta Alfreda Kellera (L'opera dell'architetto dalmato Alfredo Keller)* (pp. 271-290); S. Piplovic, *Preobrazba Splita na razmeđu XIX. i XX. stoljeca (La trasformazione di Spalato nel corso del XIX e il XX secolo)* (291-350) In questi due interventi, Piplovic, molte altre volte citato nelle nostre recensioni, passa in rassegna distintamente l'opera multiforme e ragguardevole dell'architetto Alfredo Keller e le trasformazioni decisive subite dalla città di Spalato nel corso del XX secolo. Come di consueto, entrambi i lavori, sono corredati da disegni e riproduzioni iconografiche.

G. C.

**"Mogucnosti"**, 1/3 1999, (rivista culturale) Spalato, pp. 208, ill. b. e n.

Diamo in sequenza gli argomenti, e sono veramente diversi, contenuti in questo numero, soffermandoci su alcuni di maggiore attinenza ai nostri interessi:

- Luoko Paljetak, *Sve oci Mediterana. (Tutti gli occhi del Mediterraneo)*. (pp. 1-4)
- Mate Zoric, *Trogirski Manzoni i njegov roman o Kastelanskim zarucnicima (Un Manzoni traguriense ed i suoi romanzi...)* (pp. 5-31)

Seguono componimenti poetici: Gordana Bezic, *Morska* (pp. 32-52); Vladimir Rastislav Gogar, *Zemlja demona* (pp. 53-62); Veljko Vucetic, *Kamporska Zvezdana noc* (pp. 63-69); Dean Zadro, *Preljepi okviri ruzne slike* (pp. 70-79); Zoran Zeleniko, *Pjesme* (pp. 80-84); Sanjin Sorel, *Amerika* (pp. 85-95)

Un'attenta ricostruzione dei giochi dalmati, i quali hanno avuto illustri precedenti in epoca romana, la troviamo nella ricerca di Danica Bozic-Buzancic, *Arhivi, viteske igre i pucka natjecanja u juznoj Hrvatskoj XVII. do polovice XIX. stoljeca. (Archivi, giochi cavallereschi e competizioni popolari nella Croazia meridionale tra XVII e XIX secolo)* (pp. 96-106). Tra questi l'autrice ricorda la famosa "alka", cavalcata molto simile ai nostri palii, i cui primi documenti compaiono, come festa popolare, a metà del XVIII secolo, ma che ha precedenti molto più indietro nel tempo. Il lavoro si sofferma a ricordare la "moreska" in auge nell'isola di Curzola, il "monte della cuccagna", ed altri giochi ancora, tra i quali troviamo la "regata", di cui esistono indizi

nel XIV secolo per la città di Spalato, in occasione della festività per S. Doimo..

- Josip Lisac, *Mjesto murterskoga govora u čakavskom narjecu (La parlata di Murter e la lingua popolare)* (pp. 107-111)

- Iris Slade, *Spliska likovna kronica: listopad-prosinac 1998. (Una cronaca spalatina del 1998)* (pp. 112-117)

- Daniel Farlati, *Hvarski biskup* (pp. 118-159) Viene qui riproposta la nota "serie" del Farlati, dei 41 vescovi croati succedutisi nelle diverse diocesi dal 1147 al 1767. Il lavoro è preceduto da un'ampia premessa storiografica ed accompagnato dalle schede dei primi 14 prelati, a partire da Martino (1147-1175), sino a Stefano II (1350-1384), passando per Doimo e Gabriele che ebbero rapporti con il cardinal Gentile Partini, legato pontificio, oriundo di Montefiore nel Piceno (Vedi qui a p. 72).

- Nadjeliko Ante Ancic, *Obrana katolicke vjere, jednstva crkve i njezine otvorenosti prema svijetu (La difesa della religione cattolica...)* (pp. 160-164)

- Mladn Parlov, *Obnova crkve u svetosti (Il rinnovamento della chiesa e la santità)* pp. 165-168)

- Iosip Coric, *Msgr. Frane Franic - prezentacija njegove knjige "Crkva, stup istine o poglavlima: 12, 15, 18. i 19. (Monsignor Frane Franic. - la presentazione del libro "Chiesa, colonna della verità")*(pp. 169-173); Jozo Muzic, *Crva, stup istine (La Chiesa, colonna di verità)*(pp. 175-176); Frane Franic, *Rijec Auktora knjige (Un ricordo del prof. Vito Fiskovic)* (177-178)

G.C.

**"Vartal"**, 1-2/1998, Anno VII, Trogir, pp. 152, ill. b. e n.

Questo numero esordisce con uno studio sulla produzione scientifica, artistica e letteraria di Ante Ivacic (188-1940), (*Ante Ivacic, knjizevnik i kulturni radnik*), pp. 5-66, riportando testi delle sue opere; il lavoro è corredato da dotta e ricca bibliografia.

Nelle pagine seguenti (pp. 67-83), gli interessati alla storia medievale ed ai rapporti tra le due sponde, possono trovare un ottimo exkursus sulla presenza a Traù del cardinale "Gentili da Montefeltro", in veste di Legato Pontificio dal 1308 al 1311: *Papinski legat Gentil i Trogirske crkvene prilike*.

Di collocazione medioevale è pure il lavoro di Irena Benyovsky, *Prosjacki redovi u kasnosrednjovjekovnom Trogiru* (pp. 85-95) con molte note e riferimenti archivistici di corredo, sulle presenze francescane, in particolare per la chiesa ed il convento costruito a Traù, a seguito di un lascito di Desa Lucio nel 1264.

L'oggetto dello studio di Lovorka Koralic, *Prilozi Zivotopisu Trogirskog biskupa*

*Francesca Coccalina* (1654-1661) (pp. 96-112) sono i documenti del vescovo

traguriense F. Coccalina, custoditi presso l'Archivio di Stato di Venezia, quindi la trascrizione di atti notarili testamentari e di inventari; questi, redatti in lingua italiana, sono di facile accesso anche a quanti non hanno familiarità con la lingua croata.

Nelle pagine successive seguono recensioni, resoconti di attività culturali, profili di artisti - tra le quali merita menzione quella per il fotografo Nenad Gattina -

**"RADOVAN"**, rivista culturale della città di Traù, 2/1998, pp. 178, ill. b. e n.

Questo numero ha un carattere monografico, nel senso che si occupa di una struttura e di un sito dove questa insiste, di valore documentaristico particolare: un molino nella piccola laguna-baia di Pantan, appena più a sud di Traù (Trogir).

La particolarità consiste innanzitutto nell'acqua che ha alimentato il molino, che sgorga da una sorgente sotterranea poco distante, dall'habitat lacustre che si è formato in prossimità della riva, dell'antica insistenza dell'edificio che viene datata all'inizio del XVI secolo.

Di questi aspetti e di altri ad essi connessi si occupano diversi specialisti, taluni con studi per il recupero dell'ecosistema e dell'edificio in pietra con i suoi macchinari.

Segnaliamo, per il suo interesse di specifica attualità, *Ribe Pantanske lagune i okolnog podrucja* (La produzione dei pesci nella laguna di Pantano) di Armini Pallaoro (pp. 95-102) ove sono riportate statistiche analitiche del pescato, tabelle sull'ittiofauna, la rappresentazione della rete impiegata e dell'ambito di cattura, nonché dati sull'ecosistema.

Comunque tutti gli interventi sono significativi dal loro punto di vista scientifico e per le caratteristiche di cui si occupano, corredati di illustrazioni e note d'appendice.

Vi troviamo anche un ben articolato ed illustrato programma di valorizzazione, con carattere prioritario, presentato nel 1993 al centro regionale di sviluppo di Spalato, predisposto dagli studiosi Tomislav Zvonaric, Josko Belamaric e Eugen Draganovic.

Nel volume si dà conto degli esiti successivi del progetto, il quale ha incontrato anche gli interessi dell'UNESCO, nell'ambito dell'assistenza esercitata dall'organismo internazionale e dell'attenzione rivolta alla città di Trogir.

Altre pagine riferiscono di iniziative e di incontri realizzati nel particolare e vivace clima culturale che vive la cittadina dalmata.

G.C.

*Hrvatska pomorska obitelj Balovic iz Perasta i njezin arhiv*, Archivio di Stato di Spalato, catalogo dell'omonima mostra (Spalato, Palazzo Milesi 1-15 Ottobre 1999), Knjiga Mediterranea, Spalato 1999, pp. 46, ill. b. e n. + colore.

Recensire questo catalogo, senza aver potuto visitare la mostra, ci procura un senso di disappunto. Non solo per aver perso un'importante occasione culturale, quanto per il non aver potuto visionare da vicino ed informarci meglio su alcuni reperti iconografici che, invece, appaiono - da queste pagine ben curate - di estremo interesse.

Più presidi culturali croati, per l'organizzazione dell'Archivio di Stato di Spalato, hanno potuto esporre materiali atti ad illustrare la forte presenza di una famiglia marinara croata, utilizzando nella fattispecie l'archivio della famiglia Balovic di Perasto.

Si tratta di materiali, libri, documenti scritti ed iconografici, sparsi in diversi enti: Archivio di Stato di Spalato, l'Archivio dell'Accademia Croata di Arte e Scienza di Zagabria, la Biblioteca Universitaria di Spalato, il Museo di Dubrovnik ed il Museo Archeologico di Spalato.

Segnaliamo una tela con un'allegoria di autore veneziano anonimo, dove una donna regge un ramoscello di corallo rosso mentre alcuni putti trattengono una vela gonfia di vento, esposta nel Museo di Dubrovnik, una veduta di Perasto del Coronelli, ora nel Museo Archeologico di Spalato, ma soprattutto le rappresentazioni di barche e di battaglie: tra queste il dipinto della corvetta "San Pietro" (1717) e la serie degli scontri navali, ricchi di particolari costruttivi sulle navi, con didascalie in veneto (XVII-XVIII secc.), tratta dalle "cronache" della famiglia Balovic, conservati presso la Biblioteca Universitaria di Spalato.

Inedita è certamente la visione prospettica del porto di Malta con una serie di bastimenti in primo piano, reperita all'interno dei documenti di quella famiglia che, nel Settembre 1998, sono stati acquisiti dall'Archivio di Stato di Spalato.

La signora Natascia Baic, direttrice dell'Archivio di Stato e curatrice del catalogo, fa sapere che questi documenti *...contengono trascrizioni autentiche ed originali sui vari membri della famiglia, sulle chiese e il clero, quindi opere letterarie in lingua croata e in italiano. Di particolare importanza è un diario nautico del XIX secolo. La maggior parte dell'archivio Balovic è stato posto in salvo e depositato presso l'Archivio HAZU (Accademia Croata di Arte e Scienza), l'Istituto per gli Studi scientifici e artistici HAZU a Spalato e la Biblioteca Universitaria di Spalato.*

In appendice troviamo due riassunti in italiano.

G. C.

## Recensioni dall'Italia

- *Museo del Mare. Isola d'Ischia*: catalogo in lingua italiana ed inglese pubblicato dall'Assessorato alla cultura d'Ischia, senza indicazione degli autori, di luogo e data di stampa, L. 10.000;

- *Museo del Mare dell'Isola d'Ischia*: catalogo pubblicato a cura dell'Associazione Amici Museo del mare e con sostegno dell'Azienda Autonoma di Cura e Soggiorno e Turismo delle Isole di Ischia e Procida, senza indicazione degli autori, Ischiaprint 1988, L. 5.000.

I due volumetti, ricchissimi d'illustrazioni a colori corredate delle indispensabili note esplicative, sono i cataloghi del Museo del Mare ubicato ad Ischia Ponte del Palazzo dell'Orologio; Si tratta di un bell'edificio posto nei pressi del Castello Aragonese, sul quale campeggia la scritta Museo del Mare.

L'ubicazione è certamente felice. Sia perché il museo è collocato in un ambiente in cui l'attaccamento alla marineria è ancora evidente. Sia perché è posto in prossimità di un sito che richiama moltissimi visitatori i quali, almeno in parte, non si sottraggono alla curiosità di entrare anche nel museo (il prezzo d'ingresso è L. 4.000).

La curiosità è ben ripagata perché il materiale, ben ordinato in scaffali e vetrine disposti sui tre piani della costruzione, è d'indubbio interesse e mette in luce molte caratteristiche della vita dei marittimi ischiani.

Un tempo la popolazione era dedicata soprattutto all'agricoltura ed alla pesca. Non mancavano certo i marinai che prendevano imbarco sui mercantili. Pochi, però, in confronto a quanto accadeva a Procida ed a Monte di Procida, dove la maggior parte degli abitanti sceglieva la vita su navi che solcavano tutti i mari del mondo. Fatte le debite proporzioni, una situazione paragonabile a quella di Grottammare e S. Benedetto di parecchi decenni fa, quando i grottammaresi si dedicavano quasi esclusivamente alla navigazione mercantile ed i sambenedettesi alla pesca.

Uno dei più noti e frequentati Istituti Nautici d'Italia è situato proprio a Procida, isola che, pur ricca di attrattive naturali, si è presentata in ritardo all'appuntamento col turismo perché gran parte dei suoi abitanti, reduce dalle fatiche affrontate negli anni della navigazione, a lungo ha preferito conservare intatto il proprio habitat.

Oggi la vita di Ischia è legata soprattutto al turismo che, nella bellezza dell'isola che, pur ricca delle risorse termali, trova richiami capaci di attrarre moltissimi visitatori. Con i suoi sessantamila abitanti su 44 kmq. Ischia, per almeno 9 mesi l'anno, è percorsa da torme di turisti che calamitano inevitabilmente l'attenzione e le cure di gran parte degli isolani. Di conseguenza, anno per anno, scompaiono molte delle coltivazioni caratteristiche, ad esempio i vigneti posti su terrazzi ricavati con dura fatica sui pendii montuosi e che, purtroppo, vengono progressivamente abbandonati.

Indirettamente, proprio il turismo costituisce uno dei fattori principali d'incre-

mento di attività marinarie. Sei sono i comuni dell'isola: Ischia, Casamicciola, Lacco Ameno, Forio, Serra Fontana, Barano. Tutti dispongono di porti più o meno accoglienti o di approdi per imbarcazioni ed offrono numerose iniziative allo scopo di facilitare la visita via mare d'Ischia, Procida, Capri, Ventotene, Sorrento, Positano, ecc.

Numerosi i pescatori che si dedicano alla loro attività per assicurare, almeno in parte, gl'indispensabili rifornimenti di prodotti del mare. Non mancano cultori di attività subacquee.

Il museo ha aperto i battenti da pochi anni, grazie alla volontà ed all'impegno di un gruppo di appassionati che è riuscito ad ottenere l'appoggio della Regione Campania e del Comune d'Ischia.

Alcune sale sono dedicate a personaggi di particolare rilevanza nella storia della marineria locale, come l'armatore Agostino Lauro, il pescatore Domenico di Meglio, l'armatore Nicola Monti e il maestro d'ascia Gennaro Basile. Altre invece, a particolari aspetti della vita sul mare, come la sala dedicata alla navigazione. Tutte "raccontano la storia della Marineria, attraverso l'esposizione di reperti presi dalla vita quotidiana dei pescatori fino a raccontare le gesta dei Capitani degli ultimi velieri".

I materiali esposti sono molto assortiti: particolari di velieri, come una polena del XIX secolo, modelli di navi del passato e moderne, tra i quali non manca un esemplare di barca adriatica, la brazzeria; attrezzi vari di bordo, di cantiere, di pesca, da palombaro; raccolta di cartoline d'epoca; collezioni tematiche di francobolli, di manifestini di carattere turistico; dio conchiglie, etc.; ex voto; bandiere; carte nautiche; reperti archeologici; etc.

La visita riserva piacevoli sensazioni e contribuisce a rafforzare la convinzione che, proprio per le sue inevitabili differenze dovute all'ambiente, il mondo della marineria - che opera su un elemento comune (mari; oceani, insenature, etc.) con mezzi fondamentalmente simili - è universale e non può essere circoscritto e limitato ad un solo bacino, ma va indagato in tutte le sue diversità e componenti.

Alberto Silvestro

***Tra le vecchie mura...le violeacciocche. Particolari dell'antico borgo di Marano,*** Scuola Media Statale "D. Alighieri" Cupramarittima, Tip. Rosati Enrico Pedaso, 1999, pp. 62., ill. b. e n.

Segnaliamo questo piccolo opuscolo in quanto frutto di *Attività di laboratorio di "Lettura" storico-grafica a.s. 1998-1999*, come indicato sul frontespizio, pertanto sforzo collettivo di ragazzi e docenti espressamente impegnati in una ricerca sul passato del contesto dove vivono ed operano: nel caso specifico Cupramarittima, erede attuale dei due castelli fermi di Marano e Sant'Andrea, sulla riva dell'Adriatico. Un *...tentativo di sistemazione e documentazione, rivolto agli "estranei" come pure agli stessi abitanti, a volte distratti spettatori oltre che inconsapevoli costruttori di storia..*

quindi un ...tentativo di ripensamento personale dopo la riflessione, è l'atto sublime della meditazione, come sottolinea il presidente Alfonso Sgattoni nella presentazione.

Disegni delle chiese, delle mura e delle porte, qualche verso di interpunzione, richiami di date e documenti medievali...poi ecco, per la statua della Madonna dell'Addolorata nella chiesa del Suffragio: *quest'ultima fu acquistata a Venezia per 3 zecchini veneti dal "paron de barca" Antonio Andrenelli nel mezzo del 1740...*, l'ennesimo segno, uno dei tanti, che riemerge dal passato marinaro di questi luoghi.

Eravamo presenti la sera della presentazione di questo lavoro, insieme ad altre fatiche, canore e musicali. Eravamo venuti per raccontarvi di "Nannina la maranese", di una donna di Marano, sposata a S. Benedetto, che ha fatto una parte importante della storia peschereccia del più famoso centro rivierasco, ed abbiamo riportato a casa un commovente segno di sensibilità per la comune memoria.

Complimenti ragazzi, complimenti docenti.

Isa Tassi

Giorgio Settimo, *Cenni sulla storia della Cultura e dell'Arte a Ripatransone*, FastEdit, Acquaviva Picena 1999, pp. 200 ill. b. e n. + tav. colore.

L'autore cura da anni la storia del suo paese, Ripatransone nel Piceno, antico, fiero castello indipendente dalle vicine oligarchie di Ascoli e Fermo, sede della diocesi omonima dopo il 1572. Patria di Ascanio Condivi biografo di Michelangelo, di Luigi Mercantini poeta e patriota, di Emidio Consorti, grande riformatore scolastico, e di numerosi personaggi della vicenda nazionale, Ripatransone offre oggi attraverso musei e pinacoteche, ma soprattutto il suo tessuto urbano intatto, un esempio esemplare di insediamento murato, ricco di emergenze architettoniche, chiese e palazzi d'epoca, dove sono leggibili molte delle vicende attraversate.

Non ci peritiamo di affrontare argomenti che esulano dalla nostra competenza e necessariamente dai nostri interessi, anche se dalla lettura di questi testi sappiamo poter ricavare qualche indizio che mette in relazione il territorio e le sue popolazioni con il mare, nel caso non molto distante e chiaramente percepito.

Un sacerdote, deceduto anni fa, don Ugo Capriotti, ci avevo promesso una memoria sulla chiesa di S. Nicolò e di un'icona di origine transadriatica, delle presenze albanesi e slavone matrici di erezione dell'altare dedicato al santo marinaro. Ma non potemmo assistere al trapasso del vecchio amico e delle sue memorie che rischiavano di andare disperse: l'autore è riuscito a salvarne alcune e le riferisce.

Settimo, tra l'altro, cita un personaggio: Felice Antonio Boccabianca al quale, agli inizi del 1800, il governo pontificio assegnò ...l'incarico di studiare la possibilità di ulteriore sviluppo del commercio marittimo in Adriatico fra le coste dalmate e quelle pontificie,...Compì l'indagine, compilò la relazione e subito insistette nelle dimissioni. Riteniamo che ciò possa diventare ulteriore impegno di ricerca, ossia rintracciare quella relazione e divulgarne i contenuti.

Gabriele Cavezzi

AA. VV. (a cura di Mario Marzari) **NAVIS, rassegna di studi di archeologia, etnologia e storia navale**, n° 1, Settembre 1999, organo dell'Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale di Venezia, Il Leggio Libreria Editrice, Chioggia, pp. 143, 210x280, copertina a colori, ill. b. e n. + colore. L. 50.000.=

L'ISTIAEN è uscita finalmente dagli indugi ed ha varato, è il caso di dirlo, una rivista veramente all'altezza del suo ruolo e della suo prestigio conseguito in tanti anni con iniziative di rilievo culturale nazionale ed internazionale.

Accanto al suo "paron" naturale, Mario Marzari, per investitura storica e per perizia, ora sulla "nave" opera un comitato scientifico composto da Giovanni Caniato, Marco D'Agostino, Maria Lucia De Nicolò, Luigi Fozzati, Macrina Maffei, Stefano Medas e Ugo Pizzarello, mentre Sandro Salvaggio ha assunto il ruolo di segretario editoriale.

Questo numero di esordio, oltre alla presentazione di Marzari nella quale ricorda la nascita dell'Associazione nel dicembre del 1993 ed annuncia la volontà decisa di continuare nell'impresa editoriale che con coraggio viene sostenuta dalla Editrice "Il Leggio" di Chioggia, offre i contributi di:

- Maria Lucia De Nicolò, *Mostri Marini in Adriatico*, pp. 9-22, nel quale viene riproposto uno scritto pubblicato in occasione della mostra "Mare Monstrum" per il comune di Gabice Mare nel 1998, questa volta arricchito e corredato di note dalle quali è possibile trarre numerose notizie ed indicazioni sulle spiaggiature di cetacei lungo il litorale adriatico, due delle quali riguardano Fermo e Porto Sant'Elpidio. Del primo avevamo dato conto, come ricorda l'autrice, con un lavoro di A. Eleuteri e M. Guarnieri sul n° 13 di "Cimbas".

- Marina Marilena Maffei, *Achille e la Tartaruga. Miti, usanze e rituali nella pesca della tartaruga nel Mediterraneo*, pp. 23-38, frutto di una ricerca su più versanti, da quello dei costumi arcaici delle popolazioni che hanno avuto rapporti con le testuggini giganti e che attraverso questi hanno tratto motivi di ispirazione trascendente o semplicemente di modellistica nautica.

- Ninni Ravazza, *I Cancelli del mare. La rivoluzione dell'ultima tonnara trapanese*, pp. 39-56; arricchito da un corredo iconografico a colori, l'autore propone l'ultima soluzione tecnologica, "la bocca a nassa", adottata nella rete per la cattura dei tonni in Sicilia. La comunicazione è il pretesto per ripercorrere in sintesi, peraltro ricca di riferimenti archivistici e bibliografici, la storia della pesca del tonno in Italia.

- Stefano Medas, *Forme di conoscenza nautica dei piloti antichi*, pp. 57-76. L'argomento, non nuovo ai lettori di cose di mare, ma forse non sufficientemente sinora indagato, è qui trattato in maniera esaustiva con una vastissima escursione nelle testimonianze della classicità ma anche in quelle più vicine a noi, riferite verbalmente o per iscritto; il corredo di note e di bibliografia appaga ogni curiosità o desiderio di approfondimento.

Furio Ciciliot, *Il legname da Garbo (secoli XIII-XVIII)*, pp. 77-86. L'autore ripercorre in senso inverso un tragitto di ricerca sul "legname storto" ossia quello impiegato per l'ossatura dello scafo delle barche (*ad garibum*, come emerge nei documenti anteriori al XVI secolo). Egli parte da documenti dell'inizio del XIX secolo sino a giungere ad un contratto del 1435 nel quale si accenna, per la costruzione di uno scafo, alla...*mensura et de illo galbo...*, e quindi cita altri del XIV e XIII secolo tratti da fonti a stampa. Tracciando in parte la storia delle provenienze del legname, le tecniche di condizionamento nella crescita delle piante adatte, il loro utilizzo, egli si avvale di un corredo iconografico a colori ed in bianco e nero funzionale alla comprensione del testo, ma anche di numerosi e rari reperti archivistici.

- Alberto Secco, *Stefano de Zuanne de Michel e il Bucintoro del Settecento*, pp.87-102. Questo contributo si riferisce al particolare circuito di tecniche, di gerarchie nelle maestranze e di committenze che presiedevano alla costruzione della barca di rappresentanza dogale, impiegata in modo speciale in occasione dello sposalizio della città di Venezia con il mare. Una nave a torto trascurata dagli studiosi di storia navale, come sottolinea l'autore, che pur presenta innegabili peculiarità artistiche ed architettoniche. Qui, insieme al supporto iconografico, assume un ruolo preminente l'appendice documentaria, molto estesa, ovviamente tratta dall'Archivio di Stato di Venezia.

- Mario Marzari, *La batteria flottante "Idra"*, pp. 103-122. Si tratta della storia che funge da "seguito" a quella del Bucintoro, ma che da quella discende per alcuni equivoci ingenerati da storici poco avveduti; questa barca infatti assume originariamente quello più pratico di nave da difesa ed è ispirata ad esperienze belliche navali scandinave. Tutto quanto può appagare la curiosità del lettore trova la sua risposta oltre che nei testi, nei disegni, nei documenti e nelle riproduzioni che Marzari profonde in abbondanza insieme ad un allegato pieghevole con il piano di costruzione datato al 1796.

- Giovanni Caniato, *Lo squero Casal ai Servi*, pp. 123-138. Questo intervento conclusivo racconta in modo semplice una storia incredibile di uno squero, di proprietà di una parrocchia, dato in affitto, e di cui si trovano indizi documentari sin dall'inizio del 1500, quindi con probabile esistenza nel secolo precedente. Una storia che dura sino all'inizio del XX secolo, con la costruzione delle gondole, da parte dei discendenti Casal, il tutto costruito con i riscontri di atti notarili e documenti appartenenti a questo lungo periodo.

Le ultima pagine sono dedicate agli abstracts in lingua inglese ed all'annuncio della monografia nella collana "Navis quaderni" di Piero Dell'Amico, *La "costruzione navale". Proposta per una sistematizzazione*.

Gabriele Cavezzi

**"Archeologia delle acque"**, semestrale di antropologia, archeologia, etnografia, storia delle acque, Anno I, n° 1, Gennaio-Giugno 1999 ABACO Edizioni, Forlì (due numeri L. 38.000), pp. 136.

Diretta dal punto di vista scientifico da Luigi Fozzati e dal punto di vista della responsabilità giuridica da Silvia Costantini, ha visto la luce questa nuova rivista che ha nel primo numero il tema monografico *Venezia: città e laguna* con presentazione del sindaco della città lagunare Massimo Cacciari.

Lo schieramento dei collaboratori scientifici e dei redattori che compongono i due comitati di supporto è veramente imponente ed annovera molti nomi della ricerca specialistica italiana e straniera.

In verità, prima del tema indicato, troviamo la presentazione della rivista da parte dello stesso Fozzati, il quale indica il profilo d'indagine della rivista, teso ...a *tracciare un bilancio antropologico dell'acqua nella storia dell'uomo*. Segue un editoriale di John Coles, già docente di preistoria europea all'Università di Cambridge, e quindi un suo contributo su *Archeologia delle acque: opportunità perdute e prospettive future*, con cui traccia magistralmente un exkursus storico degli approcci alla disciplina, dei successi, dei ritrovamenti e delle difficoltà, nonché delle prospettive future per la disciplina. Entrambi i testi sono nelle versioni in italiano ed inglese.

Luigi Malnati è l'autore di *L'Archeologia dell'Adriatico e la politica culturale delle soprintendenze*, pp. 19, premessa ai lavori che seguono, con Rosario Salerno che affronta il tema di *Venezia, Campo Manin. Intervento archeologico d'urgenza. L'individuazione della chiesa di S. Paterniano*, pp. 20-28, poi con Marco Cagnoni, *Palazzo Guillon-Mangilli-Valmara. Indagini archeologiche a Cannareggio*, pp. 29-41, Marco D'Agostino, Alessandro Toniolo, *Laguna di Venezia. Una struttura lignea sommersa nei pressi dell'isola di S. Servolo. Relazione preliminare*, pp. 42-54, Marco Bortoletto, *Murano, Mazzorbo e Torcello: tre siti a confronto. Indagini archeologiche nella laguna a nord di Venezia*, pp. 55-71, Matteo Laudato, Paolo Marcassa, *Un intervento di prospezione e recupero archeologico nella valle di Ca' Zane-laguna Nord di Venezia*, pp. 75-82.

Di rilievo è il lavoro di Mariantonia Capitanio, *Ricerche antropologiche nelle aree umide dell'alto Adriatico. Una sintesi bibliografica*, pp. 83-87.

Con un significato di prospettiva "politica" è invece la relazione di Francesco Zannovello, *Parco archeologico della laguna Nord: metodologia e progettualità*, pp. 88-107.

Seguono gli abstracts in inglese con brevi schede degli autori citati.

Nella sezione dedicata agli "Approfondimenti" troviamo quello che l'autrice, Claudia Pizzinato, indica come *Mirine-Fulfinum sull'isola di Krk (Croazia). Un caso pilota per un progetto UNESCO*. Qui raccomandiamo caldamente il primo capitolo *Breve rivisitazione storica e rendiconto della campagna scavi 1998. Inquadramento*

storico. Ci è sembrato un convincente exkursus sugli eventi che hanno caratterizzato i rapporti sin dagli albori della civiltà umana per ... *scambi con culture della costa occidentale prevalentemente con le attuali Puglie e Marche (Piceno), condizionando nello sviluppo dell'arte ceramica, nei riti delle sepolture, nella costruzione dei villaggi ed essendone in seguito, a loro volta, influenzati*. Tra le tribù della costa orientale viene segnalata quella dei Liburni dell'Arsia al Titius (Krka) mentre i Dalmati erano insediati immediatamente a sud, sino alla Neretva.

Una rivisitazione aggiornata e suffragata da una nutrita bibliografia che proponiamo non soltanto ai lettori di area "picena", dove insistono le memorie di "Truentum" fondata proprio dai Liburni, ma a quanti hanno interessi a confrontare i proprio punti di vista su tutta la questione.

Seguono le "Segnalazioni bibliografiche", una recensione di S. Medas del volume di Beat Arnold, *Pirogues Monoxyles d'Europe centrale: construction, typologie, evolution*, e quindi un calendario di manifestazioni congrue agli indirizzi culturali della rivista.

In conclusione vi è una brève comunicazione del Consorzio Venezia Nuova *Dalla salvaguardia di Venezia all'archeologia delle acque: un rapporto in costante evoluzione*.

Gabriele Cavezzi

**"Chioggia"**, Rivista di studi e ricerche, n° 15 - Novembre 1999, Città di Chioggia per i tipi de "Il Leggio" libreria editrice, Sottomarina (Ve), direzione c/o Biblioteca civica di Chioggia, pp. 264, ill. b. e n. + colore.

Questo numero della rivista chioggiotta conferma la tendenza di crescita nei contenuti e nelle pagine, e quindi nelle illustrazioni che la impreziosiscono alla stregua di una strenna da conservare gelosamente. Ma non è solo per questo che abbiamo segnalato con particolare attenzione l'evolversi di tale strumento di comunicazione: con ansia quando se ne ebbe ad interrompere la pubblicazione e con gioia quando ne registrammo la riapparizione. "Chioggia" per noi è uno specchio di un impegno che ci somiglia, pur nelle dovute proporzioni; che ci porta messaggi che vengono da più lontano di quanto le datazioni delle vicende che vi si raccontano o le immagini che vi sono proposte possono far intuire. "Chioggia" è una delle patrie antiche, come la sua città, della crescita della "civiltà marinara" adriatica.

Fatta questa premessa, forse più "cardiaca" che "cerebrale", segnaliamo, nell'ordine, di:

- Piero Giorgio Tiozzo *Segni nel territorio. Materiali per la conoscenza e la valorizzazione di San Felice e delle fortificazioni del litorale*, pp. 7-54;
- Paola Tiozzo Netti, *Osservazioni intorno al portale di Forte San Felice*, pp. 57-66;
- Sergio Perini, *Documenti sul Forte San Felice in età Veneziana*, pp. 81-104;

Pier Giorgio Tiozzo, *Il consolidamento del forte San Felice sul finire della Serenissima e la ispezione di Anton Maria Lorgna*, pp. 105-122;

Gianna Facca, *Mata Hari a Chioggia. Le fortificazioni in un manuale dell'esercito austriaco*, pp. 123-130.

Come si deduce dai titoli si tratta di una serie di interventi intorno ad un comune filo conduttore rappresentato dalle fortificazioni chioggette che però offre spunti per apprendimenti diversi e soprattutto l'opportunità di osservare illustrazioni (a colori ed in bianco e nero) di particolare ricchezza documentaria.

Segue una ricerca di Sergio Perini, *La dogana di Chioggia e il commercio di transito nel Settecento*, pp. 131-154. Qui, oltre a segnalare la cospicua dotazione di note e di riferimento archivistici, utili per orientarsi per indagini parallele negli archivi veneti, troviamo tabelle e statistiche di interesse più generale per il traffico in Adriatico.

Troviamo poi di Angelo Padovan, *Mario Padovan (1899-1976) amò scienza medica ed arte poetica*, pp. 155-166, quindi di Francesco Lusciano *Mercato del lavoro e disoccupazione a Chioggia negli anni Novanta*, pp. 167-187.

L'appuntamento nella sezione "Immagini Chioggia" è questa volta con *Luigi Pagani: un pittore fedele a se stesso*, di Dino Memmo, con un inserto di ben 29 riproduzioni a colori di opere dell'artista, tra le quali spicca la scenografica "Ritorno dalla pesca" del 1948: una ricostruzione antologica di uno dei più rappresentativi pittori veneti moderni, morto in polemica solitudine nel 1980 (pp. 189-233).

Negli "Itinerari didattici" ci sono, di Sergio Feroli, *Sottomarina: inquadrature di uno sviluppo*, pp. 235-252, mentre nelle "Tesi di laurea" *Forte Barbarigo: stato di degrado, ipotesi di risanamento e di riuso* di Roberta Perini e Girolamo Segato.

Ugo Marinangeli

AAVV. *Veleggiando. Colori e simboli della marineria Portorecanatese* (a cura di Giuseppe G. Perfetti), Tecnostampa Loreto 1999, pp. 168 b. e n. + colore.

A cura del Comune di Portorecanati e del Centro Studi Portorecanatesi, ha visto la luce un accattivante compendio di storia per immagini, racconti e studi, su una realtà conosciuta, ma poco indagata, come quella della marineria di Porto Recanati.

Con questo lavoro si chiude idealmente il "cerchio" sulle entità piscatorie picene, aperto con i volumi dei Guarnieri sulla "lancetta" e le vele di Civitanova, seguiti da quello di U. Poliandri sulle vele sambenedettesi (qui va ricordato anche il volume di "Pirò" Rosetti) e quindi quello sulle vele di Porto S. Giorgio del compianto G.B. Ponzanetti. Un ciclo di memorie convergenti sulla fatica per sottrarre risorse al mare, illuminate dalle geometrie solari delle vele latine o "al terzo", ricche di spunti eroici e drammatici, comunque rappresentative di "una civiltà" unica e molteplice, talvolta differente nei suoi percorsi di affermazione e di tramonto.

Il volume rappresenta innanzitutto un'operazione di recupero iconografico straordinario, sia nelle tavole - che ricostruiscono i triangoli (invero i trapezi) delle vele con i loro segni e simbologie - sia nel corredo dei disegni esplicativi, nelle foto d'epoca.

Ma s'ingannerebbe chi pensasse ad un'operazione meramente nostalgica e visiva. Accanto a ciascuna vela è stata compiuta un'operazione minuziosa di attribuzione onomastica per l'imbarcazione, nonché per il nome e soprannome del proprietario. Sono 62 le schede ricostruite, accompagnate da note sul significato dei simboli, sulle tecniche di costruzione e sulla colorazione delle vele stesse. Qui un contributo importante, sembra di aver capito, è venuto da L. Bruno Venusto il quale oltre ad aver incarnato per anni lo stimolo costante al recupero di quelle memorie, pone un'interrogativo legittimo sulla attendibilità, o quanto meno sulla completezza della "storia", rispetto al rapporto degli uomini con il mare. In questo Venusto ci trova solidali, ma ormai sono solidali in molti intorno a queste preoccupazioni ed egli può ritenersi appagato di aver contribuito tra i primi a questo processo di riappropriazione.

Una sicura scoperta per molti che sfoglieranno quelle pagine saranno gli affreschi che ornano il "salottino da lavoro" di casa Lucangeli, attribuiti a Biagio Biagetti, e che riproducono donne in costume fine '800 intente ai vari lavori femminili del cucire, ricamare, filare e tessere, con sullo sfondo scene di marine con vele a tutto campo: una di questa presenta segni fedeli a quelli ritrovati.

Il contributo di Giorgio Alessandrini su *Il mondo della vela* contiene elementi di tecnica rigorosa sul significato della barca e del suo corredo velico, sulla navigazione, le manovre in mare e per il ritiro in terra, le reti da pesca, i saperi e la loro trasmissione generazionale, i rapporti sociali. Una disamina rigorosa e competente, di chi non ha trascorso solo affettivamente "il tempo delle vele".

In appendice è possibile leggere un documento giornalistico del 1935 su una sciagura in mare, seguito dalla trascrizione del *Regolamento per l'esercizio delle Barche da Pesca. Paranze del 24.1.1901*, e da due contratti di costruzione di barche da pesca del 1925.

Molto convinta e partecipe ci è sembrata la presentazione del sindaco Fabbracci che alla fine rivela *Da ragazzo ho visto tante vele allontanarsi e perdersi nell'orizzonte; ora che sono passati tanti anni, quando guardo il mare immagino di vederle ritornare*. Lo stesso sindaco, in altra sede, ha comunicato di aver dato l'avvio ad un progetto di recupero e restauro di una vecchia "lancetta", nonché di un "tracitù", di un argano di terra.

Precede i contributi degli autori anche la presentazione di Lino Palanca, presidente del Centro Studi Portorecanatesi, il quale non manca di ricordare il particolare ruolo svolto dalla marineria nel processo di affrancamento del contesto portuale dal capoluogo di Recanati, per cui il libro diventa anche un'espressione di legittimo orgoglio per...*l'acquisizione di una saggezza, quindi di una forza che spiega*

*come noi si sia riusciti, nonostante tutto, a diventare popolo. Anzi comunità.*

Perfetti, curatore e coautore, pertanto, oltre a farsi carico della premessa storica, del recupero iconografico al quale facevamo cenno, nello stimolo e nella composizione armonica dei diversi contributi, ha il merito di aver portato a compimento un sforzo di verifica e di organizzazione di cui molti gli dovranno gratitudine a Porto Recanati. Noi dal canto nostro gliene dobbiamo per l'apporto al progetto comune. Ci auguriamo soltanto che esso non rimanga isolato e che - proseguendo a ritroso - possa contribuire a portare ulteriore luce su questo lembo di costa che per secoli ha rappresentato un punto importante sia nella pesca che negli scambi mercantili, una vera "spalla" del ponte gettato dalle Marche sull'Adriatico.

Gabriele Cavezzi

**AA. VV. *Aspetti ed attualità del potere marittimo in Mediterraneo nei secoli XII-XVI*** (a cura di Paolo Alberini), Acta del Convegno di Storia Militare tenuto a Napoli, in Castel dell'Ovo (27-29.10.1997), Ufficio Storico della Marina Militare - Commissione Italiana di Storia Militare, Roma 1999, pp. 436.

Già nel Marzo 1998, pochi mesi dopo la conclusione del convegno tenuto a Napoli nell'ottobre precedente avevamo edito un resoconto di quanto era stato trattato e dibattuto dai convenuti, sui quali non torneremo.

Il volume si presenta in bella veste editoriale ma senza illustrazioni, a parte quella di copertina, ed è di notevole utilità per vari motivi, che cercheremo di chiarire.

Vi sono raccolti i contributi di studiosi appartenenti a 24 diverse nazioni che gravitano sul bacino del Mediterraneo "allargato". Oggi la maggior parte di esse sono legate da alleanze o da accordi di vario genere mentre, in un remoto passato, esistevano due blocchi duramente contrapposti, i cui rispettivi componenti erano uniti tra di loro da interessi politici e religiosi. Il primo era raccolto intorno alla Spagna ed allo Stato Pontificio. Il secondo intorno all'Impero Ottomano.

Se scorriamo l'elenco delle nazioni rappresentate a Napoli vediamo che nel primo blocco troverebbero posto Spagna, Città del Vaticano, Italia, Croazia, Malta e Portogallo. Nel secondo Turchia, Albania, Algeria, Bulgaria, Egitto, Grecia, Israele, Jugoslavia, Libano, Marocco, Romania e Tunisia. A parte andrebbero considerate la Francia (peraltro contraddittoriamente legata alla Turchia per interessi politici ed alla Chiesa per motivi religiosi), la Finlandia, l'Irlanda, i Paesi Bassi e gli Stati Uniti.

Inevitabilmente colui che si addentrava in ricerche di carattere storico, fino a non molti anni fa e salvo poche eccezioni, in genere si avvaleva della documentazione rintracciabile negli archivi in possesso di documentazione a lui più vicino per motivi quali la facilità d'accesso agli istituti in possesso di documentazione d'interesse, la

fruibilità delle carte e delle altre testimonianze, la comprensibilità del linguaggio impiegato, la conoscenza delle consuetudini e delle tradizioni del luogo, la necessità di contenere le spese entro limiti sostenibili, etc.

In tempi a noi più vicini gli studiosi d'avanguardia in primo momento, e poi molti altri, si sono spinti a consultare la documentazione conservata nel territorio che potremmo definire "nemico", riferendoci alla ripartizione in blocchi prima tracciata, per soddisfare la naturale esigenza di conoscere anche le fonti dell'altra parte. Esigenza tanto sentita, al giorno d'oggi, che il prof. Salvatore Bono dell'Università di Perugia si prodiga incessantemente nel mettere e mantenere in contatto studiosi e ricercatori di varia estrazione riuniti nel SIHMED (Société Internationale des Histories de la Méditerranée), senza trascurare gli agganci con la realtà odierna testimoniata dalla presentazione del suo volume *Schiavi musulmani nell'Italia moderna. Galeotti, vù cumprà, domestici* - avvenuta a Roma il 10 Febbraio scorso - sul quale torneremo.

Un altro motivo d'interesse scaturisce dalla partecipazione di storici tradizionali e di storici "militari". Come spesso accade, in presenza di esigenze diverse che richiedono funzioni diverse pur nella sostanziale affinità delle situazioni in cui si trova ad operare una certa categoria d'individui, generalmente si ricorre ad un aggettivo per distinguere la specifica natura di operatori. Aggettivo che dovrebbe riassumere in maniera estremamente concisa gli aspetti che diversificano le due realtà. Abbiamo così la marina mercantile e la marina militare, gli storici militari e quelli tradizionali, in senso lato, e così via. Ovviamente distinzioni del genere vanno prese con le molle perché esse hanno senso solo se riferite ad aspetti molto particolari degli argomenti trattati. D'altra parte non si può negare che il percorso formativo seguito da chi, prima di dedicarsi alle ricerche storiche, ha indossato la divisa possa avergli fornito una base di conoscenze e di esperienze diversa da quella conseguita da chi ha affrontato analoghe indagini dopo aver frequentato corsi universitari ed aver ottenuto riconoscimenti e titoli accademici. Tali esperienze e conoscenze possono essere reciprocamente mutuabili e usufruibili se si offrono condizioni favorevoli al loro incontro. Cosa raggiungibile con l'organizzazione di convegni del genere di quello di cui trattiamo e con la pubblicazione degli atti relativi.

Un'altra differenza, inoltre, proviene dalla natura del mezzo con il quale si va per mare, se con navi militari o di commercio, senza scendere in dettagli maggiori come imbarcazioni pescherecce, da turismo, sportive, etc. Vi sono differenze di motivazioni, di scopi da raggiungere, di formazione professionale, di pratiche di servizio da svolgere e tante altre ancora che trovano però un elemento unificatore nella comune partecipazione di vita in un ambiente molto particolare. Il mare - inevitabilmente a stretto contatto con il cielo, oggi come ieri - con l'imprevedibilità e la pericolosità delle burrasche che, soprattutto in passato, mettevano a serio rischio la sopravvivenza degli uomini e dei mezzi.

Nella fattispecie, il concetto di potere marittimo è un elemento che permette l'incontro (o lo scontro) di diversi orientamenti perché nella sua formulazione possono racchiudersi elementi significativi della potenzialità delle nazioni che non si limitano solo alla natura di quelli strettamente legati al mare ma si estendono anche ad elementi che riguardano il territorio - e dal XX secolo in poi il cielo - e che acquistano maggiore valenza se considerati nel loro insieme. Aspetto anche questo positivo e meritevole di attenzione perché interessi e motivazioni differenti possono stimolare l'impostazione di nuovi indirizzi di ricerca e di applicazioni innovative da affidare a gruppi di operatori multidisciplinari e non a singoli studiosi.

A. S.

Alberto Silvestro - Fabrizio Marcucci, *Documenti sulle fortificazioni pontificie del litorale marchigiano*, Fast Edit, Acquaviva Picena 2000, pp. 190, ill. b. e n. + colore. L. 40.000.

Ancora fresco di stampa ci accingiamo a segnalare un volume edito per lo sforzo personale degli autori, per il contributo del comune di Campofilone e di una ditta che in quel comune produce i famosi "maccheroncini". Lo facciamo con il rammarico di constatare come opere importanti spesso siano costrette a contenere la loro veste editoriale a causa di costi non sempre sostenibili, a fronte di scempi di risorse - quasi tutte pubbliche - per ammanire sottoprodotti della storiografia locale o regionale.

Il caso di questo volume comunque, pur rimanendo esemplare per molto versi, non presenta limitazioni se non nel formato delle immagini, che certamente avrebbero potuto avere molto più leggibilità in formato e veste adeguata. E si tratta di molti reperti inediti, oltre a quelli concessi in riproduzione dalla De Nicolò, tratte dal suo volume "La costa difesa". Alludiamo in particolare alle tavole dei "Relitti di Mare" del 1825 della collezione di disegni e mappe, conservate presso l'Archivio di Stato di Roma, nonché alla "Strada Lauretana" del 1731, anch'essa proveniente dalla stessa sede, conservata nei fondi del Camerlengato; quest'ultima è offerta in riproduzione separata con foglio "in uno" con la più conosciuta "Lauretana", conservata presso la Biblioteca Comunale di Fermo.

Il libro si articola attraverso una sequenza di inediti archivistici, in quanto l'argomento delle fortificazioni costiere, da poco preso come punto di vista per la conoscenza del territorio, offre spunti molteplici, a partire dal XVI secolo. Da questo periodo, infatti, iniziano le citazioni e le trascrizioni degli autori, attraverso il "Manoscritto Ferretti LI dell'Archivio di Stato di Ancona", passando poi al "Manoscritto di Angelo Rocca della Biblioteca Angelica di Roma". Questi scritti, che sono riportati nei tratti che riguardano le località sotto il Monte Conero, sono intercalati da illustrazioni in bianco e nero provenienti dal Fondo Marsili, della Biblioteca dell'Uni-

versità di Bologna, datati al 1709.

Seguono, a questi documenti più rappresentativi, altri conservati presso l'Archivio di Stato di Roma, quindi una serie di "Testimonianze" tratte da opere manoscritte o a stampa sulle fortificazioni nel Piceno.

Concludono il lavoro alcune tavole e disegni, come citato all'inizio.

Molte sono le curiosità che il lettore potrà trovare, non tutte legate al solo territorio costiero, con molti inventari sulle dotazioni difensive, sulle prospettive di utilizzo delle costruzioni murate per truppe a cavallo ed appiedate, con ipotesi di restauro di quelle architetture, strategie da assumere in caso di attacchi dal mare, e così via. Ma ci sono anche spunti di pura storiografia sulle condizioni economiche, sulla viabilità ed altre risorse dei luoghi indagati.

Nella presentazione il sindaco di Campofilone Verdecchia allude ad una sorta di spirito d'avventura che ha animato gli autori ed immagina la loro ricerca documentaria come un'esplorazione condotta in ambiti ricchi di asperità ma anche di suggestioni. Effettivamente, le cose "rinvenute" danno questa impressione, nella loro assoluta fedeltà agli originali: gli autori hanno voluto usare il metodo della trascrizione integrale e della segnatura originale, lasciando al commento il ruolo di guida nel percorso di lettura. In più, all'inizio della trattazione, hanno riportato un piccolo breviario terminologico per agevolare la comprensione dei termini, moltissimi dei quali riguardano armature e scorte belliche.

Gabriele Cavezzi

**AA. VV. *Luoghi e nomi di una storia minore, Come ce se dici 'na vòte. Toponomastica e onomastica sambenedettese***, Edizione Circolo dei Sambenedettesi, Grafiche Rimoldi, S. Benedetto del Tronto 2000, pp. 272, ill. b. e n. + colore.

Questo libro si inserisce nell'orizzonte della scrittura impegnata a ricostruire il passato della città. Come altre opere che appartengono a tale orizzonte, dove le intenzioni di ricostruzione obiettiva convivono con le ragioni del sentimento, si caratterizza per un'ottica interna ad un patrimonio di memorie che contiene in sé i germi dello sviluppo e le giustificazioni dei percorsi.

La storia, in quanto pratica interpretativa più che scienza obiettiva, consente il confronto tra punti di vista a volte opposti che arricchiscono il panorama della ricerca, laddove prevalga una posizione dialettica, di scambio e di ascolto.

Questo vale in particolare per la storia minore che ripercorre i passi del popolo all'interno di spazi circoscritti e di tempi non sempre coordinati con quelli ufficiali della grande storia. Vivendo spesso tra registrazioni d'archivio e oralità facile a disperdersi come un'eco lunga, non è tuttavia, a saperla interrogare, meno carica di significati e di capacità testimoniale.

Il Circolo dei Sambenedettesi si è accinto all'opera con la consapevolezza di un compito difficile, inteso alla mediazione di saperi già divulgati e consolidati, di attenzioni nuove, di linguaggi diversi. Il nucleo generativo, costituito dal "Vocabolario dei soprannomi", che a gran richiesta si andava a ripubblicare, è passato in coda a chiudere un percorso in buon equilibrio tra le due coordinate fondamentali dell'opera: la toponomastica e l'onomastica.

I capitoli del libro sono infatti dedicati in stretta successione alla "Toponomastica" (Giuseppe Merlini), allo "Sviluppo urbanistico" (Nicola Piattoni), ai "Proprietari di case nel 1870" (Giuseppe Merlini), alle "Donne di Via Laberinto" (Benedetta Trevisani) (per i non locali diciamo che via Laberinto costituisce il vecchio Mandracchio del paese marinaro e come tale spesso designato nel linguaggio parlato), all' "Onomastica storica sambenedettese" (Giuseppe Merlini), al "Vocabolario dei soprannomi sambenedettesi" (ristampa - con aggiunte e commenti - dei due opuscoli del compianto Francesco Palestini "Come je se dece a quesse" e "Come je se dece a quess'atre", a cura di Giuseppe Marota e Pietro Pompei). Vanno dunque considerati come scansioni di uno sviluppo tematico che, a partire dai luoghi, ricostruisce la crescita del paese e del suo incasato, agganciando l'onomastica alla toponomastica al centro, con uno spaccato della vita che si faceva in via Laberinto. Da lì in poi, infatti, si prosegue con i nomi, attraverso schede dettagliate e articolate che vanno a definire i tessuti familiari, per poi sfociare in un elenco incalzante di soprannomi, arricchito adesso da alcuni "medaglioni" raffiguranti personaggi tipici della vecchia S. Benedetto.

Particolarmente impegnativo il lavoro svolto sulla toponomastica e sull'onomastica storica del giovane Merlini con un'instancabile ricerca presso archivi statali, parrocchiali e anagrafici che solo una passione profonda per questo tipo di studi può giustificare. E infatti in corso d'opera abbiamo assistito ad un'autentica "conversione" che l'ha spinto a lasciare il lavoro per iscriversi a un corso universitario di archivistica storica.

Si inserisce con grande opportunità nel tracciato del libro il discorso sullo sviluppo urbanistico di Nicola Piattoni, tenendo fede alla premessa che *...dall'interpretazione di un modello di sviluppo urbano in rapporto all'ambiente ed al contesto storico è possibile ricostruire le linee di sviluppo nel corso degli anni, nonché risalire alle condizioni di vita economiche e socio/culturali dei suoi abitanti.*

Ragione non ultima dell'interesse che il libro suscita consiste nella ricca iconografia che si compone di planimetrie in bianco e nero e a colori, piantine, disegni, materiale fotografico per lo più inedito e di grande suggestione evocativa.

Benedetta Trevisani

**"Ravenna Studi e Ricerche"** Società di Studi Ravennati, VI/1 1999, pp. 302, ill. b. e n.

Sia nella *Presentazione* di Stefano Tramonti (pp. 143-144) per gli atti sul Convegno di "Sale e cultura marinara: l'esempio adriatico" (Cervia, 12.9.1998, di cui abbiamo dato notizia nel n° 16/Marzo 1999 di Cimbas), sia nelle *Conclusioni* di Angelo Turchini (pp. 225-259) sugli esiti di quei contributi, si esprimono alcune considerazioni e degli apprezzamenti in ordine ai lavori dei "nostri" Gabriele Cavezzi *Il problema del sale tra la Marca meridionale e il Regno di Napoli (secc. XVI-XIX)* (pp. 175-206) e di Alberto Silvestro *Nota sul contrabbando di sale nel basso Piceno durante il XVII secolo* (pp. 207-218). Il primo ricco di riferimenti sulla condizione di assurda compromissione tra i poteri ed il contrabbando di sale via mare tra i due stati ed il secondo sul contrabbando di sale da parte del vescovo di Ascoli attraverso i suoi possedimenti di Ancarano. Se degli apprezzamenti proviamo lusinga, ancor di più la si avverte per le considerazioni ove si sottolinea... *il significato di farci capire quanto ancora da esplorare ci sia in questa direzione - non infrequentemente connesse con problematiche storiche della parte settentrionale del bacino del mare Adriatico* (Tramonti), e ... *Da questo punto di vista il problema degli interscambi di sale diventa per noi un tema che meriterà di essere ancora investigato* (Turchini). Per questo è nato il nostro istituto, per dare visibilità e voce ad una memoria rimossa o semplicemente ignorata. Grazie di questa attenzione!

Oltre ai citati, gli atti del convegno riportano, di Sergio Anselmi, *Il sale nella cultura quotidiana delle genti adriatiche* (pp. 145-155), di Umberto Zaccarini *I Polentani e la città del sale dalla podesteria di Bernardino al "Dominatus" di Ostasio (1283-1346)* (pp. 157-173), di Angelo Turchini *I salinari cervesi nel contesto della "città fabbrica"* (pp. 219-227), di Stefano Arieti, *Sale e malattie attraverso i secoli* (pp. 229-237), a cura di Renato Lombardi *Cervia. Le saline, la produzione del sale, le vicende storiche. Bibliografia essenziale* (pp. 251-253).

Di questo numero del periodico ravennate comunque, si raccomandano la prefazione *Ravenna e le sue storie: la specificità della "microstoria ravennate"* (pp. 9-10) e, nella rubrica "Le fonti e repertori" *Le fonti sulla classis Ravennas (I-IV sec. d. C.). Rilettura e prospettiva storico-geografica di Svetonio, Tacito e Vegezio*, (pp. 31-50), entrambi di Stefano Tramonti. Apparentemente separate, le questioni trovano un punto in comune nel "campo di esercizio" del fare storia e nello specifico RAVENNA, prescindendo dal riduttivo "minore" che l'autore certamente usa in modo provocatorio per rendere più esplicita la sua tesi. RAVENNA con la sua specificità indiscutibile e pertanto delimitata nelle sue storie, dove s'incontrano ... *la rappresentazione della vita di corte all'epoca teodoriciano ed esarcale, le modalità dell'aggregazione umana nel momento dell'elaborazione degli stilemi dell'agire politico-diplomatico, la fissazione*

di canoni espressivi dei rapporti tra il mondo terreno e realtà ultraterrena...per non parlare della codificazione di strumenti giuridici... dicevamo, Ravenna non è riconducibile a schemi già noti del fare storia. Ma quali schemi, o altri schemi da inventare, possono prescindere aprioristicamente dalla specificità degli oggetti da indagare?

Un punto di vista condivisibile sino in fondo, insieme al relativismo sulla rappresentazione geografica delle "realtà" del tempo, mutuato attraverso la rilettura severa dei testi degli autori citati: tra i "designati" e "designanti" esiste il mare delle categorie mentali, e senza l'analisi, l'approfondimento di queste, ogni attività storiografica diventa arbitrio.

Forse sono solo piccoli antidoti contro l'omologazione, contro la "mondializzazione" delle supponenze che danno per scontato ed indiscutibile il già scritto, il già sistematizzato, ma sono anche coraggiosi segni di "ripresa" per quanti avranno la pazienza e l'umiltà di leggere sino in fondo le intuizioni di Tramonti ed hanno bisogno di quelle speranze.

Il volume riporta altresì *Flavio Rustico erudito e poeta a Ravenna* di Mario Pierpaoli (pp. 12-29), nella rubrica "Saggi" *La costa cispadana nell'età del Ferro (IX-V sec. a. C.)* di Anselmo Calvetti (pp. 51-72), *Una dinastia ravennate di medici: i Malagola (1938-45)* (pp. 101-140). Nella rubrica "Note e discussioni" di Silvia Pasi troviamo *Una tavola poco nota della Vergine Galaktotrophousa...* (pp. 263-279), di Mario Arnaldi *Un Ercole orario in Jugoslavia: confronto con quello ravennate* (pp. 281-288), di Paola Novara *La tabella delle misure delle misure del palazzo Comunale di Ravenna* (pp. 289-297) ed infine di Sergio Monaldini *Di commedie a Ravenna e della "Domus Magna" di Cesare Rasponi* (pp. 299-302).

Una breve riflessione sull'interessante contributo di Arnaldi per le due composizioni statuarie dell'Ercole, si impone, in ragione di quanto premesso all'inizio. Il confronto al quale l'autore invita potrà essere fatto attraverso l'impegno di differenti punti di vista, a partire dalla rilettura storica dei rapporti transadriatici antichi che hanno veicolato culti ed oggetti di culto, nonché costruttori di quei manufatti, molti dei quali rimasti nel limbo delle cose "sistematiche" per sempre. Si è fatto velatamente richiamo ad un'analoga prospettiva nel commentare il lavoro di H. Ullrich (N° 17 di "Cimbas"), a proposito della divinità alata in pietra sulla sponda albanese ed il corrispondente culto dell'Angelo nella spazio dirimpetto, sul monte Gargano.

Pino Perotti

Luigi Rossi, *Altidona, castello a paese*, Andrea Livi Editore, Fermo 1999, pp. 126, ill. b. e n. + colore.

Un toponimo dalla radice romana, Barbolano, connota lungamente l'area in prossimità della foce del torrente S. Biagio, nei pressi del mare, come i reperti archeologici venuti alla luce in più periodi. Gli studiosi propendono per un approdo antico, anche se l'Adriatico ha rappresentato per millenni solo un orizzonte carico di minacce per il castello che sovrasta quella costa: Altidona.

Rossi prende le mosse da quello spazio, dai frammenti e dalla iscrizioni per tracciare una delle storie "esemplari" dei nostri comuni che, a lungo in vista dell'orizzonte solcato dalle vele, ne sono rimasti esclusi per secoli ed ora ne riscoprono le valenze turistiche, cogliendo pretesti per decise trasformazioni urbanistiche

Il sindaco nella presentazione però ammonisce sul concetto di indetità collettiva e sull'utilizzo della memoria per costruire un presente equilibrato con l'eredità storica.

Il libro ci è piaciuto per i riferimenti parchi ma rigorosamente fedeli alla storia "più grande" del comitato ove Altidona è uno dei tanti castelli (Fermo), come pure per le indagini minuziose su questioni essenziali, quali il territorio, i suoi possessi (in appendice sono riportati i proprietari di terre del 1552), le chiese, l'antico legame cassinate, il comune che si avvia a nuovi equilibri, la vita di tutti i giorni che è anch'essa storia "consolidata" e consolidante, dentro ed intorno le mura, nei cascinali.

Ma ci sono anche le storie di sangue del periodo francese, atti di ribellione che esplodono inaspettati e che rimangono come rughe profonde nella coscienza civile.

Il lavoro si avvale di un corredo di belle tavole a colori ed immagini sbiadite del "tempo che fu", che non guastano mai.

Giuseppe Merlini

AA. VV. *Immagini della memoria storica*. Atti del Convegno di Studi, Anno IV (12 Agosto 1999), Città di Montalto, Archivio, Biblioteca, Centro Studi Sisto V, Fastedit, Acquaviva Picena 1999, pp. 210, ill. b. e n.

Il volume si presenta in veste curata e contiene gli elaborati inviati da quanti hanno partecipato alla tradizionale giornata di studio che si tiene in Agosto a Montalto Marche, su temi storici attinenti il territorio piceno, segnatamente i luoghi dove trasse origine il papa Sisto V, dove egli lasciò segni duraturi della sua munificenza.

Il volume edito nel 1999 presenta spunti di interesse, tra i quali segnaliamo *Documenti cinquecenteschi di Acquaviva Picena*, di Gabriele Cavezzi (pp. 9-43) dove sono presentati scritti ecclesiastici e municipali, dai quale si evincono diverse peculiarità del sistema di vita di quel paese ed in particolare i contributi di emigrati albanesi e sclavoni nella realizzazione della chiesa di S. Nicolò all'inizio del XVI secolo.

Segue uno studio di Ricci Vermiglio su *Il monumento funebre in San Francesco di Montefiore dell'Aso*, la composizione statuaria, datata ai primi del Trecento, che conservava i corpi dei genitori del cardinal Gentile. In un sopralluogo del 1841 fu scritto tra l'altro...*superiormente è espressa a colori questa epigrafe: F. GLIS CUM DUOB EP. ELIA EP. GOBONENSI ET FRT. THOM EPO VIRGULENSI*. L'autore, in merito a ciò, riporta in nota: *Fra Gentile insieme ai due Vescovi, Elia della Diocesi di (?) (non ancora identificata) e Tommaso della Diocesi di Veglia (in Dalmazia)*. Si tratta di una fortunata coincidenza: nelle "Recensioni dalla Crozia" del lavoro di Serdo Dokoza, riportato per la rivista "VARTAL" in questo stesso numero di "CIMBAS", si fa cenno al viaggio del cardinal Gentile, legato pontificio a Traù. In esso le origini del porporato sono indicate, forse per un errore nel testo originale o nelle successive trascrizioni, come "di Montefeltro", anziché "di Montefiore", né si fa cenno al casato del cardinale che è "Partini". Lo storico croato, che si avvale del volume "Monumenta Vaticana historiam regni Hungariae illustrantia", serie I, tomo 2, accenna ad una sosta oltremare dal 1308 al 1311. Quindi, la data del 1310 riportata sul monumento funerario non è congrua rispetto alla presenza in patria del cardinale. Brevi incisi su questa presenza sono riportati pure nel lavoro sulla serie dei vescovi croati di Daniel Farlati (vedi qui recensioni di "Mogucnosti" p. 52)

Vista l'iscrizione nella quale si fa cenno a vescovi dalmatini, la nostra opinione è che l'opera sia stata realizzata sulla sponda orientale dell'Adriatico. Un'ipotesi questa da verificare dagli specialisti, ma che presenta ragioni di attendibilità, in relazione a quanto avveniva nel periodo, in cui diversi artisti dalmati erano già operanti nel nostro territorio, vista anche l'importazione di "pietra d'Istria" o "Dalmata" che si faceva per scopi architettonici e che richiedeva la presenza di quegli operatori.

*La Valle del Tronto nelle Marche meridionali* (pp. 65-86) di Bruno Egidi, esamina i fenomeni di mutazione demografica indotti dai cambiamenti economici, a partire dal 1861, nei comuni che rientrano nel bacino del fiume Tronto. Il lavoro, molto

minuzioso, è corredato da dati e tabelle statistiche che giungono sino al 1991.

*La Congregazione di Carità ed altre iniziative di beneficenza* (pp. 87-103) di Carlo Rossi, mostra la straordinaria fioritura di lasciti, istituzioni ed opere di assistenza pubblica nel territorio montaltese, con documenti che iniziano dai primi anni del XVII secolo ma che attestano origini più antiche.

*Montalto Marche: "Instrumentum domesticum inscriptum"* (pp. 105-129) di Cristina Emidi è un lavoro minuzioso che fonda anzitutto sulla ricerca archeologica e l'esame scientifico dei reperti. Da essi l'autrice ha tratto diverse considerazioni ed a noi è parsa importante quella della interrelazione tra territorio interno e costa, sin dall'epoca antica. Molte iscrizioni esaminate sui frammenti di ceramica domestica rinvenuti in territorio subappenninico sono in lingua greca: a meno di conclusioni azzardate sull'uso di tale idioma da parte delle popolazioni locali si deve necessariamente ammettere lo scambio ed il transito dei manufatti originali per via di mare, quindi con penetrazioni profonde nel territorio piceno.

*La chiesa di S. Francesco Saverio - già S. Maria ad Collem* (pp. 131-163) di Franco Emidi è una ricostruzione su reperti e documenti d'epoca di un'entità architettonica ecclesiastica importante di Montalto, già sede di collegiata e cattedrale, pressoché scomparsa insieme al suo maestoso campanile.

Con *Il castello di S. Vittoria in Matenano e l'Amministrazione abbaziale delle terre farfensi nella Marca fermana del X secolo* (pp. 165-191), Roberto Bernacchia opera una ricostruzione dell'ambiente farfense intorno al centro più importante dei possedimenti abaziali in territorio piceno alla fine del primo millennio.

Raffaele Tassotti, con *Tradizione jacobea e lauretana di terra sistina* (pp. 193-207) ripercorre una lunga storia di pellegrinaggi e corporazioni ispirati alla "tensione" verso i santuari di Compostella o di Loreto, tensione che si realizzava anche nell'opera "hospitaliera" per quanti transitavano o sostavano in quel contesto.

Pino Perotti

Isidoro Gatti, Raffaele Tassotti, *Ancora su Sisto V Papa Piceno. Commento ad un recente opuscolo*, FastEdit, Acquaviva Picena, pp. 137.

E' la seconda risposta che il Gatti elabora, questa volta congiuntamente al sindaco e studioso di Montalto Marche, Raffaele Tassotti, nei confronti delle pubblicazioni di un autore croato, Marijan Zugaj, sulle presunte origini slave di Sisto V.

Avendo letto tutti e quattro i testi, pur ritenendo la questione non di vitale importanza e quindi di meritare quei clamori sollevati in proposito, e non toccando in alcun modo il giudizio sull'operato del papa Peretti (o Ricci?), riteniamo che le tesi degli italiani, sulla scorta dei dati archivistici presentati, siano inoppugnabili. Va detto, altresì, che il modello di ricostruzione portata avanti dalla Zugaj è indifendibile sul piano scientifico e non fa onore alla tradizione di scrupoloso rigore dei suoi connazionali.

Ugo Marinangeli

**"Potentia. Archivi di Porto Recanati e dintorni"**, Anno I, n° 1, Inverno 2000, Centro Studi Portorecanatesi, Fondazione Mengoni, Bieffe, Porto Recanati, pp. 93

Salutiamo con compiacimento la nascita di questa rivista che segna la rinnovata spinta culturale che attraversa il centro rivierasco piceno. Sobria nella veste, ineccepibile dal punto di vista tipografico, è diretta da Lino Palanca, noto nell'ambiente marchigiano per i suoi costanti impegni nella ricerca e nel recupero delle testimonianze portorecanatesi.

Dopo il saluto del direttore sugli scopi e il futuro della rivista la quale *...cercherà di mantenere il legame con il nostro passato, senza perdere di vista lo scorrere dei giorni che viviamo...* troviamo il primo lavoro *E con la pelle dei Monsignori... Delitti e castighi nel Porto dei papi*, dello stesso Palanca, che tratta di due episodi di ordine pubblico verificatisi rispettivamente nel 1831 e nel 1849, in concomitanza dei moti insurrezionali (pp. 3-19). Segue *Biagio Biagetti a palazzo Lucangeli di Porto Recanati. Analisi psicologica del colore*, di Nando Carotti (pp. 20-26) un'interpretazione sulle ispirazioni emozionali dell'artista che viene indicato come autore degli affreschi con le vele, riportato nel volume "Veleggiando", a cura di G. Perfetti.

Un'attenzione particolare merita *Il Cantiere Navale Gardano & Giampieri*, di Aldo Biagetti (pp. 27- 34), che ricostruisce la storia di un personaggio di origine genovese, Agostino Gardano che prende le mosse dalle molteplici attività del padre, ufficiale di macchina in Ancona, realizzando in proprio attività imprenditoriali nel porto dorico. I contatti che derivano dal lavoro lo portano a promuovere, con un giovane portorecanatese, Guglielmi Giampieri, una società di forniture navali che diventerà in breve attività di cantieristica, prima a Civitanova, quindi a Porto Recanati. Poi la storia diventa...la storia del cantiere e delle barche, storia affascinante di successi e delusioni, ma sempre viva, come l'ambiente che incarna.

Di Alberto Giattini è *L'Associazionismo a Porto Recanati*, un contributo conciso ma utile sull'argomento (pp. 35-39).

*Palio storico di San Giovanni*, di Andrea Michellini (pp. 40-48) ci permette la conoscenza di una manifestazione rievocativa tra le più autentiche e fedeli dal punto di vista storiografico, legata al modo piscatorio costiero, nella fattispecie alla "sciabbica", una delle più antiche attività alieutiche eseguite con la rete. Il lavoro è ben fatto e contiene molti approfondimenti tecnici e linguistici su quello che culmina con la "curza dei sciabbegotti 'ersu la pescheria".

Lino Palanca ritorna con *Il dialetto di Porto Recanati* (pp. 49-57), ritorna nel senso anche del suo ponderoso lavoro sull'argomento, "Fattu pe' descùre" edito nel 1996, qui trattando in modo specifico il vocalismo del dialetto "portese". Nelle pp. 58-74 troviamo, di Giorgio Alessandrini, *La vita in mare*, tratto dal citato "Veleggiando". Seguono le rubriche di A. Biagetti, *Cronache dell'arte e della cultura*, e *Cronache del 2000*.

La rivista si avvale della collaborazione redazionale, oltre dei citati autori, di Giuseppe Perfetti e dell'elaborazione grafica di Maura Passerin.

La direzione e redazione sono site in via degli Orti, 57 - Porto Recanati (Mc), tel. e fax. 071.9797374

Non influente, per questo esordio, è stata la generosa disponibilità del signor Fred Mengoni, che viene ricordata in apertura. Un gesto che rende più gradita l'apparizione di "Potentia".

G. Cavezzi

**"'900 Percorsi, Rivista di studi interdisciplinari"**, Anno I, n. 2 Inverno 1999, Liceo "Campana" di Osimo, pp. 96, ill. b. e n.

Troviamo in questa rivista ancora il nome di Lino Palanca che funge da coordinatore. Si tratta di un impegno collettivo di ambito scolastico, misurato su temi importanti, iscritti all'interno degli anni '20, trattati con taglio didattico, ma anche con competenza e rigore scientifico, corredati di note ed illustrazioni: *L'economia italiana fra le due guerre* di Alberto Niccoli (pp. 3-14), *Benedetto Croce: estetica e critica letteraria* di Giovanna Rinaldini (pp. 15-22), *Le esperienze architettoniche del movimento moderno in Europa (1918-1927)* di Andrea Martiri (p. 23-33), *Henri Bergson e la sua concezione del tempo* di Carlo Pesco (pp. 34-40), *Anno 1928: coperta della penicillina* di Giuliano Menghini e Sebastiano Veroli (pp. 41-52), *Svevo e Moravia: due testimoni ed interpreti della decadenza borghese* di Adriana Zannini (pp. 53-64), *La struttura della materia* (1<sup>a</sup> parte) di Teresa Carloni (pp. 65-76), *Americani a Parigi* di Laura Bonci e Lino Palanca (pp. 77-85) ed infine *Il cinema dal 1919 al 1929* (1<sup>a</sup> parte) (pp. 86-95).

Un esempio di cultura "prodotta in proprio", fuori degli schemi massicciamente assistiti, in una regione, le Marche, dove esistono molte e profonde ragioni di separatezze (nonostante le enunciazioni e le esortazioni ad essere *uniti nel 2000 come 3000 anni fa* - sic-), che ritrova la sua unità nella voglia di impegnarsi, nel voler essere presente proprio con "quella" cultura.

La rivista che indica la Redazione nel Liceo Scientifico Statale "F. e M. Campana" con annessa Sezione Classica, esce per la collaborazione della Biblioteca Comunale di Camerano e del Comune di Osimo.

Ne diamo l'indirizzo: Via A. Moro, 3 - 60027 OSIMO (AN) Tel. e fax 071.715782

Ugo Marinangeli

Vittorio Fabbri \*

## Il clima di Porto S. Giorgio. Medie quindicennio 1983-1997.

E' noto a tutti il significato del clima nei rapporti con le attività umane che si svolgono all'aperto, come è il caso dell'agricoltura, della navigazione e della pesca. A nessuno sfugge l'influenza delle variazioni nella temperatura, nella pressione atmosferica ed in genere nelle variazioni meteorologiche, quando quelle attività debbono volgersi perché da queste favorite o ostacolate; meno diretta, comunque, è la percezione del significato di quelle variazioni in rapporto alla pescosità del mare, anche se spesso si attribuisce empiricamente alle mutazioni del clima fenomeni di cambiamento o scomparse nell'ittiofauna.

Qui non è possibile fare confronti sull'andamento dei parametri climatici di lungo periodo ma, in relazione alle osservazioni condotte dallo scrivente da alcuni decenni, di cui gli ultimi due a Porto San Giorgio, esiste la possibilità di riferire su numerosi riscontri.

I dati rilevati in questa cittadina dell'Adriatico centrale, tra l'altro, possono essere assunti come "media" delle condizioni verificatesi nella costa del Piceno meridionale, in quanto appartenenti ad una postazione centrale rispetto ad un sistema litoraneo abbastanza omogeneo.

Essi riguardano la **Temperatura**, l'**Aspetto del Cielo**, l'**Umidità**, le **Precipitazioni** ed il **Vento**, ed appartengono ad un periodo che va dal 1983 al 1997, quindi ad un lasso di tempo abbastanza significativo per considerazioni opportune.

Non essendo compatibile lo spazio del nostro bollettino con un'analisi complessiva, ci si limita solo ad alcuni rilievi sulle medie del periodo indicato.

|           | Temperatura |                  |                 | Pressione |
|-----------|-------------|------------------|-----------------|-----------|
|           | Media       | Massima assoluta | Minima Assoluta | Media     |
| Gennaio   | 7.0         | 20.4 (24.1985)   | - 5.6 (8.1985)  | 1020.0    |
| Febbraio  | 7.2         | 22.2 (27.1990)   | - 6.2 (7.1991)  | 1018.0    |
| Marzo     | 9.9         | 24.8 (17.1997)   | - 2.2 (4.1987)  | 1016.4    |
| Aprile    | 12.9        | 22.8 (7.1985)    | 3.0 (18.1997)   | 1013.4    |
| Maggio    | 17.5        | 30.0 (7.1995)    | 7.2 (5.1987)    | 1014.4    |
| Giugno    | 20.9        | 33.0 (24.1986)   | 10.2 (7.1986)   | 1014.8    |
| Luglio    | 24.3        | 39.6 (29.1983)   | 15.0 (6.1984)   | 1015.3    |
| Agosto    | 24.5        | 35.8 (6.1985)    | 12.8 (31.1995)  | 1014.9    |
| Settembre | 21.0        | 32.2 (26.1987)   | 10.2 (30.1995)  | 1016.1    |
| Ottobre   | 16.9        | 30.4 (14.1993)   | 6.4 (7.1994)    | 1018.5    |
| Novembre  | 11.6        | 25.4 (1.1990)    | 1.0 (24.1988)   | 1017.5    |
| Dicembre  | 8.2         | 23.0 (19.1989)   | -4.6 (30.1986)  | 1018.0    |

| Aspetto del Cielo<br>Nuvolosità<br>decimi | Umidità<br>Media | Precipitazioni |               | Vento                |                             |
|-------------------------------------------|------------------|----------------|---------------|----------------------|-----------------------------|
|                                           |                  | Q. mm.         | Max<br>24 ore | Direzione<br>preval. | Velocità max<br>direz. Km/h |
| 5                                         | 75.7             | 37.3           | 34.0          | NW                   | NW 76                       |
| 5.8                                       | 73.7             | 45.7           | 45.7          | N                    | W 100                       |
| 5.1                                       | 70.2             | 50.0           | 50.0          | N                    | NE 102                      |
| 5.1                                       | 70.0             | 49.4           | 49.4          | SE                   | W 75                        |
| 4.7                                       | 68.8             | 40.3           | 40.3          | N                    | N 90                        |
| 3.8                                       | 67.3             | 61.1           | 61.1          | SE                   | W 93                        |
| 2.4                                       | 62.6             | 31.3           | 31.3          | SE                   | NW 72                       |
| 2.6                                       | 64.4             | 41.8           | 41.8          | N                    | NW 78                       |
| 3.6                                       | 69.3             | 54.7           | 54.7          | SE                   | W 90                        |
| 4.8                                       | 71.8             | 62.4           | 62.4          | SE                   | E 83                        |
| 6.1                                       | 76.5             | 64.5           | 64.5          | N                    | NE 93                       |
| 6.1                                       | 76.3             | 57.1           | 57.1          | NW                   | NW 90                       |

### Fenomeni particolari:

Principali nevicate: 29.12.1996 cm. 23; 6.1.1993 cm. 14; 9.1.1985 cm. 12;  
10.2.1986 cm. 12; 6.2.1991 cm. 9.

Nubifragi (> 40 mill/h) 19.6.1988 (60); 31.8.1996 (56); 26.6.1988 (49) 10.0.1992 (42)

Inverni più freddi: n° giorni di gelo (Temp. < 0°) 1987 gg. 14; 1985 gg. 11.

Estate più calde: n° giorni con temperatura > 30° 1994 gg. 36; 1988-1992 gg. 26

Piovosità mensile massima mill. 233,4 Giugno 1988, Minima 0 Luglio 1988 e  
Ottobre 1995.

Maggior sequenza giorni di pioggia 9 (9-15.3.1985) Senza gg. 47 (14.7-29.8.1992)

Maggior sequenza giorni sereni 18 (21.9.-8.10.1985) Coperti 9 (vari periodi)

Giorni più caldi 29.7.1983 (39.6-24.0) e 11.8.1994 (34.6-28.6)

Giorni più freddi 9.1.1985 (-1.4 - -4.8) e 7.2.1991 ( 2.0 - - 6.2)

Pressione massima 1.040 Gennaio 1989 e Marzo 1990

Pressione Minima 973 Febbraio 1989.

Negli studi in corso sono stati già elaborati i dati per il 1998 e 1999 con i relativi spostamenti nei confronti di quelli esposti di sopra.

*\* Quanti hanno interesse agli ultimi rilevamenti o a quelli pregressi, possono mettersi in contatto con la nostra rivista. Fabbri esercita la sua attività di meteorologo a Porto S. Giorgio in forma totalmente volontaria e gratuita, in una stazione di sua proprietà: anche questa è "Civiltà marinara picena".*

## **La vetrinetta della Biblioteca "Lesca"**

**di S. Benedetto del Tronto**

a cura di Francesco Maria Moriconi

*Prosegue la segnalazione dei più disparati testi di argomento marinaro posseduti dalla Biblioteca comunale "Giuseppe Lesca" di S. Benedetto del Tronto. Alla fine di ogni scheda bibliografica, dopo l'acronimo BCSBT abbiamo trascritto il numero di inventario del pezzo, la sua eventuale collocazione in biblioteca e/o la specifica di volume non disponibile, qualora non ancora collocato a scaffale. Per la ricerca nel catalogo della biblioteca è comunque utile il numero di inventario, anche in vista di eventuali correzioni topografiche una volta trasferita la sede nel nuovo edificio sotto il palazzo municipale in Viale De Gasperi. Nelle pagine successive aggiungiamo una serie di testi più rari, ma sempre attinenti il mare, i suoi mestieri, la narrativa, ecc. Concludiamo scherzosamente, ma non troppo, con una nota bibliografica più specifica indirizzata non solo agli addetti ai lavori.*

\*\*\*

**Archeologia delle acque.** Rivista di antropologia, archeologia etnografia, storia dell'acqua, A. 1, n. 1, gennaio-giugno 1999, pp. 136, ill., Forlì, ABACO Edizioni. BCSBT, n. inv. 53489: non disponibile. (Dir. Scientifico Luigi Fozzati, Dir. Responsabile Silvia Costantini) Vedi Recensioni in questo stesso numero p. 60

Edoardo RICCARDI e Furio CICILIOT, **Archeologia della Rada di Vado. Luoghi, materiali**, eventi, Savona, Daner edizioni, 1997, pp. 60, ill. BCSBT, n. inv. 53485: 113.I.37.

Contiene tre contributi di E. Riccardi che partendo da indagini archeologiche subacquee iniziate nel 1975, proseguendo coi ritrovamenti seguiti ad alcune mareggiate che hanno fatto emergere oggetti e strutture, si diffonde sull'archeologia dei luoghi e dei materiali d'epoca romana, sulle tecniche metodologiche di intervento, sull'analisi di reperti d'età medievale e moderna, dei materiali in ceramica di cui si presenta un breve inventario con datazione.

Del suo, F. Ciciliot interviene su quella che chiama archeologia degli eventi, con una prima interessante ricerca che integra il lavoro archeologico in senso stretto con l'esplorazione e lo studio delle fonti archivistiche (Archivio di Stato di Savona), a

partire dalla prima metà del XV secolo, registrando attività economiche, spostamenti di barche, approdi, vendita di reti, passaggi di truppe, ecc.

In appendice, E. Riccardi tratta di un timone di legno rinvenuto nel 1996 durante i lavori di scavo e varo di tubazioni di scarico del depuratore; illustra i momenti dei lavori; presenta infine una scheda tecnica del manufatto ipotizzandone una datazione nel XIX secolo.

Completa il volume una serie di illustrazioni: carta nautica della Rada in anni recenti, una cartolina dei cantieri di demolizione navale di Porto Vado, reperti archeologici, planimetrie, piante, schemi tecnici, uno specchietto riepilogativo dei ritrovamenti di ceramiche non relativa datazione.

Furio CICILIOT, *Nautica genovese. Tipologia delle imbarcazioni di Varazze alla fine del Medioevo*, Rocchetta Cairo, G. Ri. F.L., 1993, pp. 107, con abstract in inglese. BCSBT, n. inv. 53486: 113.I.38

Dopo le pagine introduttive sui grandi cantieri navali del Mediterraneo, le flotte, le costruzioni navali di Varazze, i così detti cantieri sulla riva del mare, le città, le zone industriali, seguono tre capitoli dedicati specificatamente alle materie prime impiegate, al lavoro, alle imbarcazioni. L'autore conclude con le fonti archivistiche utilizzate (soprattutto i rogiti dei fondi notarili di Varazze, ma anche di Savona, Vado, ed Alassio) ed un essenziale glossario.

E' una storia settoriale che viene costruita analiticamente, facendosi poco alla volta storia globale: del territorio, delle risorse naturali ed umane, del commercio, dei tipi di lavoro coinvolti nella specifica industria, per concludere con le imbarcazioni, loro tipologia, cantieri di costruzione, dimensioni, tempi di lavoro, durata dei manufatti.

Interessanti sono anche le schede storico-archivistiche suddivise per tipologia di nave o imbarcazione. Di ogni imbarcazione viene fornita una scheda che ne riporta le prime notizie, la zona, la funzione. Importante la scheda che riporta la data del contratto, relativi nome del maestro d'ascia, luogo di origine del committente o acquirente, tempo di costruzione, costo. Altre tabelle riportano le dimensioni dell'imbarcazione con: data, lunghezza di ruota in ruota, larghezza in bocca ed in piano, altezza insenta, altezza orlo (per questa terminologia cfr. pp. 47-49).

Un vero saggio di metologia della ricerca, utile anche per un confronto con la realtà dei lavori del mare in ambito piceno (vedi le poche pagine su canapa per cordami, vele, reti, stoppa, pece, sego).

E' utile qui citare quanto l'autore scrive : "Purtroppo alla relativa dovizia di documentazione per le reti non fa riscontro altrettanta abbondanza per cordami e vele: sembra quasi che a Varazze non vengano considerate dai notai. I motivi possono essere molti: o ci si serviva in mercati esterni, o si trattava di lavorazione casalinghe".

**DYRRAH.** *Reviste kulturore, historike dhe arkeologjike*, n. 1, s. d. Botimet Pal Engjelli, Durres. BCSBT, n. inv. 53505: non disponibile. Vedi recensione in questo stesso numero pag. 40.

Franco MONTEVECCHI - *Il potere marittimo e la civiltà del Mediterraneo antico*, Firenze, Olshki, 1997, pp. 594, ill. BCSBT, n. inv. 51991: 113.I.3.

Opera monumentale che tratta dell'ambiente mediterraneo dall'età antica fino alla caduta di Cartagine; contiene una ricca bibliografica, indici di luoghi e personaggi. Vi sono studiati gli aspetti economici, commerciali, monetari, geografici, militari, navali, politici; completa l'opera un glossario di termini marinareschi e marittimo commerciali.

*Le vie del Mediterraneo. Idee, uomini, oggetti (secoli XI-XVI)*, n. 1 Genova, 19-20 Aprile 1994. A cura di Gabriella Airaldi, Genova, ECGIG, 1994, pp. 263. BCSBT, n. inv. 53776: 113.I.15.

Il testo fa parte della collana edita dall'Istituto di storia del medioevo e della espansione europea dell'Università degli Studi di Genova e dalla Regione Liguria.

Presenta saggi specifici su i più variati temi: relazioni interculturali nel Medioevo, documenti per l'arte islamica, diffusione libraria, produzione e commercio della carta, archeologia, religione, commerci, ecc.

Roberto Sabatino LOPEZ - *Storia delle colonie genovesi nel Mediterraneo*, Genova, Marietti, 1996, pp. XXXVI-336, (Collana di saggiistica n. 68), BCSBT, n. inv. 52757: 1 113/I/26.

Opera del grande storico (1910-1986) notissimo per i suoi studi sull'Europa medievale; in questa edizione con prefazione ed aggiornamento bibliografico a cura di Michel Balard.

Da specialista di storia urbana, Lopez tratteggia la storia di Genova dalla origini di borfo marinaro fino ai suoi sviluppi nel XVI secolo.

Luigi DIVARI - *Il topo: "...dei battelli chioggiotti detti anche toppi..."*, Venezia, Maredicarta, 1998, pp. 64, ill. 8°. BCSBT, n. inv. 53069: 113.G.32.

L'autore, veneziano, è ormai conosciuto anche nelle Marche per i suoi numerosi studi e pubblicazioni sulle imbarcazioni d'Adriatico e soprattutto d'ambiente lagunare.

In questo volumetto, ancora una volta illustrato da disegni ed acquerelli dai toni poetici, sia pure con risultati scientifici, l'autore ci parla del cosiddetto topo, una barca utilizzata in laguna e sui litoranei dell'Alto Adriatico per i piccoli trasporti di pesce dai bragozzi al mercato, per il trasporto di prodotti ortofrutticoli nella zona di Chioggia, per il servizio pubblico, nonché per piccole attività di pesca (i "mestiereti"), in epoca

antecedente la motorizzazione.

La documentazione esplorata risale al periodo fra fine '800 e prima metà del '900. Ne ricostruisce le caratteristiche tecniche e tipologiche, analizzandone i sistemi di costruzione, le attrezzature di armamento, il timone, le così dette "vele al terzo", i remi e altri particolari, i lavori dei "topanti", che erano in sostanza i "paroni" della barca.

A completamento, come in altre pubblicazioni dello stesso, un glossario dei termini e detti nell'uso di bordo.

Conveniamo con quanto ha affermato Gabriele Cavezzi, presentandolo ad un corso di museologia, che lo ha definito...*un piccolo museo tascabile*.

***Alle fonti del piacere. La città termale e balneare fra cura e svago***, a cura di Nelli-Elena Vanzan Marchini, Regione del Veneto - Milano, Leonardo Arte, 1999, ill., pp. 186, 4°, con bibliografia. BCSBT, n. inv. 52345:113.A.34.

Gli autori dei contributi di questa strenna partono dal presupposto che ci sia una vera e propria civiltà delle acque, e ne descrivono le caratteristiche non dal punto di vista idrogeologico, quanto da quello della cura del corpo, del piacere della vacanza, della moda.

In questo contesto interessanti i saggi riguardanti le località di mare: Sottomarina di Chioggia (Cinzio Gibin); Jesolo (Egidia Bergamo) ed altri, anche per un confronto con analoghe pubblicazioni d'area medio adriatica. Ricca la documentazione di illustrazioni tratte da archivi come, ad esempio, dalla collezione Salce del Museo Civico "Luigi Bailo" di Treviso; opuscoli pubblicitari.

Interesse l'analisi del contenuto di tali fonti, per esempio quando si delinea la differenza essenziale fra manifesti delle stazioni termali, dove il messaggio è più colto e manifesti che pubblicizzano le località di mare, il cui messaggio è decisamente più popolare.

***Navi di legno. Evoluzione tecnica e sviluppo della cantieristica nel Mediterraneo dal XVI secolo a oggi***, Atti del Convegno internazionale (Grado, 21-25 Maggio 1997), a cura di Mario Marzari, Trieste, Lint 1998, 4°, ill., pp. 364. BCSBT, n. inv. 53067:30.C.75. Vedi la segnalazione del relativo convegno e delle singole relazioni nel n° 13/1997 di "Cimbas", p. 87-90.

Il curatore scientifico di questi Atti è noto ai "cimbaroli" per pubblicazioni sulle barche, le attività, la vita dei pescatori d'Adriatico ed in particolare d'ambiente veneto. Viene da più parti indicato come un capo-scuola della ricerca del settore, animatore di convegni e iniziative editoriali.

Al Convegno hanno preso parte studiosi di area mediterranea, ma anche provenienti dai Paesi Bassi, dalla Romania, dalla Svizzera.

Importante evento per aver messo a confronto studiosi di diversi paesi sui tempi della cultura marinara, che nonostante alcuni detrattori che la definiscono una sorta di UFO antropologico, continua ad appassionare molto, pur consapevoli che si tratta di un momento forse marginale della cultura di un paese, i cui tratti si sono largamente sfumati fino a perdersi, così come sta accadendo per altre culture legate alla fatica ed al lavoro.

Il libro riporta anche la Dichiarazione del Comitato scientifico con cui esso aderisce a quanto detto in un Convegno a Dubrovnik nel 1995:

- salvaguardare il patrimonio di cultura costituito dalle imbarcazioni della tradizione mediterranea, discorso questo che sembra essere stato recepito anche in ambienti UNESCO, per quanto riguarda la scomparsa dei manufatti tipici delle marinerie, gli strumenti di pesca e via dicendo.

In questo volume, per il versante dell'Adriatico pontificio, interviene la ormai molto nota Maria Lucia De Nicolò con un saggio su Maestri d'ascia e calafati nei porti adriatici pontifici tra settecento e primo ottocento (pp. 159-170).

Fra gli interventi troviamo quelli di studiosi affermati come Joseph Muscat che vi scrive sugli arsenali di Malta, Mario Marzari stesso che si occupa della progettazione e costruzione navale a Trieste fra XVIII e XIX secolo, Josko Bozanic conosciutissimo per i suoi studi sulla "gaeta falkusa" di Komiza.

Interessante sarebbe una comparazione tra le due sponde dell'Adriatico, partendo dal saggio di Flavio Boni sulle imbarcazioni del litorale sloveno (pp. 331-334).

Il concittadino Gabriele Cavezzi, vi interviene con la "paranza nel Piceno (pp. 315-326), col suo solito puntiglio di ricerca archivistica e con ottima metologia di periodizzazione.

Continuare nell'elencazione dei contributi scientifici, però, avrebbe poco senso in questo contesto, pur trattandosi di studi di alto profilo specialistico.

***Il Mediterraneo centro-orientale tra vecchie e nuove egemonie. Trasformazioni economiche, sociali e istituzionali nelle Isole Ionie dal declino della serenissima all'avvento delle potenze atlantiche (secc. XVII-XVIII).*** A cura di Massimo Costantini, Roma, Bulzoni, 1998, pp. 195, n° & della collana Med-Clio. BCSBT, n. inv. 52775: 113.I.18.

Contiene saggi di Alberto Tenenti, Alfredo Viggiano, Michela dal Borgo, Guido Zucconi, Ennio Concina, Maria Fusaro, Walter Panciera, Andrea Zannini, Spyros Asdrachas, Massimo Costantini, Gigliola Pagano De Divitiis, Ruggiero Romano, Victor Mallia-Milanes, Chryssa A. Maltezou.

Se ne segnala: Marianna Kolyvà, Le saline di Zante nel XVI secolo; aspetti produttivi e gestionali, pp. 71-98 e Ugo Tucci, Le isole Ionie e la metrologia commerciale del Mediterraneo centro-orientale, pp. 187-194.

Manlio CORTELLAZZO - *Venezia, il Levante e il mare*, Ospedaletto (PI), Pacini editore, 1989, p. VXI-576. BCSBT, n. inv. 52813: 113.I.28.

Cortellazzo è autore de L'influsso linguistico greco a Venezia, edito a Boilogna nel 1970. Uno sguardo all'indice è sufficiente ad informarci sulla ricchezza di informazioni e materiali di ricerca di questo consistente volume.

Così Cortellazzo si diffonde sulla cultura mercantile e marinaresca (mercatura, tariffe, scritture contabili, lettere mercantili, portolani, scritture di bordo); ma soprattutto, sugli aspetti linguistici e dialettali (veneziano, friulano, lessico chioggiotto, slavismi, rapporti fra veneziano e greco, conoscenza della lingua turca, italianismi in Grecia, grechesco); e ancora, su problemi squisitamente etimologici, sulla letteratura schiavonesca a Venezia. Insomma, ce n'è di che lavorare moltio anni in modo comparativo utilizzando le continuità linguistiche e culturali d'Adriatico, dal Golfo di Venezia a Corfù.

Ugo TUCCI - *Un problema di metrologia navale: la botte veneziana*, estr. da "Studi veneziani", vol. IX, Firenze, Olschki, 1967, pp. 201-246. BCSBT, n. inv. 523727: 113.E.51.

La botte era una unità di misura del tonnellaggio delle navi adottata nel XIV secolo a Venezia. Se ne occupa in questo denso saggio Ugo Tucci, dopo i cenni di Guglielmotti nel suo Vocabolario e gli studi di Gino Luzzato e Frederic C. Lane. Riporta tabelle sui tipi di misura, raffrontti con altre unità metrologiche, misure di alcune navi veneziane.

Giuseppe VALENTINI - *Appunti sul regime degli stabilimenti veneti in Albania nel secolo XIV e XV*, estr. da "Studi veneziani", vol. VIII, Firenze, Olschki, 1966, pp. 195-265. BCSBT, n. inv. 52329: 113.E.52.

Dopo una breve storia degli stabilimenti, loro scopo e natura, Valentini affronta sistematicamente le esigenze di parte, rispettivamente albanese e veneta, nonché, conclusivamente, le condizioni di comune interesse. Nello specifico, considera i problemi di autonomia, gli statuti locali, il ruolo dei funzionari e dei notai, i diritti ecclesiastici, i problemi territoriali, le questioni di libertà, i commerci, il servizio militare, i corpi di guardia, le imposte, la concessione della cittadinanza veneta, le esenzioni da gabelle.

Pietro FRABETTI - *Carte nautiche italiane dal XIV al XVI secolo conservate in Emilia-Romagna. Archivi e biblioteche pubbliche*, Firenze, Olschki, 1978, pp. 187, Tavv. BCSBT, n. inv. 53250: 113.8

Lavoro di carattere storico, archivistico, cartografico, frutto di grande erudizione e pazienza certosina.

Le tavole riprodotte, pur importanti, sono scarsamente utili per uno studio diretto, essendo state pubblicate con forte riduzione. E' comunque uno strumento importante per la ricerca, segnalando e descrivendo i pezzi archivistici e fornendone il luogo di conservazione.

Alberto e Branislava TENENTI - *Il prezzo del rischio. L'assicurazione mediterranea vista da Ragusa: 1563-1591*, Roma, Jouvence, 1985, pp. 5000, BCSBT, n. inv. 113.E.53.

Uomini, traffici, navi, rotte, contratti, assicurati ed assicuratori, infortuni, indennizzi, rischi, il tutto completato da bibliografia e indice dei nomi.

Ernesto GIAMMARCO - *Lessico marinaresco abruzzese e molisano*, con una premessa di Carlo Battisti, Venezia-Roma, Istituto per la collaborazione culturale, 1963, p. VIII-181, n. 2 dei "Quaderni dell'archivio linguistico veneto". BCSBT, n. inv. 54026: 113.I.40.

Dopo una introduzione enérale sulla storia marittima, le condizioni idrogeografiche e meteorologiche, sulla navigazione, la fauna, le barche, i mercati costieri, il folklore e la letteratura popolare, Giammarco passa all'analisi del lessico, analizzando scientificamente secondo questa suddivisione proposta introduttivamente.

La ricerca, infatti, si suddivide nello studio lessicale sul mare, geomorfologia, meteorologia, astri, navigazione e manovre, imbarcazioni, vita di bordo, commercio, pesca, fauna, flora.

Completano la ricerca un indice delle parole dialettali, indici dei nomi italiani e latini, un'appendice metodologica.

Cesare CIANO - *I primi Medici e il mare. Note sulla politica marinara toscana da Cosimo I a Ferdinando I*, Ospedaletto (PI), Pacini editore, 1980, pp. 181, ill. BCSBT, n. inv. 54027: 113.I.39.

Dalla storia delle singole città legate al mare agli sviluppi di una vera politica marinara complessivamente legata al ruolo dominante di Firenze e dei Medici, in un periodo caratterizzato dallo strapotere delle grandi potenze europee.

*Giornale di bordo. Saggi sull'immagine poetica del mare*, a cura di Agostino Lombardo, Roma, Bulzoni, 1997, pp. 461, BCSBT, n. inv. 52766: 113.I.25.

Contiene, fra l'altro, saggi di Agostino Lombardo su Shakespeare e il mare, di Elena Calogero su il viaggi per mare di John Donne, di Maria Stella su Byron e la morte del mare, di Maria Maddalena Parlato su P.B. Shelley, di Maria Valentini su Whitman, di Paola Casatellucci su Emily Dickinson, di Roberta Baronti Marchiò su Ezra Pound e molti altri.

Ruggero BATTAGLIA - *Archeologia subacquea*, Torino, ERI, 1975, pp. 222. BCSBT, n. inv. 53338:113.P.25.

Seppure ormai vecchiotto è un manualetto di utile consultazione, soprattutto per un lettore giovane che intenda accostarsi all'argomento con gli strumenti forniti da un sicuro specialista di archeologia. Lo segnaliamo, comunque, non solo a scopo didattico, ma anche per l'attualità dell'argomento per le nostre zone o in cui sono in corso rilevamenti subacquei e studi.

Valerio DI DONNA - **Così fanno i marinai. La scienza nella navigazione**, Bari, Dedalo, 1999, pp. 199, ill. BCSBT, n. inv. 52523:113.G.36.

Non è un libro ironico, come l'adagio della famosa canzone di Dalla e De Gregori, ma un vero manuale illustrato a colori, che tratta concetti fondamentali di geografia, tipi ed uso delle carte, strumenti e metodi di navigazione, elementi di meteorologia, arte navale con termini marinareschi, principali norme. Corredano il volume glossario e indice analitico.

Si rivolge, in modo scientifico e con linguaggio piano, ad un pubblico ampio; è pertanto consigliabile anche agli studenti del settore nautico delle nostre scuole professionali.

A. V. Vecchi - *L'Italia marinara e il lido della patria*, Bergamo, Istituto italiano d'artigianato grafico, 1905, p. 358, ill. BCSBT, n. inv. 53285:113.P.7.

È una sorta di manuale scolastico adottato ai primi del '900 nelle classi complementari e secondarie inferiori. È da considerare soprattutto quale fonte per la storia della cultura italiana. L'impostazione è tipicamente ideologica anche nel linguaggio, partendo dal ruolo dell'Italia nel Mediterraneo, discorso che farebbe pensare ai successivi sviluppi "missionari" della nazione italiana nel mondo. Così anche nel conclusivo commiato l'autore con tono poetico-moralistico scrive: "Va, o libriccino, nelle mani dei fanciulli del lido. Dirigili nelle loro ricreazioni; non è forse una sana ricreazione la pesca? Spingili a ricercare nei diporti, che hanno le onde salse a teatro, la salute e la robustezza è.... Insegna ai fanciulli..." e via dicendo.

A parte certi toni il "libriccino" mantiene un carattere tecnico, come ad esempio quello sul naviglio peschereccio (pp. 81-segg.), ricco di notizie sugli attrezzi, gli strumenti, i tipi di pesca. A volte le illustrazioni presentano anche pregi artistici, come quella della barca di ritorno dalla pesca o quella della sciabica. Un capitolo è dedicato alle Marche (pp. 304-segg.) con brevi efficaci notizie che indirettamente rendono conto degli sviluppi economici e tecnici successivi. All'epoca località come S. Benedetto, Porto S. Giorgio, Civitanova venivano chiamati impropriamente porti, ma dice l'autore "... più preciso vocabolismo sarebbe *marina*". Così maggiori notizie vengono fornite sul porto di Ancona, ma per quanto riguarda la pesca informazioni interessanti ancor oggi sono date per l'attività marinara di centri minori.

A.V. VECCHJ - *Racconti di mare e guerra di Sibad Al Bahari*, Firenze, R. Bemporad, 1892, pp. 276 BCSBT, n. 1815: 113.P.8.

E' la seconda edizione di un'opera della collana *Libri per letture*, con belle e tecnicamente curate illustrazioni di Enrico Mazzani, lo stesso del *Pinocchio* di Collodi. Lo presenta lo stesso Vecchj in prefazione, quando scrive: "Qusto libro che vi presento non è un volume di scienza, non un trattato di storia; ma tutto quello che in esso contiene e che riguarda le scienze, è vero; tutto quello che alla storia si riferisce, è frutto di ricerche molto attente. Ho fatto parlare bruti e cose personificandole, siccome all'aurora dell'incivilimento fecero Pilpay e Lokman nell'India, Esopo in Frigia, Fedro in Roma, La Fontaine in Francia ed Anderson in Danimarca.

Ho tentato conseguire uno scopo, che è quello d'invitare i bambini ed i giovinetti alla curiosità delle scienze naturali ed in special modo a quelle che trattano del mondo in cui viviamo ... Insomma, questo libro è come un bicchiere di vermutte che prepara lo stomaco ad un pranzo succulento e nutritivo."

Gabriele DE SIMONE - *Pensiero sul modo di dare miglior legamento alle navi onde sottrarle al difetto dell'arcamento*, Napoli, Tipografia del Guttemberg, 1839, pp. 31. BCSBT, n. inv. 53284: 113.P.6.

Quale unica presentazione cito dalla prefazione: "E' però che non potrà mai un marino guardar con indifferenza tuttavia la maggior parte delle navi, dopo corse appena la prima volta andar declinando sempre nelle qualità loro principali, e segnatamente nella stabilità e nel cammino, requisiti vie più interessanti. Ciò che trae sua origine dall'arcamento cui va soggetto ogni naviglio dal primo istante messo in mare, e che progressivamente si avvanza, mentre tale difetto seco apportando un successivo maggiore svisamento nelle forme originarie della carena (si che dall'azione del fluido sulla stessa ne risulta un effetto sempre più svantaggioso alle qualità del naviglio) avviene che il Legno dia luogo a quel deterioramento progressivo nelle testè dette sue qualità". L'opuscolo propone un mezzo "escogitato" dallo stesso De Simone per la soluzione del problema.

M. HUET - *Historie du commerce et de la navigation des anciens*, Lyon, Benoit Duplain, 1763, p. XXIV-496, front. inc., con lettera dedicatoria al Colbert, all'epoca Ministro e segretario di stato. BCSBT, n. inv. 53283:113.P.5.

All'epoca era in voga far cominciare tutto dalle origini, così l'autore parte da prima del diluvio universale per arrivare all'età romana.

Arrigo BOCCHI - *Cenni intorno alla nautica degli antichi*, Venezia, Tipografia Francesco Andreola, 1837, pp. 114. BCSBT, n. inv. 53286:113.P.4.

Etiopi, Babilonesi, Fenici, Egiziani, Romani; e poi zavorra, remi, timone, alberi, vbele ancora, bandiera; e ancora, leggi di mare, pesca libera, porti, lazzeretti, il faro, fino all'astronomia nautica e ai nomi di astronomi. Si chiude con opinioni intorno alla bussola. Fonte per la storia generale della nautica o per quella del periodo storico dell'autore?

Carlo ERRERA - *L'epoca delle grandi scoperte geografiche*, Milano, U. Hoepli, 1926, pp. XXVIII-505, ill., '. Edizione riveduta ed accresciuta. BCSBT, n. inv. 52053:113.P.30

Opera di grande successo uscita la prima volta nel 1906, tratta l'argomento fino all'età dell'oro delle scoperte. Contiene un quadro sinottico di avvenimenti dalla caduta dell'Impero romano alla prima circumnavigazione del globo di Magellano, ed un indice dei nomi.

A conclusione di questo elenco proponiamo un libro di narrativa:

Lucia POZZO - *Uomini & barche*, Milano, Mursia, 1999, pp. 165, BCSBT, n. inv. 49651.

Invece, per chi sia appassionato alle questioni della difesa costiera in Adriatico, segnaliamo un volume ancora non acquistato dalla Biblioteca:

Sergio PERINI, *La difesa militare della terraferma veneta nel Settecento*, Chioggia, Il Leggio, 1998.

Lando Bartolotti, *Livorno dal 1748 al 1958, profilo storico urbanistico*, Leo Olschki Editore, Firenze 1970. Prefazione di Leonardo Benevolo. BCSBT, n. inv. 53243: 113.E.55. (*lettura del testo in rapporto alla città di S. Benedetto del Tronto n.d.r.*)

Il profilo storico urbanistico di Livorno realizzato da Lando Bortolotti rappresenta per il periodo (1970), un'innovazione metodologica importante, un momento decisivo per la stessa origine della storia urbana italiana. Il risultato è un grande affresco storico della città in cui la storia urbanistica viene descritta non solo come effetto, ma anche come causa di profonde dinamiche politiche, economiche e culturali in un continuo processo di interazione dialettico.

Sarebbe improprio cercare un confronto tra lo sviluppo di Livorno e quello di San Benedetto del Tronto. Esiste però un importante punto di contatto: il mare.

La storia della pesca italiana passa sicuramente per queste due città. L'ardire avventuroso dei pescatori sambenedettesi aprirà nuovi scenari in questo settore. La motorizzazione della pesca e il suo "sconfinamento oltre gli stretti" faranno di questa marineria un punto di avanguardia nazionale. La pionieristica esperienza della SAPRI (Società anonima pesca e reti italiane fondata nel 1923 da parte dei fratelli Merlini di S. Benedetto) farà da apripista per un nuovo sviluppo della pesca. Di lì a poco sarebbe nata a Livorno, per volere del regime fascista, la GENEPECA (1930). Nata per una questione di prestigio nazionale (non era accettabile che l'Italia non concorresse con inglesi e scandinavi sui mari atlantici), dopo la guerra si sarebbe riorganizzata su una solida base industriale.

L'influenza del mare sarà costante nella storia di Livorno. Situata allo sbocco del massimo sistema vallivo della Toscana, sarà l'unico sito adatto a una città portuale. La storia di questo insediamento in epoca medioevale è legata alla centralità del Porto Pisano, lo scalo marittimo di Pisa, con le lotte e i contrasti per il suo controllo. La stessa struttura urbana fortificata ne è una conferma. Lo status di porto "franco" a partire dalla metà del XVII secolo, ne condizionò la prosperità legandola alle sorti delle nazioni che vi ubicavano magazzini e attività.

Così come scrive l'autore *"Ogni città è un fenomeno unico e irripetibile, un "individuum" storico"*. Ma per chi è interessato alla storia, ma anche al futuro di S. Benedetto del Tronto, quest'opera fornisce stimoli importanti e la sensazione di una assenza. Dopo gli studi di geografia di Giuliano Bellezza (1) lo studio dello sviluppo storico urbanistico della città è stato sottovalutato.

Il lavoro prodotto da Bortolotti non ha infatti solo uno scopo di carattere storico, ma persegue il chiaro intento, legato alla professione dell'autore (responsabile ufficio studi dell'amministrazione), di costruire le premesse per la programmazione dello sviluppo futuro della città. "Obiettivo della città futura deve essere la più grande libertà di scelta fra tutte le possibilità e le occasioni che la vita urbana offre: in altre parole, i valori urbani devono essere accessibili a tutti, il che sul piano urbanistico significa l'integrazione delle campagne con la città, delle periferie con il centro. Anche per ciò che riguarda la città, la libertà di ciascuno deve diventare la condizione per la libertà di tutti. E' questo vuol dire non avere zone favorite, zone di sviluppo e di concentrazione e zone di abbandono. Lo sviluppo non pianificato, spontaneo (e cioè guidato dalla speculazione e dal tornaconto immediato) non potrà affrontare questi problemi, in un paese dove la limitatezza dello spazio e delle risorse imporrebbe una severa pianificazione anche per il raggiungimento di obiettivi "individualistici" come

quello della casa isolata da tutti, o della seconda abitazione per ogni famiglia" (p. 401). Un aggiornamento degli studi di Bellezza, utilizzando il "canovaccio" dell'opera di Bortolotti, darebbe modo a San Benedetto del Tronto (a tutti i cittadini e non solo agli addetti ai lavori) di riflettere sul proprio futuro.

Livio Oddi

(1) G. BELLEZZA, San Benedetto del Tronto, Studio di geografia urbana. Istituto di geografia Università di Roma, 1966; ID Lo sviluppo urbano di San Benedetto del Tronto dall'unità d'Italia ad oggi, in "Storia urbana", n° 32, Franco Angeli editore, 1985.

*Il Piacere di leggere per temi*  
I Vichinghi in biblioteca

- Holger ARBMAN, *I Vichinghi*, Milano, il saggiatore, 1962, pp. 234, ill. BCSBT, n. inv. 29198:147.B.16.
- Pierre BARTHELMY, *I vichinghi*, Genova, ECIG, 1992, pp. 393, ill. BCSBT, n. inv. 53235:113.E.54.
- Roberto Bosi, *I miti dei Vichinghi. Storia e tradizioni degli uomini del Nord*, Firenze, Convivio, 1993, pp. 134, ill. BCSBT, n. inv. 43527:179.F.2.
- Ives COHAT, *I Vichinghi signori del mare*, Electa/Gallimard, 1993, pp. 175, ill. BCSBT, n. inv. 39924:113.G.11.
- Roberto Costa, *Il rosso vichingo*, Milano, Rusconi, 1978, pp. 178, ill. BCSBT, n. inv. 16763:119.E.26.
- Vilhelm Gronbech, *Miti e leggende del Nord*, Torino, Einaudi, 1996, pp. XX-324, ill. BCSBT, n. inv. 36273:174.A.11.
- F. Logan LOGAN, *Vichinghi. Viaggi, guerre e cultura dei marinai dei ghiacci*, Casale Monferrato, PIEMME, 1999, pp. 315, ill. BCSBT, n. inv. 51953:113.G.11.
- Frederik J. POHL, *I Vichinghi e la scoperta perduta*, Milano, A. Martello, 1970, pp. 313, ill. BCSBT, n. inv. 52812:113.D.30.
- Rudolf PORTNER, *L'epopea dei vichinghi*, Milano, Garzanti, 1972, pp. 399, ill. BCSBT, n. inv. 29279:147.D.20.
- George L. PROCTOR, *I Vichinghi*, Bologna, Zanichelli, 197°, pp. 142, ill. BCSBT, n. inv. 29278:147.D.19.
- Else RESDAHL, *I Vichinghi*, Torino, S.E.I., 1996, pp. 290, ill. BCSBT, n. inv. 34497:154.B.11.
- E.O.G. TURVILLE-PETRE, *Religione e miti del Nord*, Milano, Il saggiatore, 1964, pp. 519, ill. BCSBT, n. inv. 23976:128.A.4.

## Mostre

***Le Armi della fortezza di Klis. Un baluardo cristiano contro l'avanzata dei Turchi.*** Sala Capitolare della chiesa di S. Salvatore in Lauro in Roma (10-19 Dicembre 1999).

A cura del Pio Sodalizio dei Piceni, dell'Ordine Militare et Ospedaliero di S. Girolamo e S. Marino, nonché del Museo Civico di Spalato, si è tenuta a Roma una Mostra sulle armi della fortezza di Klis, dal 10 al 19 Dicembre scorso. Sul significato storico ed architettonico di questo baluardo, posto alle spalle della città di Spalato, rimandiamo i nostri lettori a quanto abbiamo altre volte riferito, attraverso le diverse recensioni di opere sull'argomento, meta anche di nostri rappresentanti nel Maggio del 1998 (Vedi in particolare V. Perkovic, *Tvrđava Klis*, "Cimbas" n° 14 del Marzo 1998 V. Firic, *Tvrđava Klis* "Cimbas" n°15 dell'Ottobre 1998).

Qui diamo notizia dell'interessante iniziativa che, per il suo carattere di originalità, dovrebbe trovare replica in altri contesti italiani, possibilmente fortificati, dove quei materiali possono trovare valorizzazione dalle architetture e dalla storia. Ci sono diversi secoli di condivisione di destini legati alla minaccia turca che possono avere una lettura anche attraverso queste esposizioni che non sempre sono solo sottolineature di oggetti, ma anche di memorie più complesse. Pensiamo in proposito alla fortezza di Civitella del Tronto, alla rocca di Acquaviva dove già esiste una raccolta che potrebbe fungere da complemento, al castello svevo di Porto Recanati, alla rocca di Gradara e quanti altri sparsi lungo il versante occidentale dell'Adriatico.

La manifestazione ha avuto la sua giornata augurale il giorno 10 con la solennità della Traslazione della Santa Casa di Loreto nella Chiesa Basilica di San Salvatore in Lauro e quindi celebrazione del rito della Messa. Nel Salone dei Piceni, quindi, è stato portato il saluto dall'ing. Francesco Santolini, presidente del Pio Sodalizio dei Piceni, al quale ha fatto seguito l'introduzione del dr. Giorgio Bizzarri, presidente della Commissione Cultura, Biblioteca e Stampa del Sodalizio.

Molto interessanti sono state le relazioni del dr. Goran Borcic, direttore del Museo Civico di Spalato, e del Principe Raffael De Castel Lascaris, Gran Maestro dell'Ordine Militare et Ospedaliero di San Girolamo e San Marino. Le conclusioni sono state proposte dal dr. Antonio Massa, vice-presidente del Pio Sodalizio.

Gabriele Cavezzi

***Una Barca nel Bosco, Costruzione, restauro, documentazione delle barche tradizionali liguri*** (Pieve Ligure 20-27 Settembre, Genova 12-20 Ottobre 1998), a cura dell'Associazione Culturale "Storie di Barche" di Pieve Ligure (Ge), Catalogo, pagg. 44, Pieve Ligure 1998.

Per cause non dipendenti dalla nostra volontà segnaliamo in ritardo la mostra ed il catalogo di una manifestazione che è stata realizzata nella seconda quindicina di

Settembre a Pieve Ligure ed a Genova, su iniziativa dell'Associazione "Storie di Barche" di Pieve Ligure.

In particolare il catalogo rappresenta, oltre al tipo di impegno al quale si sono dedicati gli appassionati liguri, uno specchio delle numerose realtà che hanno caratterizzato il loro contesto marinaro e che qui hanno trovato illustrazione attraverso i capitoli *Favole e racconti*, *La Liguria e il mare*, *Boschi e boscaioli in Liguria*, *La mostra*, *Un particolare sistema di progettazione: l'utilizzo del mezzo modello*, *Tecniche di rilievo*, *L'antica veleria*, *La didattica sul mare ed il corso di cultura marinara*, *Regate di vela latina in Liguria*.

Una sintesi mirabile di un mondo e di attività culturali ad esso correlate, specie negli aspetti della didattica, così come illustrato dagli insegnanti e da alcuni volontari del settore.

Nella presentazione del sindaco di Pietra Ligure viene sottolineato questa peculiarità di recupero, codificazione e trasmissione di memoria, come pure nelle brevissime righe anteposte da Roberto Guzzardi *Ci siamo ritrovati testimoni, apprendisti e ricercatori al medesimo tempo, custodi di una cultura particolare, di un bene molto più importante dell'oggetto in sé, depositari fin dove è possibile della loro arte, dei loro racconti e dei loro ricordi...esprimendo un grazie...soprattutto a quei "vecchi maestri" che, con generosità e passione, hanno saputo e voluto trasmetterci la loro arte*.

Curatori della mostra e del catalogo, oltre al Guzzardi, sono stati Maurizio Gadusso, Michele Oddone, Giovanni Panella e Alberto Raseto.

L'iniziativa è stata supportata, oltreché dal comune di Pieve Ligure, dall'Assessorato al Patrimonio Culturale dell'Entroterra e del Mare della Provincia di Genova.

Giuseppe Merlini

**Marinai e Pittori**, Comune di S. Benedetto del Tronto.

S. Benedetto del Tronto, Palazzina Azzurra (12-24 Febbraio 2000) - Vincenzo Gioia, Franco Paolini (Prichiò), Francesco Pompei e Pino Rosetti (Pirò)

Solo a S. Benedetto del Tronto, riteniamo, sarebbe stato possibile riunire in una sola mostra quattro pittori e tutti e quattro con origini marinare, non solo nel senso familiare, ma della loro pregressa professione.

Ciò si è reso possibile per il clima culturale che si respira nella città rivierasca, fatto di emulazione artistica e di ispirazione legata al mare, di attenzione creata intorno a questo comune, seppure indistinto "sentire". Ovviamente non tutto è rose e fiori, tanto per usare un comune metro di critica, in quanto queste propensioni debbono vedersela con altre meno condivise collettivamente ma più stimate ai livelli decisionali. Quello che conta è che il sindaco Perazzoli abbia dato l'assenso e sorretto lo sforzo del

consigliere Giancarlo Vesperini, tra l'altro presidente del Centro Piceno di Arte e Cultura, mettendo a disposizione la prestigiosa cornice della Palazzina Azzurra.

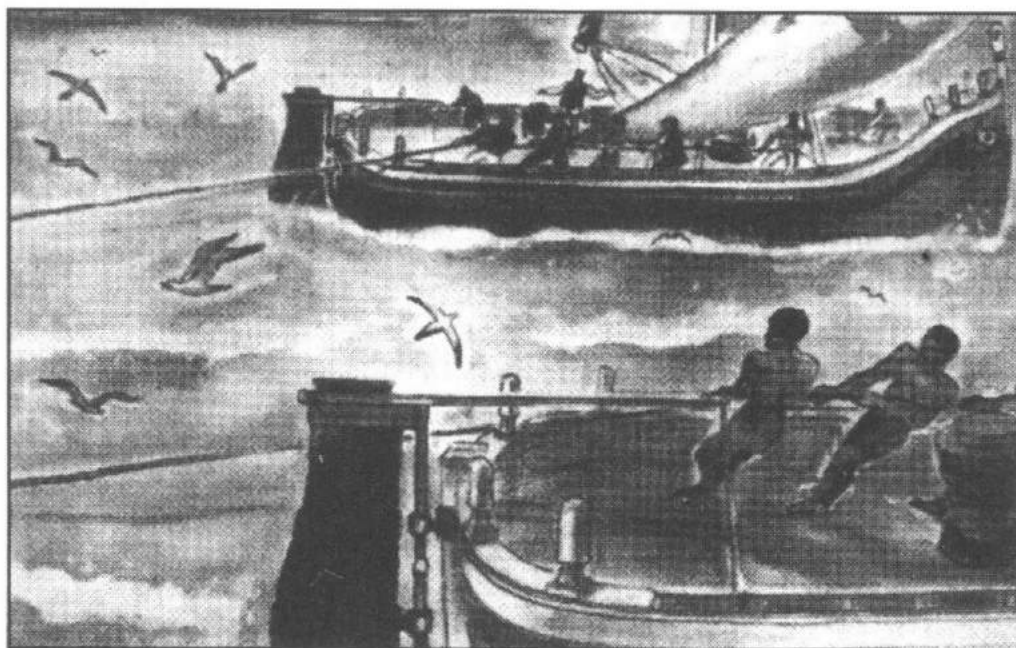
Chi sono gli artisti?

Vincenzo Gioia, 60 anni di Grottammare, l'unico non sambenedettese, buona parte della vita trascorsa in mare...*ha dedicato la sua pittura a scoprire il gioco di luce...di quelle che sono...più idee che pitture, più luce che segno...in una ...ricerca accanita per la verità scavata nel profondo del mare.*

Franco Paolini (Prichiò) che propone *...con naturalezza la sua pittura che tradisce il senso di battaglia quotidiana con il mare. "Murales" che hanno il sapore di sentito, di intuito.* Una battaglia che la famiglia Paolini, prolifica e tutta implicata con le vicende del mare, conosce dura e continua.

Pompei Francesco, nato nel 1954, che offre composizioni su ceramica, volte a stimolare e salvaguardare la coscienza della propria cultura...*che le mutate condizioni sociali stanno irrimediabilmente cancellando.* Pino Rosetti (Pirò) dei quattro è certamente il più affermato. Nato nel 1952 ha un curriculum di artista internazionale, con alle spalle mostre collettive e personali in tutto il mondo. Ricordiamo di lui il volume "Vele al vento", una sorta di enciclopedia pittorica della vita, dei miti e delle leggende dei marinai sambenedettesi, nel quale trovano posto le ormai note tavole della ricostruzione della "paranza". La copertina di "Cimbas", dagli esordi, riporta le sue mitiche vele.

Giuseppe Merlini



## *In Memoriam*

### **Giambattista Ponzanetti da Porto San Giorgio** (Premio Cymbas 1998)

Scrivere il medaglione di un personaggio storico, con in mano i documenti necessari e nient'altro è più facile che ricordare un amico con cui si sono avute tante solidali sessioni di "studio"; di semplice, ma non per questo meno appassionata ricerca.

S'intrecciano tanti fili che solo un nativo, coevo, potrebbe organizzare in una bella trama, con i diversi ruoli che Gi. Bi. ha avuto, in famiglia, sul lavoro, nella patria ritrovata (dopo vent'anni di esilio ascolano), nel domestico modellismo marinaro, per il quale periodicamente si confrontava con Alberto Quondamatteo in visita nei fermi della sua vongolara. Due ragazzini che esibiscono le rispettive collezioni e dotazioni tecniche, a fronte delle diverse esperienze.

Per Gi. Bi. l'esperienza prende le mosse dalla "fratta di Fagioli", il limite della villa omonima, in capo alla via Mazzini (spesso "declinata" a memoria dei suoi antichi abitanti). Un termine della geografia sociale del Porto, che valeva, al suo controllo, una denominazione di origine; in quella via ribattezzata anche "delle Rose" per le tante che portavano questo nome, accompagnate ovviamente dal soprannome di famiglia, "patronimico" a volte anche poco riguardoso, come perfino per i "segni" delle vele.

Raccogliendoli nell'opera "I Segni del mare", pubblicata nel '96, Gi. Bi. ha lasciato una preziosissima testimonianza al suo paese, spesso dimenticato dalle origini, e a quanti hanno a cuore la tradizione della marineria picena. Per questo CYMBAS gli ha assegnato una medaglia d'oro.

La cerimonia di consegna si è svolta nell'estate del '98, con l'inaugurazione della mostra "agli Uomini del Mare", alla quale aveva collaborato soprattutto con la sua anagrafe "portativa", gli elenchi dei marinai che aveva tutti in testa.

Con lo stato maggiore di Cymbas in visita ufficiale alla mostra abbiamo giocato alle piccole vedette picene, in una piccola fortezza piena di documenti, a difesa della memoria storica.

Presente sulla spiaggia fin da bambino, dall'altrso della sua statura e delle sue conoscenze, chissà quante volte Gi. Bi. avrà assistito al varo della "Vittoriosa", ultima barca del suo repertorio in ordini alfabetico, ultima a tenere ancora il mare per la tenacia di Giorgio Fidani, di quanti continuamente la "racconciano" o alla Riva del Pescatore la tirano in secco, accanto alla vivace "cuginetta" "Spugna".

Non so se ne avrà visto l'ultima vela, con l'invitto San Giorgio dipinto dal pittore Gennari. Gliel'avremmo comunque mostrata, in fotografia, continuando così lo scambio di "figurine" che si faceva ogni tanto, sempre per ricostruire le piccole storie degli uomini di mare.

"All'archeologo della nostra cultura", così mi ha dedicato la copia della sua

"Guida Blu" e tutti insieme ci siamo ritrovati, per l'ultima volta, a lezione da Maria Lucia De Nicolò, graziosissima corsara che da sempre "scorre" il nostro lido e da Londra ci ha portato in dote magnifiche riproduzioni delle fortezze poste a difesa della costa pontificia. Il Castello di San Giorgio vi appare in tutta la sua vera veste... secolare. E noi che seguiamo la regola ne siamo stati tutti edificati, Gi. Bi. in testa.

Grazie a lui, anche chi non ha vissuto il tempo delle vele può provare ad immaginare gli spettacoli della "salpanza mattutina", esercizio della memoria che i ragazzi venuti dopo possono permettersi, non avendo mai potuto dare un colpo di braccia all'argano o avvistare di lontano un segnale e correre a trasmetterlo a casa.

Si potrebbe quasi ricavare, in scatola, uno di quei giochi di memoria destinati ai bambini dal lavoro straordinario di quel ragazzone alto e robusto, che con le barche e le vele ci ha "giocato", praticamente, tutta la vita.

Giocondo Rongoni

Finito di stampare nel mese di Marzo 2000  
dalla **Tipolitografia “GRAFITALIA”**  
Via S. M. Goretti, 15 - Tel. e Fax 0735 86457  
63039 SAN BENEDETTO DEL TRONTO