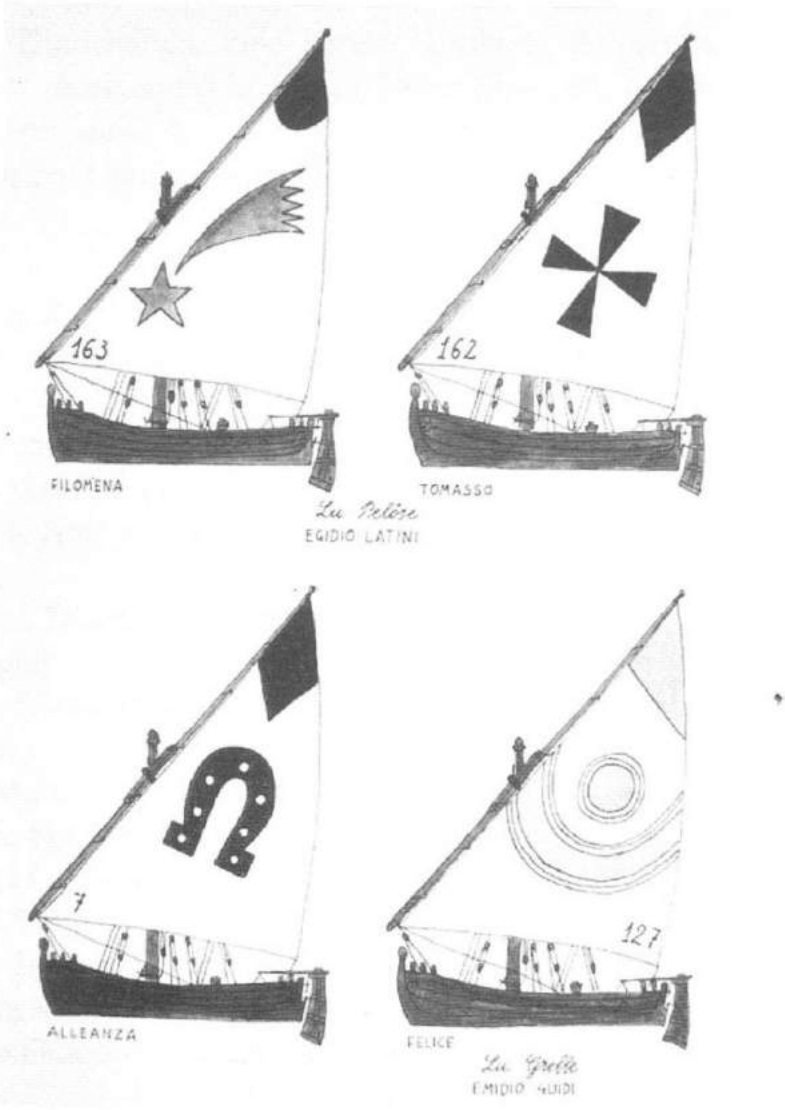
CIM BAS

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

N° 24 Marzo 2003



SAN BENEDETTO DEL TRONTO

CIMBAS Organo semestrale d'informazione interna all'Istituto di Ricerca delle Fonti per la Storia della Civiltà Marinara Picena

N° **24** Marzo 2003

Quota associativa annua con diritto a ricevere la rivista 16 Euro. Versamento in c/c Postale n° **1372634** - CIMBAS c/o Cavezzi Gabriele,Via Sabotino 98, 63039 San Benedetto del Tronto (AP) Italia ; e-mail: **vezzica@libero.it** - Internet **http://members.xoom.it/cimbas** (aggiornato semestralmente).

Comitato di Redazione: Josko Bozanic, Gabriele Cavezzi, Anna Cosentino, Nazzareno Grannò, Francesco Maria Moriconi, Carla Mascaretti, Giuseppe Merlini, Stefano Novelli, Dino Palma, Pino Perotti, Umberto Poliandri, Nicola Romani, Leopoldo Saraceni, Alessandro Sciarra, Alberto Silvestro, Carminio Spinucci, Isa Tassi, Benedetta Trevisani.
Direttore Scientifico: Ugo Marinangeli.

SOMMARIO

- Il Premio "Cimbas" 2002 a Ljerka Simunkovic 1 - 5
- Lo Statuto per la Società della Pesca di Porto San Giorgio... 100 anni dopo 6 - 10
- Lucio Marà: Le barche a vela, paranze e lancette. 11 - 16
- Josko Bozanic: Terra Nauta. La storia della Gaeta Falkusa Comisana. 17 - 52
- Alberto Silvestro: A proposito di naufragi sulla costa picena in epoca pontificia 53 - 69
- Gabriele Cavezzi: Naufragia sulla costa picena causati da eventi meteorologici 70 - 76
- Camillo Rosati: L'uomo che fumava sott'acqua. Memorie di un palombaro 77 - 88
- Recensioni da Malta 89 - 91
- Recensioni dalla Spagna 92
- Recensioni dalla Crozaia 93 - 95
- Recensioni dall'Italia 96 - 108
- Lancetta "Città di Porto Recanati". Presentazione. 109 - 110
- Francesco Maria Moriconi: Ancora il grande sconosciuto Jack. 111 - 114
- Boris Cupin: La Guardia Costiera Volontaria Croata 115 - 122

Il Premio "Cimbas" 2002 a Ljerka Simunkovic

Nei giorni 14 e 15 Novembre 2002, si sono tenute a Spalato due giornate di manifestazioni all'insegna dell'amicizia tra le due sponde adriatiche. Nel pomeriggio del 14, presso il palazzo Milesi, alla presenza di numerose autorità e rappresentanti del mondo culturale croato, è stata consegnata alla prof. ssa Ljerka Simunkovic un ambito riconoscimento da parte della Società Dante Alighieri, di cui la studiosa dalmata è presidente del Comitato spalatino. La segnalazione dei meriti acquisiti dalla Simunkovic era partita proprio dalla Sezione sambenedettese della "Dante", presieduta dal nostro Direttore Scientifico prof. Ugo Marinangeli. A conferirglielo è stato il prof. Tommaso Pisanti, presente in rappresentanza della Sede Nazionale della Dante Alighieri.

Per la circostanza è stata consegnata alla professoressa Simunkovic il premio "Cimbas" 2002, consistente in un diploma di merito e in una medaglia d'oro, conferitogli dal nostro Istituto. Alla cerimonia erano presenti sia Marinangeli che il nostro presidente, Gabriele Cavezzi, i quali hanno ricordato i meriti dell'illustre personaggio della cultura croata. Sono stati momenti di autentica commozione, come accade nel ritrovarsi tra persone impegnate ad accrescere ed alimentare l'amicizia tra due popolazioni, nello spirito di appartenenza alla comune civiltà adriatica. Lo è stato anche per la rievocazione di alcune personalità recentemente scomparse che avevano concorso insieme a loro in questo sforzo di sincera fraternità, non solo culturale.

Nella mattinata successiva, presso la Galleria d'Arte moderna, Cavezzi presentava ad una folta assemblea di studenti, docenti e studiosi, il volume degli *Atti del 2° Seminario sulle Fonti per la Storia della Civiltà Marinara Picena.* Seguiva, a questa, la conferenza del prof. Pisanti su *Le maschere nella tradizione popolare italiana.*

Diamo qui di seguito alcuni cenni biografici della Simunkovic, nonché il suo curriculum professionale e bibliografico, ampiamente esplicativi della sua attività indirizzata proprio verso le finalità di sempre maggiore conoscenza delle comuni radici storiche, soprattutto attraverso lo strumento della lingua italiana.

La prof.ssa, dr.ssa Ljerka Simunkovic è professore ordinario, Presidente del Comitato della Società di cultura italo-croata "Dante Alighieri" di Spalato, Direttore del Corso di laurea in lingua e letteratura italiana presso il Dipartimento di Studi Umanistici dell'Università di Spalato.

E' nata a Dubrovnik il 28 giugno 1941. Ha conseguito la maturità presso il Liceo Classico di Spalato nel 1959 e, nel 1963, il diploma in Storia e Lingua e Letteratura italiana, sempre a Spalato, presso la Scuola Superiore di Pedagogia (corso della durata di tre anni).

Nel 1974 si è laureata in Lingua e Letteratura italiana e Lingua e Letteratura inglese presso la Facoltà di Lettere e Filosofia di Zara. Ha concluso gli studi postuniversitari alla Facoltà di Filologia di Belgrado nel 1982, sostenendo la tesi di magistero *Parole di origine romanza nei testi letterari ed umoristici nel giornale*

"Slobodna Dalmacija". Presso la stessa facoltà ha discusso, nel 1988, anche la tesi di dottorato di ricerca con il titolo *Proclami bilingui italo-croati della Serenissima in Dalmazia. Problemi di lingua e stile.*

Dal 1969 al 1983 ha insegnato nelle scuole medie e superiori di Sebenico e di Spalato. Dall'anno 1983 ad oggi insegna Lingua italiana presso la Facoltà di Lettere e Filosofia di Zara nelle seguenti materie: *Introduzione allo studio della lingua italiana con fonologia*; *Grammatica storica dell'italiano*, *Introduzione alla dialettologia* e *Introduzione alla filologia romanza.*

E' fondatrice e direttrice del Corso di laurea in lingua e letteratura italiana nell'ambito del Dipartimento di Studi Umanistici dell'Università di Studi di Spalato.

E' titolare di tre corsi postuniversitari: il primo è in svolgimento alla Facoltà di Lettere e Filosofia di Zara (corso postuniversitario di linguistica) con il titolo: *Le interferenze linguistiche italo-croate in Dalmazia*, il secondo presso la stessa facoltà (corso postuniversitario di storia della nautica croata): *I documenti marittimi croati scritti in italiano* e il terzo alla Facoltà di Lettere e Filosofia a Fiume (corso postuniversitario di croatistica) con il titolo: *L'influsso della lingua italiana sui dialetti della lingua croata*.

Ha partecipato a numerosi congressi nazionali e internazionali in Croazia, Slovenia, Italia, Francia, Germania e Belgio. E' socia di diverse organizzazioni professionali e scientifiche: Società linguistica italiana (SLI), Associazione dei traduttori croati, Circolo letterario di Spalato, Comitato nazionale croato per le scienze storiche, Società Dalmata di Storia Patria di Roma, Associazione internazionale dei professori d'italiano (A.I.P.I.) presso la quale è membro del Comitato organizzativo. E' fondatrice e presidente del Comitato di Spalato della Società "Dante Alighieri". Per la promozione dei rapporti culturali italo-croati le è stato assegnato il premio di benemerenza "Frano Cale" dall'Istituto italiano di cultura di Zagabria.

Ha una lunga esperienza nel campo dei contatti storici, culturali e linguistici tra le due sponde dell'Adriatico. Ha collaborato ai progetti finanziati dal Ministero Croato per la Ricerca; è stata titolare del progetto *"L'elaborazione dei glossari e dizionari specializzati"*, e *"Il patrimonio linguistico croato nei documenti storici"*. Attualmente è titolare del progetto *"La Dalmazia dalla caduta della Serenissima fino al risveglio nazionale"*.

Ha pubblicato quattro libri, un'ottantina di articoli su riviste europee e croate, mentre tre libri e una decina di articoli sono in corso di pubblicazione.

Ha trascritto dal manoscritto in lingua italiana, tradotto in croato e commentato, in collaborazione ad altri tre colleghi, la raccolta di documenti storici inediti intitolata *"Libro d'oro della comunità di Spalato"*, volume I. Ha trascritto, tradotto in croato e commentato da sola il secondo volume del *"Libro d'oro"* (in corso di stampa).

Ha scoperto, studiato e curato la pubblicazione del manoscritto inedito del *"Dizionario enciclopedico intuitivo figurato"* di Antonio Putti, del 1862, edito dall'Accademia della Crusca di Firenze nel 1994.

Ha scoperto, studiato e pubblicato il corpus di proclami bilingui italiano-croati con il titolo *"I proclami bilingui della Serenissima in Dalmazia nel Settecento"*.

Bibliografia (con esclusione dei numerosi articoli divulgativi pubblicati su giornali e riviste, croati o stranieri)

Libri:

1 - Antonio Putti, *Dizionario enciclopedico-intuitivo figurato 1862*, a cura di L. Simunkovic, Firenze, Accademia della Crusca, pp. XXXI+774.
2 - L. Simunkovic, *Mletacki dvojezcni proglasi u Dalmacij u 18. stoljecu*, Knjizevni grug, Split 1966, pp. 169.
3 - L. Simunkovic, (con Vladimir Rismondo) *Zlatna knjiga grada Splita*, I vol., Knjizevni krug, Split 1996, pp. 743.
4 - *Vincenzo (Vicko) Drago, storico e letterato a cavallo tra i due secoli (1770-1836)* a cura di L. Simunkovic, Il Calamo, Roma 2001, pp. 326.

Articoli relativi alla ricerca scientifica:

1 - Meteoroloska terminologia romanskog porijeka e dijalektima istocne obale Jadrana, *Vijesti pomorsko meteoroloske sluzbe*, anno XXXI, nn. 3-4, Split 1985 (20-23).
2 - Meteoroloske narodne poslovice, *Vijesti pomorsko meteoroloske sluzbe*, anno XXXII, nn. 1-4, Split 1986 (24-33).
3 - Giovanni Franceschi - traduttore dei proverbi di Vuk Stefanovic Karacic, *Jezici i kulture o doticajima*, Zbornik I. Medunarodnog skupa, Pula 14-15 IV 1988 (259-266).
4 - Jedan rani prikaz "Goskog vijenca" P.P. Njegosa na taljanskom jeziku, Mogucnosti, anno XXXVII, nn. 3-4, Split 1989 (342-350).
5 - Hrvatskosrpski leksik u "Grimanijevom zakonu", *Uporabno jezislovje*, V kongres Zvece drustev za uporabo jezikoslovje Jugoslavije, Ljubljana 1989 (238-243).
6 - Romanizmi u dalmatinskim urbanim govorima, *Hnjizevni jezik*, anno 18.„n. 3, Sarajevo 1989 (238-243).
7 - Italijanizmi u Dositejevim djelima, *Dositej Obradovic - Covek i delo mecu narodima*, Naucni sastanak slavista u Vukove dane, 19/2, Beograd 1990.
8 - Grafija o ortografija hrvtskog teksta dvojezicnih mletackih proglasa, I v., *Radovi FF u Zadru*, 29 (16), 1989/90 (1990) (69-79).
9 - Kuga u proglasima Mletache Republike, *Acta facultatis medicinae Fluminensis*, 15, 1990 (3-4) (69-72).
10 - Grafija i ortografija hrvatskog teksta dvojzicnih mletackih proglasa, II v., *Radovi FF u Zadru*, 30(20), 1990/91 (15-30).
11 - Proclami veneziani bilingui (italiano-croati) in Dalmazia, *Atti dell'Istituto veneto di scienze, lettere ed arti*, tomo CXIX (1990-1991), Venezia 1991 (263-303).

12 - Ardelio Della Bella i prevoditelji mletackih dvojezinich proglasa, *Filologija*, 19, Zagreb 1991 (73-81).
13 - Dizionario figurato di Antonio Putti, *Civiltà italiana, Atti del IX Congresso dell'A.I.P.I.*, Urbino 27-29 luglio 1990, anno XVI, n. 1/1992, Perugia 1992 (305-316).
14 - Franjevci u zdravstenoj proslosti Dalmacije, *Acta Facultatis medicinae fluminensis*, a. 17, n. 3-4, Rijela 1992 (207-215).
15 - Dizionario enciclopedico-intuitivo di Antonio Putti, *La Battana*, anno XXX, n. 107, Rijeka 1993 (97-105).
16 - Andrei Peer (1921-1985), Svicarski pjesnik i pisac retoromanskog jezicnog izraza, *Mogucnosti*, anno XI, nn. 8-10, Split 1993 (74-78).
17 - Slikovni rjecnik Antonija Puttija, *Knjiga Mediterana 1993. Predavanja*, Knjizevni krug, Split 1994 (30-40).
18 - I concetti astratti rappresentati in figure nel dizionario di Antonio Putti, *Civiltà italiana*, Atti dell'XI Congresso A.I.P.I., Perugia 25-27 agosto 1994, Perugia 1995 (319-332).
19 - Mletacki proglas o splitskom lazaretu, *Bozic-Buzancic zbornik. Grada i prilozi povijest Dalmacije 12*, Split 1996 (567-576).
20 - (con Ivan Pederin) Un apporto allo studio di termini marinareschi nella media latinità della Dalmazia veneta nei secoli quattordicesimo e quindicesimo, *Atti dell'Istituto veneto di scienze, lettere ed arti*, tomo CLIV, fasc. II, Venezia 1996 (425-444.
21 - Alcuni esempi di traduzione nei proclami veneziani bilingui, *Jezici i kulture u doticajima. Lingue e culture in contatto*, Zbornik radova II medunarodnog skupa, Pula 11-12 listopada 1990, Pula 1995 (169-173).
22 - Le misure amministrative contro la peste in Dalmazia nel Settecento, *Adriatico genti e civiltà*, Società di Studi Romagnoli, Cesena 1996 (475-483).
23 - I termini marinareschi nel dizionario figurato di Antonio Putti, *1° Seminario sulle Fonti per la Storia della Civiltà Marinara Picena*, S. Benedetto del Tronto 1997 (475-483).
24 - (con I. Pederin) Prilog proucavanju srednjolatinskoga pomorskog nazivlja u mletackoj Dalmaciji u XIV. i XV stoljecu, *Cavavska ric*, an. XXIV, nn. 1-2, Split 1996 (95-110).
25 - Dopisivanja znamenith judi s dviju jadranskih obala, *Grada i prilozi za povijest Dalmacje*, 13, Povijesni arhiv u Splitu 1997 (325-336).
26 - (con Miroslav Rozman) Ecritis de femme a femme: Marija Gundulic à Cvijeta Zuzoric; *La femme lettrée à la Reanissance*, Actes du Colloque international, Bruxelles, 27-29 mars 1996, Peeters, Leuven 1997, (63-74).
27 - L'espace culturel adriatique dans le *Dizionario enciclopedico-intuitivo figurato* d'Antonio Putti (Zadar 1862), *D'Adriatique et d'Italie*, Actes du colloque international organisé avec lke concours du C.I.RI.L.L.I.S. 15 et 16 mai 1997, n. 1, Toulouse 1998 (89-96).
28 - L'Adriatico senza frontiere: I carteggi tra letterati delle sue sponde, *Stato e frontiera: dalla Mitteleuropa all'Europa unita?, Civiltà italiana*, Atti del XII congresso A.I.P.I. Ratisbona 29-31 agosto 1996, Franco Cesati Editore, Firenze 1998 (215-223).
29 - Dizionario figurato di Antonio Putti, *Idioma, Varia*, n. 10, Bruxelles, G.E.R.E.F.A., 1998 (113-126).
30 - (con M. Rozman) Zensko pismo u renesansi, dubrovacki primjer: Mara Gundulic i Cvijeta Zuzoric, *Mogucnosti*, 45, 1908, n. 4/6 (235-241)

31 - Il mondo adriatico di Antonio Putti, *Homo Adriaticus, Identità culturale e autocoscienza attraverso i secoli*, Atti del Convegno internazionale di Studio, Ancona 9-12 novembre 1993, Edizioni Diabasis, Reggio Emilia 1998 (123-128).
32 - La situazione linguistica in Dalmazia durante il dominio della Serenissima, *Storia e cultura dell'Adriatico orientale*, Atti del Corso di aggiornamento di storia per docenti di scuole di II e II grado, Pescara 8 gennaio-20 marzo 1998, Pescara 1998 (45-54).
33 - La vita di Antonio Putti vista dalle fonti storiche, *Atti e Memorie della Società Dalmata di Storia Patria*, Collana monografica n. 1 (vol. XXI - N.S.X.), Editrice "Il Calamo", Roma 1999 (80-124).
34 - La mitologia greca e romana del dizionario figurato di Antonio Putti, *Atti e Memorie della Società Dalmata di Storia Patria*, Collana monografica n. 1 (vol. XXI - N.S.X.), Editrice "Il Calamo", Roma 1999, (43-51).
35 - Prvi mletacki dvojezicni talijansko-hrvatski proglas, *Grada i prilozi za povijest Dalmacije* 15, Drzavni arhiv u Splitu, Split 1999 (317-325).
36 - Il padovano Antonio Putti e il suo "Dizionario figurato", *Padova e il suo territorio*, anno XIV, n° 80, Padova 1999 (8-12).
37 - Sluzba tumaca i dragomana u Splitu za vrijeme mletacke uprave, *Kulturna bastina*, a. 21, n. 30, Split 1999 (65-86).
38 - Plurilinguismo in Dalmazia durante il dominio francese, *Napoleone e l'Adriatico*, 16-18 ottobre 1998 Ancona-Recanati-Loreto-Jesi, Istituto internazionale per le relazione adriatiche e l'Oriente mediterraneo, Ancona 1999 (156-167).
39 - L'influsso del dialetto veneziano nel linguaggio della cucina e dell'arte culinaria sui dialetti della Dalmazia, *Soavi sapori della cultura italiana, Civiltà italiana*, Nuova serie 1-2000, Franco Cesati Editore, Firenze 2000 (103-109).
40 - Preharana bosanskog izaslanika Omer-bega Babica i niegove pratnje u splitskom lazaretu, *Grada i prilozi za povijest Dalmacije*, 16, Drzavni arhiv u Splitu, Split 2000 (287-317).
41 - La politica linguistica della Serenissima verso i possedimenti di là da mar: il caso della Dalmazia, *Mito e antimito di Venezia nel bacino adriatico (secoli XV-XIX)* a cura di Sante Graciotti, "Il Calamo", Roma 2001 (95-104).
42 - La lingua italiana in Dalmazia: ieri e oggi, *Adriatico: un mare di cultura*, Società Dante Alighieri, Roma 2001 (169-177).
43 - Problematika proucavanja povijesnih dokumenata na starotalijanskom jeziku, *Casopis za suvremenu povijest*, 1, Hrvatski institut za povijest, Zagreb 2001 (181-186).
44 - Le vicende di mare tramandataci da uno scrivano di bordo, *2° Seminario sulle Fonti per la Storia della Civiltà Marinara Picena*, San Benedetto del Tronto, 2000 G. e G. Gagliardi Editori 2002 (27-33).
45 - Pregled jezicne situacije u Dalmaciji u doba frankuske prave, *Grada i prilozi za povijest Dalmacije*, 17, Drzavni arhiv u Splitu, Split 2001 (327-347).
46 - Pratiche scrivanesche: un manuale marittimo scritto in italiano, *"...e c'è di mezzo il mare, lingua, letteratura e civiltà marinara", Civiltà italiana*, Nuova serie 2, vol. primo, Franco Cesati Editore, Roma 2002 (113-118).

Lo Statuto per la Società della Pesca in Porto San Giorgio...100 anni dopo.

Una pagina poco conosciuta della storia della pesca italiana: la pesca in Africa settentrionale, in altri mari italiani, il primo battello a motore.

Alcuni amici di Porto San Giorgio, avendo letto il contributo di Cavezzi e Marinangeli apparso sul n° 23 di "Cimbas" dell'ottobre 2002, *La fine della muccigna. Per una storia dei rapporti di lavoro nella marineria da pesca picena, tra XIX e XX secolo* (67-88), ci hanno fatto pervenire la riproduzione fotostatica dello Statuto per la Società della Pesca in Porto San Giorgio.

Con l'intento di completare quella nostra esposizione e con il doveroso incarico di assolvere ad un debito di memoria, proprio al compimento del centenario di quella istituzione, pubblichiamo il testo del documento.

Nella trascrizione sono state omesse le parti che sono comuni ad altri organismi cooperativi del periodo e che si rinvengono in tutti i codici contemporanei.

Statuto per la Società della Pesca in Porto San Giorgio
Società Anonima Cooperativa a Capitale Illimitato
Porto S. Giorgio 1902, Tip. Properzi

Titolo I

Costituzione, Scopo, Durata e Sede della Società

Art. 1 - E' istituita nel Comune di Porto S. Giorgio una società a responsabilità illimitata e sotto le norme delle società Anonime Cooperative, colla denominazione società per la pesca (Società Anonima Cooperativa a capitale illimitato).

Art. 2 - La società ha per iscopo:

a) Di esercitare l'industria della pesca e dei rami annessi, di perfezionare i sistemi oggi in uso con quelle migliorie che saranno suggerite dai nuovi metodi scientifici e dalla pratica d'uomini esperti e prudenti.

b) Di curare il miglioramento intellettuale, morale ed economico dei propri soci, mercè la difesa dei relativi interessi professionali e con istituzioni adatte, che verranno man mano allevandosi dietro l'iniziativa della stessa società.

c) Di effettuare possibilmente la vendita in comune degli stessi prodotti della pesca in spacci o appositi magazzeni o per mezzo di agenzie o di commessi all'uopo designati.

d) D'incoraggiare gli esercenti della pesca, al progressivo miglioramento dei propri metodi di pesca, con conferenze, pubblicazioni, monografie, opuscoli, esposizioni e premi ai più attivi ed intelligenti.

e) Di compiere tutte le operazioni che potranno essere utili e vantaggiose, tanto per l'industria, quanto per le persone ad esse applicate.
Art. 3 - La società avrà la durata di anni 99 dalla data dell'atto costitutivo e potrà prorogarsi.
Art. 4 - La sua sede è Porto San Giorgio nel locale della Cassa Rurale di Depositi e Prestiti; e potrà istituire agenzie nei luoghi dei suoi affari dietro deliberazione del Consiglio di Amministrazione.

Titolo II

Patrimonio della Società

Art. 5 - Il patrimonio della società è costituito:
a) Dalle azioni sottoscritte dai soci, il cui valore è fissato in L. 25 ciascuna.
b) Dalla riserva.
c) Dagli stabili che la società potesse acquisire per l'esercizio della sua industria, dalle barche, attrezzi e macchine relative all'industria medesima.
d) Dai proventi speciali che potranno essere ottenuti mercè sottoscrizioni temporanee e permanenti, lotterie o fiere di beneficenza con l'obbligo di registrare in apposito libro i nomi di quelle egregie persone che pur non volendo rivestire la qualifica di soci, intendessero, con generose offerte, di portare il loro contributo alla formazione di un capitale sufficiente all'entità della impresa.

Il resto del contenuto dello Statuto ricalca analoghi dispositivi per cooperative di produzione dello stesso periodo per cui citiamo solo alcuni elementi di peculiarità quali quello dell'art. 13, al titolo

....omissis....

IV Bilancio, Utili, Loro riparto e Riserva ...dove è detto che...
L'importo totale annuo lordo, ritratto dalla vendita del pesce, verrà scomputato nel modo come appresso:
1. Rata d'ammortizzamento del capitale da versarsi su libretto nella Cassa Rurale, di Porto S. Giorgio intestato alla Società della Pesca, rappresentata dal suo Presidente, da stabilirsi anno per anno dal Consiglio d'amministrazione a garanzia e rifazione delle azioni versate e del Capitale mutuato.
2. Interessi del 6% per le azioni sottoscritte dai soci netti da R. M. e così sul capitale mutuato.
3. Spese d'esercizio di ogni natura.
4. Contributo pel fondo di riserva.
5. Contributo alla cassa della Federazione Marchegiana in ragione del 2%.
6. Dividendo del residuo netto, tra tutti i pescatori, a norma del Regolamento interno,

dopo lo scomputo come ai N. 1-2-3-4-5.

....omissis....

Art. 34. Tutte le cariche sono gratuite; solo ai componenti la direzione, il Consiglio d'amministrazione, dovrà fissare una retribuzione a secondo del lavoro annuale.

...omissis...

Così approvato dall'Assemblea Generale dei Soci azionisti il giorno 1. Novembre 1902 anteriormente all'atto costitutivo Sociale per atti del Notaio Brugnoli Francesco di Porto S. Giorgio di pari data.

Il Consiglio d'Amministrazione
Basili Eliseo - Presidente
Quondamatteo Gaetano - Vice Presidente
Valeri Carlo, Nardi Gaetano, Giammarini Nazzareno, Nicolai Pietro e Silenzi Luigi
Consiglieri.
La Commissione di Sindacato
Colli Conte Raffaele - Capo Sindaco
Trevisani Marchese Filippo Sindaco effettivo
Sollini Vincenzo " "
Valeri Vincenzo " Supplente
Chiodini Corrado " "
Luigi Bronzi - Direttore *

* Per questo personaggio, diventato poi sindaco di Porto San Giorgio, ed anche per l'attività della cooperativa sangiorgese vedi quanto è riportato in: Giuseppe Chiaretti, *Il Movimento Cattolico a San Benedetto del Tronto, Ripatransone e Montalto Marche tra Ottocento e Novecento*, Il Segno Editore, Negrar (Vr) , 1988 p. 93 e in: Ugo Marinangeli, *L'evoluzione della pesca nelle Marche nei primi anni della motorizzazione ed alcuni protagonisti*, pp. 31-51, "Cimbas" n° 14 Marzo 1998.

Riportiamo da un articolo apparso su "Adriatico Nostro" (primi anni '20), a firma di Osvaldo Gobbi, gentilmente segnalatoci dal compianto G. Battista Ponzanetti

La Cooperativa della Pesca di Porto San Giorgio

Nella Provincia di Ascoli Piceno, lungo la costa adriatica, ai piedi di un ubertoso colle, tra il fiume Tenna e il piccolo Ete, sorge l'industre paesetto di Porto San Giorgio, che segue civettuolamente un breve tratto di amenissima spiaggia; sorge dove, sullo scorcio del non secolo, pescatori erranti, appunto alle falde del colle, posero le loro capanne, avendo essi riconosciuta quella località adatta all'esercizio della pesca, a cui ancor oggi la massima parte della popolazione di Porto San Giorgio si dedica industriosamente.

Nel 1898 pero ragioni diverse di cupidigie illecite e sperperi, unite a tradizionali parassitismi, cui si era aggiunta su larga scala l'usura, facevano sentire la loro azione deleteria e la giovane generazione di allora abbandonava il grazioso paese ed emigrava nelle lontane Americhe, sì che l'attività marittima che per vari secoli aveva costituito la floridezza di Poto San Giorgio venne a declinare rapidamente.

Alcuni buoni cittadini penarono come a quello stato doloroso di cose potesse essere posto un riparo e che non doveva essere impossibile ritornare alla passata agiatezza il grazioso paese, ponendolo in condizione di riprendere l'antica industria marittima.

Ancona in quel tempo sentiva l'opportunità e i vantaggi che le sarebbero venuti dall'assecondare gli sforzi della gente di mare. Sorgeva così la Federazione Marchigiana per la costituzione di apposite cooperative di pescatori tutto lungo la costa di quel Compartimento marittimo. Fu in tal modo che il Consigliere di Amministrazione della Federazione, cav. Luigi Bronzi di Porto San Giorgio, portò anche nel proprio paese natale la voce della Federazione e fui così che, vinte le ostilità diverse che all'azione sua cercavano di opporre resistenza, il primo novembre 1902 anche a Porto San Giorgio si addiveniva alla legale costituzione di una Cooperativa della Pesca, con un piccolo capitale di dieci mila lire, e il 5 giugno 1904 poteva essere decisa la costruzione delle prime due barche.

Con l'11 luglio di quello stesso anno veniva promulgata la legge con provvedimento a favore della pesca e dei pescatori e il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio si affrettava ad accordare un primo sussidio di lire cinquecento anche alla Cooperativa della Pesca di Porto San Giorgio. E a grado a grado la Istituzione, che trovava unico ostacolo al suo crescente sviluppo l'affarismo del Capitale privato, moveva verso un domani ricco di promesse, richiamando all'industria del mare i migliori figli del lavoro, che scoraggiati si erano da essa allontanati negli anni precedenti.

Intanto continuavano gli incoraggiamenti ministeriali e questi la spingevano con accelerato ritmo alla meta agognata, e il 9 luglio 1905 altre due barche da pesca venivano poste in mare con manifestazioni di gioia, alle quali volle portare speciale significazione il sottosegretario di Agricoltura, Industria e Commercio, intervenendovi di persona in unione all'Ispettore Generale dell'Ufficio Pesca, comm. Enrico Giacobini.

Continuando la Cooperativa nella sua ascesa, ripetutamente sussidiata e meritandosi varie medaglie d'oro - fra cui quella riportata dal proprio Direttore e l'altra conseguita all'Esposizione dal proprio Direttore e l'altra conseguita all'Esposizione Internazionale del 1906 a Milano, come pure quelle vite ai Concorsi Ministeriali del 1907 e del 1912 e l'altra assegna-

ta dalla Giuria dell'Esposizione Marinara di Genova del 1914, oltre a numerose attestazioni di benemerenza e onorificenze conseguite in varie circostanze - essa giunse a possedere fino a sette coppie di grandi barche di alto tonnellaggio, per un sempre maggiore sviluppo dell'industria della pesca.

Nel 1912 varava il primo battello a motore il "Roma", a cui nel 1914 veniva dato un compagno, il "Venezia", entrambi sussidiati, per la loro costruzione, dal Ministero di Industria e Commercio, il quale il 5 settembre del 1915 insigniva della Croce della Corone d'Italia il Direttore della Cooperativa, in considerazione appunto delle particolari benemerenza nel campo peschereccio della Cooperativa stessa e specialmente per aver promosso e compiuto con propri battelli e a proprie spese un riuscito esperimento di pesca sulle coste della Libia con pescatori della Cooperativa, partiti da Porto San Giorgio con imbarcazioni a vela.

Ma la Grande Guerra doveva fatalmente agire anche sulla Cooperativa della Pesca di Porto San Giorgio. In Adriatico ogni movimento doveva cessare e la Cooperativa dovette trarre ancor essa a terra le proprie imbarcazioni. Sarebbe stato il sicuro fallimento, se il cav. Bronzi, l'attivo direttore della Cooperativa, non avesse avuto la geniale iniziativa di portare dall'Adriatico sulle coste della Calabria, su quelle dell'arcipelago toscano e sulle coste settentrionali della Sardegna l'attività dei suoi uomini e delle varie imbarcazioni.

Ventidue barche da pesca di alto tonnellaggio, fra quelle già possedute e quelle acquistate di poi, agirono durante gli anni della guerra, in cooperazione alle altre, per il necessario rifornimento di pesce alla Nazione. In tutto un lavoro indefesso, che non conobbe riposo e che valse a valorizzare sempre più la Cooperativa di San Giorgio, la quale, orgogliosa di poter dar il proprio valido contributo al successo delle armi italiane, nulla domandò allo Stato, conscia che in quelle circostanze nulla doveva essere chiesto, ma tutto doveva essere dato per assicurare la vittoria finale.

Cessata la guerra, anche per la nostra Cooperativa il problema della propria esistenza si presentò difficile: riparare alle perdute attività e ritornare alla produzione di ante guerra.

Il capitale è oggi ben minimo e certo non consente di poter dar corso al programma di spingere l'azione della Cooperativa sulle coste della Dalmazia, nell'isola di Cherso e sulle coste istriane, per poi inoltrare il pesce nell'interno del Paese. E' necessario l'impianto di frigoriferi in entrambe le coste; occorrono impianti di smercio per la vendita diretta del pesce, senza intermediari; occorre a grado a grado trasformare i battelli a vela in battelli a motore, educando all'uopo, con amore e pazienza, i pescatori.

E' dunque tutto un nuovo capitale di cui abbisogna la Cooperativa; un capitale che consenta ad essa di svolgere a pieno il proprio programma, sorretta da sperimentate condizioni tecniche quali essa può oggi vantare.

E la direzione della Cooperativa, fiduciosa che gli italiani sapranno secondarla nei suoi sforzi, non solo per dare lavoro a tanti lavoratori del mare, ma anche per opera che tende alla sempre migliore floridezza del Paese, ha stabilito di aumentare il proprio Capitale con azioni che da lire cento giungono a cinquemila.

L'articolista concludeva con gli auguri per un successo, riportando parte dello Statuto da noi qui trascritto.

Lucio Marà

Le barche a vela, paranze e lancette.

Usi, costui e riti di un mondo passato.

Ci eravamo incontrati una sera a Giulianova per l'inaugurazione di una mostra fotografica sulla storia marinara del luogo, per parlare di barche e di storie comuni tra i pescatori di S. Benedetto e quelli giuliesi, quest'ultimi in parte discendenti da emigrati dallo Stato Pontificio negli anni successivi alla Restaurazione (1). Anche il suo cognome tradiva l'origine marchigiana, in quanto *Marà* è l'equivalente dialettale di *Marano*, oggi Cupramarittima, paese a nord della stessa costa, in provincia di Ascoli Piceno. Mi accennò alla voglia di trasmettere alcune memorie della sua vita di pescatore e giorni dopo mi fece pervenire uno scritto costituente il primo capitolo di quella fatica. Poi non ci eravamo più sentiti. Quando gli inviai l'ultimo numero di "Cimbas" gli scrissi se potevo pubblicare quelle righe ed egli mi chiamò per telefono.

"Vieni domani sera, verso le 17, al porto di S. Benedetto, sulla banchina di fronte al Mercato all'ingrosso del pesce e cerca di Marà". Capii dall'insistenza che mii voleva regalare del pesce, un gesto connaturato ai nostri pescatori nei confronti di chiunque mostra loro un minimo di amicizia. Mi schernii, ma egli continuò. *"Mi raccomando, però, puntuale, che debbo ripartire per Giulianova. Mi alzo alla notte alle tre, tre e mezzo, per essere alle quattro a S. Benedetto e quindi prendere il mare con la barca. Quindi debbo rientrare presto per andare a dormire ed alzarmi il giorno dopo"*.

Lucio Marà ha passato comodamente i 70 anni ed anche se sta per cedere alla legge degli anni, prima che a quella dell'economia, macina chilometri per terra e sul mare, sfidando le insonnie ed i flutti. Come faccia non sappiamo ma forse ce lo dirà prossimamente. Ora invece ci racconta quello che altri vecchi gli hanno raccontato, come lui a bordo di piccole imbarcazioni da pesca, in questo Adriatico piceno carico di memorie, trasmesse attraverso il meccanismo orale dei popoli antichi.

Per la massima parte si tratta particolari narrativi che presentano una sufficiente identità con analoghe memorie dei pescatori a nord del Tronto, il fiume che separava il Regno di Napoli dallo Stato della Chiesa. Ed è proprio questo l'aspetto più significativo, a parte alcuni particolari sfuggiti ad altri narranti: la continuità di una stessa "Civiltà marinara" all'interno di due popolazioni che solo più tardi sarebbero confluite nella stessa entità nazionale, già unite in precedenza dalle stesse ragioni di sopravvivenza, da interessi e spesso parentele raggiunte attraverso il legame del mare. (2)

G. C.

1) Alberto Silvestro, *L'emigrazione di marinai sambenedettesi nel Regno di Napoli,* "Cimbas" n° 5 Ottobre 1993, pp. 22-39.

2) Gabriele Cavezzi, *Presenze di uomini a barche nel litorale abruzzese tra il XVIII ed il XIX secolo*, Atti del Secondo Seminario sulle Fonti per la Storia della Civiltà Marinara Picena, S. Benedetto del Tronto, 8/9 Dicembre 2000, G. e G. Gagliardi Editori, Ascoli Piceno, 2002, pp. 299-312.

Capitolo I

Prima ancora che io inizi a scrivere i racconti della mia vita vissuta sul mare, credo che abbia grande importanza raccontare in che modo vissero gli uomini di mare sulle barche a vela dei nostri luoghi. Un modo assai diverso con usi e costumi diversi dai nostri, trattandosi di un'epoca differente, e di molto, per condizioni e mentalità.

Personalmente posso dire di aver visto le ultime "lancette" ancora in attività a Giulianova negli anni dell'ultimo dopoguerra. Sono salito a bordo di alcune di esse per curiosità di ragazzo, solo tre o quattro volte. Queste imbarcazioni erano di dimensioni assai ridotte in confronto a quelle che erano state le grandi lancette della fine dell'Ottocento. Quello che racconterò in questo capitolo è ciò che nella mia memoria resta incancellabile da tantissimi anni. Sono racconti della vita vissuta dai pescatori di oltre cento anni fa. Questi racconti presso il fuoco di un grande camino, sempre acceso durante gli inverni della mia infanzia.

Noi, tutti i nipoti del nonno Andrea Marà, eravamo raccolti intorno a lui come una cucciolata ed ascoltavamo incantati. Il vecchio "Parò" non era più in attività da qualche anno e malgrado ancora giovanile nello spirito, s'era dovuto ritirare in seguito ad un incidente di lavoro. Aveva un ginocchio che gli era rimasto offeso e che a malapena lo faceva riuscire a reggersi in piedi. Soleva tenerci incantati con le sue storie per noi meravigliose. Storie vere, di vele rigonfie di vento, di onde sbruffanti, di reti ricolme di pesci, di gabbiani e delfini festanti d'intorno. Qualche volta a lui s'univa mio padre che era il più loquace dei suoi figli. Si arrivava all'ora dei pasti che il racconto non era terminato e si tornava al gran camino appena finito di mangiare.

Qualcuno dei più piccoli di noi si lasciava prendere dal sonno e veniva portato a letto. Io ero sempre il più attento. Interrompevo a volte il racconto per chiedere particolari, per cui ero diventato il nipote preferito con il quale dialogare. Spesse volte veniva ripetuto un racconto che avevamo ascoltato ed ero lì ad ascoltare a bocca aperta, con attenzione e pronto ad intervenire se la storia differiva dalla volta precedente. Così, sognavo sempre di essere anch'io tra i marinai, col vento, le vele, i gabbiani e tanti pesci nelle reti.

La mia memoria di ragazzo incamerava "filmati" mai cancellati in tanti anni. Anzi, questi ricordi furono incrementati poi dai racconti dei vecchi pescatori che ebbi modo di conoscere nei primi miei anni d'imbarco. Mi accingo adunque a descrivere quella che più verosimilmente doveva essere la vita di bordo degli uomini delle lancette nel loro periodo migliore (1880-1915).

Dopo il 1880, cioè dopo l'ultimata unità d'Italia, gli armatori giuliesi poterono far costruire barche grandi, fino ad allora cosa vietata dal governo del Regno di Napoli.

Ogni mattina alle tre, senza mai avere bisogno della sveglia, i veri "Paroni"

delle lancette, Andrea Marà, Loreto Mosca di origine marchigiana, Lorenzo Serafini di origine di Silvi, Vennisi Giovino anch'esso di Silvi, come pure provenivano da Silvi i Palestini, mentre Antonio Marà, detto "Tuni", possedeva e comandava due lancette di dimensioni inferiori. Si levavano dai letti delle loro case ed uscivano all'aperto. Alzavano lo sguardo al cielo per osservare le stelle e dal loro brillare, più o meno vivace, già cominciavano a presagire che tempo avrebbero avuto in giornata. Si recavano poi sulla spiaggia nei pressi delle loro barche all'ancora ed osservavano il flusso delle onde. Volgevano l'attenzione ai primi chiarori lontani all'orizzonte da Nord a Sud, e quando tutto era tranquillo, secondo le loro aspettative, rientravano in casa, svegliavano poi i figli più giovani e li mandavano a svegliare a loro volta, casa per casa, bussando alle finestre, i loro marinai dormienti con le loro consorti.

A quei tempi l'attuale parte bassa di Giulianova appariva un luogo assai deserto, con poche case di pescatori e alcuni villini abitati solo d'estate. Questi ragazzi, nella semioscurità dovevano, quindi, quasi di corsa, raggiungere la parte alta della città, illuminata dalla fioca luce dei lampioni dell'epoca. Salivano in men che non si dica una scorciatoia ancora oggi esistente, che i cittadini giuliesi meno giovani ben conoscono, detta "la stradina della Fontanella" per un antico lavatoio d'acqua sorgiva, ora quasi nascosto dalle erbacce.

In pochi minuti tutti gli uomini delle "ciurme" si radunavano sulla riva nei pressi delle barche ormeggiate. La zona corrispondeva con esattezza a quella che attualmente va dall'edificio dell'albergo "Europa", sul marciapiedi ovest del lungomare Zara, sino alla "stop" di via T. de Revel. Fin là arrivava a quei tempi la riva che, di anno in anno, ha subìto il fenomeno dell'insabbiamento dopo la costruzione del porto.

Ma torniamo ai pescatori, che ho lasciato sulla riva. I più giovani dovevano denudarsi dalla cintola in giù e dovevano caricarsi sulle spalle, badando bene di non farli bagnare, prima il parone, poi, mano a mano, le persone più anziane, o meno giovani e portarli a bordo. Ma non era finita! Bisognava poi caricare con eguale attenzione anche tutto ciò che serviva loro per affrontare una giornata di pesca, isolati da terra. Ceste e panieri, ed in primo luogo l'acqua da bere, prima di tutte le necessità. Il pane, invece, ognuno recava il proprio e lo custodiva gelosamente. L'olio d'oliva per cucinare, l'aglio, le cipolle, l'aceto, qualche pomodoro, l'immancabile peperoncino, il sale e quant'altro serviva per la giornata, veniva portato a turno dagli uomini sposati, già preparato dalle moglie la sera precedente. I primi saliti a bordo accendevano qualche lampada a petrolio così pure accendevano un po' di fuoco per fare un caffè con la caffettiera napoletana. Il parone si assicurava che tutti e tutto fosse a bordo e non mancasse proprio nulla, quindi sicuro di ciò, dava l'ordine di mollare gli ormeggi e salpare l'ancora.

A questo punto gli uomini diventavano più attivi, poiché bisognava raggiunge-

re il largo nel minor tempo possibile, prima che spuntasse l'alba, che era il momento più propizio per catturare i pesci. Non sempre il vento era amico. Se era debole bisognava dirigere a Nord ed aiutarsi con i remi per raggiungere la direzione del fiume Salinello, dove al mattino spira vivace vento della valle. Arrivati al largo, mentre l'orizzonte a levante iniziava timidamente a tingersi di rosso, il parone fremeva come un cane da caccia che punta la preda pregustandone la cattura. Secco esplodeva l'ordine nel silenzio del mattino, rotto a tratti dal fruscio del vento che accarezzava amichevolmente le vele. Dopo di che "Rete in mare!", quasi gridava e mentre gli uomini eseguivano l'ordine e si segnavano col segno della croce, aggiungeva "In nome di Dio e dei Santi"; e gli altri chiudevano in coro "così sia".

Quindi la rete, fornita di piombi e di galleggianti, assicurata alle corde di rimorchio, scendeva aprendosi a forma di una grande balena, verso il fondo del mare tra il luccichio dei primi pesci, le vele rigonfie imprimevano una discreta velocità assai utile al traino. Il parone impugnava la barra del timone con mano esperta sfruttando tutte le opportunità possibili per rendere più redditizia la pesca del mattino.

Verso le nove, più o meno, tutte le paranze e le lancette salpavano le reti e le rigettavano in mare dopo averne vuotato il sacco in prossimità dell'ombra delle vele. I pesci saltellavano in preda alla loro agonia, mentre il cuoco con un bugiolo si sceglieva i pezzi da cucinare per il tradizionale brodetto che era sempre ottimo ed abbondante.

Quando gli uomini terminavano la cernita, deponendo nei cesti e panieri, qualità per qualità, taglia per taglia, quasi contemporaneamente, tra un profumo delizioso, era pronto il brodetto. Ma quanta tecnica per la sua cottura! Già l'accensione del fuoco era un rito. Avveniva sottocoperta, al riparo dal vento e dagli schizzi d'acqua. Bisognava prendere un bel batuffolo di stoppa, che a bordo non manca mai, inzupparlo nell'olio d'oliva della cucina ed accenderlo con un fiammifero, che all'epoca era grande e di legno e si chiamava "zolfanello". Quindi si allargava il carbone nella fornacella a modo di nido d'uccello, si copriva in parte con qualche zolla di carbone e si faceva vento con un cartone, o una ventola fatta di penne d'ala di gallina, inchiodate tra due assicelle.

Quando il brodetto era pronto, si preparava il rituale per mangiarlo. Era un momento assai particolare e solenne che aveva qualcosa di religioso. Veniva posto uno dei due boccaporti al centro della poppa e lo si copriva con un pezzo di rete che fungeva da tovaglia. Il parone legava la barra del timone assicurandone il funzionamento e si sedeva per primo direttamente sul legno della coperta con le gambe incrociate e ben raccolte davanti. Poi, alla sua destra, andava a sedersi allo stesso modo il marinaio più anziano. Quindi tutti gli altri in ordine decrescente rispetto all'età, tranne il mozzo che si accosciava solo, a prua, dove il cuoco metteva la sua razione in una sessola lavata per l'occasione ma che serviva abitualmente per raccogliere l'acqua

dalla sentina. Quando tutti erano seduti il parone si toglieva il berretto imitato dagli altri, poi si facevano tutti il segno della croce e dopo qualche attimo di silenzio il parone diceva "Sia lodato Gesù Cristo"; al che gli altri rispondevano in coro "Ora e sempre sia lodato".

Per far comprendere il rituale che segue è meglio che spieghi la disposizione di ogni cosa che veniva deposta sul boccaporto che fungeva da tavolo. Al centro vi era la *tijella* (teiera), piazzata dal cuoco con tutto il coperchio, dopo aver provveduto a raccogliere il brodo in una ciotola di legno, inclinando la *tijella* stessa, tenendone il coperchio aderente. Alla destra della *tijella* si sistemava la ciotola, la cui posizione corrispondeva al posto in prossimità del quale sedeva il parone, poi almeno due fette di pane per ogni commensale e una forchetta, disposte a raggiera, come le cifre di un immaginario grande orologio.

Dopo il "Sia lodato Gesù Cristo" e la relativa risposta in coro, il rituale continuava nel modo seguente: il parone spezzava il boccone del "suo" pane e dopo averlo intinto dentro la ciotola lo appoggiava sulla seconda "sua" fetta di pane. Quindi prendeva di nuovo la forchetta, questa volta con il dito pollice sollevato, ne faceva passare le punte leggermente sotto uno dei pesci che nella tijella era disposto nella sua direzione, poi riabbassava il pollice in presa delicata e lo deponeva, dopo averlo prelevato, sulla "sua" fetta di pane; indi, depositata la forchetta, mangiava con le sole mani. Allo stesso modo faceva successivamente il marinaio posto alla sua destra. Così, a seguire, facevano gli altri, sempre a destra, finché il giro terminava e il parone con occhio vigilante ne cominciava un altro e via di seguito fino a che tutto era esaurito. Non era permesso portare la forchetta alla bocca, né era consentito intingere una seconda volta il boccone già intinto. Nessuno poteva alzarsi ed abbandonare la posizione prima che il parone si fosse alzato dicendo "Grazie, o Signore". Qualcosa di questo rituale si usa ancora sui pescherecci d'oggi, là dove i comandanti non più giovani sono i diretti discendenti di quei parone d'altri tempi.

Intanto le ore trascorrevano mentre le lancette dirigevano sempre trainando verso Giulianova le loro reti le quali verso le due pomeridiane venivano salpate una seconda volta. La pesca per quel giorno poteva considerarsi finita; bisognava di nuovo sistemare i pesci nei panieri, sempre specie per specie, taglia per taglia, mentre una parte, frammista d'ogni qualità di pescato, veniva accantonata a prora. Questa parte serviva, una volta a terra, per dividerla tra i componenti dell'equipaggio. Veniva chiamata "scafetta", oppure "muccigna" e sarebbe servita per il consumo familiare o per venderla sulla spiaggia nelle "panerelle", dalle donne dei pescatori.

Giunti a terra ed ormeggiate le lancette, veniva scaricato tutto, ceste e panieri, ed avviato al mercato che si effettuava a Giulianova in piazza Belvedere. Vi erano delle donne di fatica che, arrotolato un panno a mo' di una ciambella di corda, se lo ponevano in testa e vi appoggiavano il paniere pieno di pesci. Poi si formava una

lunga fila indiana di queste donne con panieri, accompagnate dai proprietari delle barche e così salivano al paese con il loro prezioso carico.

Al mercato veniva fatto un sorteggio tra i proprietari per stabilire una trafila progressiva, dopodiché si procedeva alla vendita all'incanto, detta pure all'asta. Un astatore è stato per molti anni Francesco Marà, detto "lu More", uomo imponente per taglia e modo di fare; era costui fratello di Andrea ed anch'esso cognato di Loreto Mosca, avendo quest'ultimo sposato sua sorella Graziella Marà, donna gentile e molto rispettata in paese.

L'asta era accompagnata da parole di ammirazione pronunciate dall'astatore per il pescato freschissimo e ben presentato, e da complimenti a non finire per invogliare gli acquirenti, i commercianti ed i ristoratori convenuti anche dai paesi limitrofi.

I pescatori restavano a bordo ancora per qualche ora per raccogliere le vele, legandole ai pennoni e a preparare le reti, rattoppandole là dove fosse stato necessario, pronte per il giorno seguente. Quindi stanchi, risalivano anch'essi in paese presso le loro case, aspettando il ritorno delle loro donne con il ricavato della muccigna. Parte di quei soldi veniva spesa per qualche sigaro, o tabacco, o per fare dopo cena una bevuta con gli amici. A quei tempi le taverne, le "cantine", come venivano chiamate, erano l'unico punto di ritrovo e di svago. Dopo qualche partita a "briscola", o a "tresette" si faceva la "passatella", e, un po' brilli, i pescatori tornavano a casa dalle mogli che attendevano minacciose sull'uscio. La giornata era così finita; l'indomani alle tre si cominciava da capo.

P. S. Le donne nell'ambiente marinaro di quei tempi erano molto rispettose e tenute da conto dai loro uomini. Ad esse veniva affidata l'economia della famiglia. Alle mogli veniva consegnata la "mesata" ed esse erano abiti nelle spese a seconda delle necessità. Le figlie venivano abituate sin da piccole a tessere le reti ed a cucire a mano le spesse vele. Qualche volta le donne sposate seguivano i mariti sino alla riva del mare per aiutarli a tirare a secco le pesanti barche. A loro veniva affidato il compito di accendere il fuoco per far squagliare in vecchi pentoloni il sego di manzo acquistato dai macellai e che serviva, allo stato fuso e bollente, per ungere i traversoni di quercia che venivano posti sotto le barche. Così pure venivano impegnate a girare l'argano verticale, mentre gli uomini infilavano sotto le lancette quei traversoni, le "palanche" che le mantenevano sospese sopra la sabbia.

Josko Bozanic (*)

Terra Nauta.
La storia della Gaeta Falkusa Comisana.

(*) Dello stesso autore, sui medesimi temi trattati in questo lavoro, segnaliamo *Komiska Ribarska Epopeja (L'epopea piscatoria comisana)* , "Cakavska Ric", Split. 1983, nn. 1-2, ristampato per i tipi della Nitro, Slobodna Dalmacija nel 1993; *Komiske facende (Faccende comisane)*, Knjizevni krug, Split 1992; *La gaeta falkusa comisana. Vaso della memoria collettiva di una comunità organica insulare alla fine del millennio* (sta in) *"Atti del 1° Seminario sulle Fonti per la Storia della Civiltà Marinara Picena"*, S. Benedetto del Tronto 21-22 ottobre 1995, Maroni, Ripatransone 1997, pp. 193-218; *Terra Mariqua* (sta in) Atti del 2° Seminario sulle Fonti per la Storia ...id., S. Benedetto del Tronto, 8-9 dicembre 2000, Gagliardi Editori, Ascoli Piceno 2002, pp. 51-56.

> *...Issa, quae ambitu collagens Sexcenta stadia nihil fert, nisi vinum:* ***incolitur autem a piscatoribus, qui omnibus annis vim maximam Maio capiunt, saliuntque mercatoribus ed eas confluentibus.*** *(...Issa, con un perimetro di 600 stadi, che produce solo vino: vi abitano anche i pescatori che ogni anno a Maggio pescano e salano una grande quantità di sardine per i mercanti che vengono a prenderle).*
> Palladius Fuscus, De situ orae Illyrici (scritto nel 1508, pubblicato a Roma nel 1540).

> *E' un'isola chiamata Lissa, et latinamente Issa non molto lontana da Liesina di circuito di miglia trenta, longa miglia quindeci, sopra la qual sono due ville, cioè s. Zorzi con un porto grande, bello et sicuro da venti, et un'altra detta Comissa. La qual è in spiazza, et ha buonissime aque vive. Quivi si prende grandissima quantità di sardelle, gran sollevamento et sostegno di tutti li Lisigniani; et per non ommettere una bella partticolarità* ***in un'sol giorno presero i pescatori tre millioni di sardelle.***
> Giovanni Battista Giustiniano (1553), Commissiones et Relationes Venetae, Zagreb 1877.

> *Nicolò Schiavone - Liceat Stefano Nicola de* ***terra nauta*** *extrahere e splagia Castri Marani scutos duos panis biscottati pro uso mense, et salmes viginti octo tritelli illasque per mare asportare Dalmatiam versus... 23 genuarij 1571* (Archivio di Stato di Fermo, Comune di Fermo, Lettere spedite, vol. 30)

Il maggior poeta croato del ventesimo secolo, **Tin Ujevis**, nel suo libro di viaggio nell'arcipelago di Vis dell'anno 1930, scrisse queste parole: *Mi trovo nelle Filippine dell'Adriatico. Gli Americani non possono trovare alle isole Hawai una serenità più luminosa di quella che ho trovato io qui. Mi trovo nel profondo cuore del mare profondo. Io, solo, nel regno dell'avventura. E' qui che bisogna accorrere e più oltre, a Busi, a S. Andrea, a Pelagosa.*

Ci avviciniamo alle Filippine dell'Adriatico, giungiamo all'isola di Vis, l'isola che con il gruppo delle isole che le appartengono: Bisevo, Sveti Andrija, Brusnik, Jakuba e Palagruza, rappresenta l'unico arcipelago dell'Adriatico che si trova nel mare territoriale esterno alla Croazia. Questo arcipelago, che si estende per ottomila chilometri quadrati, è l'area più marittima dell'Adriatico, non solo sotto l'aspetto geografico, ma anche culturale.

Questa è la storia dell'isola al centro del Mare Adriatico, l'isola di Vis (Lissa) che dai tempi delle navigazioni mitiche per il Mediterraneo fu crocevia di rotte navali. Forse proprio questo fatto fu decisivo nel legare quest'isola ai nomi di due mari: sia l'Adriatico che lo Ionio. Dal nome del re illirico dell'isola di Vis che si chiamava **Jonio**, la cui immagine si è tramandata sulla moneta coniata a Issa, ottenne infatti il suo nome di Mar Ionio, ma al tempo di Jonio (V sec. a. C.) era chiamato con questo nome anche il Mare Adriatico. Il nome del Mare Adriatico è, invece, legato al nome del padre di Jonio, **Adria**. Il padre del primo re che si conosca sulla sponda orientale del mare Adriatico - il padre del re isseico Jonio, aveva fondato la città di Adria sul fiume omonimo. Secondo Teopompo, lo storico greco del IV sec. a. C., il Mare Adriatico prese il nome dal fiume Adria, dal greco *Αδριαζ (Adrias)*, come si chiamava l'odierno fiume Tartara che sfocia nel delta del fiume Po, e che era così denominato dal nome del padre del re isseico (di Vis), Jonio.

Il naufragio. Il destino dell'ultima gaeta falkusa comisana.

Nella notte dal 25 al 26 agosto 1986, una terribile tempesta di occidente affondò tre barche nell'insenatura detta Porat, sull'isola di Bisevo. Tra queste c'era anche l'ultima gaeta falkusa comisana. Appresi la notizia della fine di *Cicibela* sulla riva di Komiza. Questa nera barca comisana era stata così denominata per il suo ruolo nel film tratto dal racconto di Mljenko Smoje, *Roko i Cicibela*. Appresi che a *Cicibela* era toccato lo stesso destino vissuto nel film - che il mare l'aveva infranta sugli scogli e che poteva servire ancora solo come legna per accendere l'alambicco per la distillazione della grappa su Bisevo. Questo era stato il commento della riva di Komiza.

Sentendo tutta la forza simbolica di quest'avvenimento, partii per Bisevo intenzionato ad organizzare il salvataggio dei resti della *Cicibela* per il Museo d'Arte Marinara a Komiza.

Mentre il rimorchiatore *Edi* con il suo argano sollevava dal mare sul suo ponte la carcassa di *Cicibela*, il vecchio capitano Aleksi Torre, comproprietario della barca

affondata, piangeva. La scena era veramente funebre. Era morta una barca, e con la sua morte si era simbolicamente conclusa una tradizione pescatoria che su queste isole pelagiche si era tramandata dai tempi antichi fino alla metà del ventesimo secolo.

Questa fine segnò allo stesso tempo l'inizio di una ricerca di gruppo interdisciplinare promossa dall'Istituto culturale ARS HALIEUTICA di Komiza. La notizia del naufragio e del salvataggio della carcassa dell'ultima gaeta falkusa attirò, infatti, a Komiza un ingegnere navale dell'Università di Zagabria, il dott. **Velimir Salamon**. Impressionato da questa barca e dai racconti di un pescatore comisano, il defunto "barba" **Ivan Vitalijc Gusla**, Salamon si sentì sfidato ad unirsi a noi nello studio del fenomeno di questa barca da pesca fossile comisana. Questo avvenimento è stato preceduto dalla mia decennale trascrizione sistematica della tradizione orale dei pescatori comisani. Avevo trascritto i racconti, le leggende, gli avvenimenti, i ricordi, il lessico, i proverbi, tutta l'esperienza della pesca, della costruzione navale, della nautica degli ultimi rematori (*galioti*) dell'epopea pescatoria comisana.

La gaeta falkusa, barca archetipa

Ma perché tra tante barche proprio la gaeta falkusa? Perché abbiamo attribuito proprio a questa, tra tanti altri tipi di barche da pesca, il significato di barca cultuale? Abbiamo prescelto la gaeta falkusa perché non è solo una barca. Essa è in verità il vaso della memoria collettiva di un piccolo mondo insulare che vive nell'insenatura sud-occidentale dell'isola di Vis. Essa è il fondamento di questo mondo il cui destino è stato dettato dalla grande acqua salata. Questa barca locale appartiene contemporaneamente all'universo del Mediterraneo, sia per le sue origini che per la sua terminologia universalmente comprensibile nel mondo marittimo del Mediterraneo.

* La gaeta falkusa perché è una barca da pesca storica, le cui origini risalgono a un tempo molto lontano, verosimilmente all'antichità e che, nello scorso millennio, fino alla metà del XX secolo, è stata mantenuta in vita dai pescatori comisani e dai costruttori navali comisani e curzolani, adattandola alle condizioni della pesca e della navigazione intorno alle isole pelagiche dell'Adriatico.
* La gaeta falkusa perché questa barca con i suoi otto, massimo nove e mezzo metri di lunghezza è una **barca sufficientemente piccola** per rivelare con un solo sguardo la sua elementarità archetipa di barca come tale - ridotta allo scafo, al guscio armoniosamente modellato che muovendosi nel media acqueo offre la minore resistenza possibile.
* La gaeta falkusa perché è una **barca sufficientemente grande** da rappresentare, nonostante la sua impressionante elementarità, una struttura eccezionalmente complessa che contiene in sé la paradossale soluzione dell'esigenza contraddittoria di una barca contemporaneamente dotata delle qualità di diverse barche, ma composte in reciproco equilibrio. La gaeta falkusa è, dunque, una struttura

che racchiude: una **barca a remi bassa** adatta alla pesca, soprattutto a tirare le reti sardellare; una **barca dai fianchi alti** (quando si applicano le falche, elementi longitudinali che coprono gli scalmi del parapetto) per il trasporto di grandi carichi e la navigazione in mare aperto; una **barca dalla chiglia profonda** la cui funzione è realizzata dal suo timone straordinariamente lungo, ma anche dal suo stesso corpo, profondamente immerso sotto il carico dei barili pieni di sale o di pesce sotto sale; una **barca dalla chiglia piatta** per la quotidiana esigenza di tirarla a riva, sulle spiagge delle isolette pelagiche; una **barca dalle vele di dimensioni abituali** (vela latina e fiocco); una **barca dalle vele di dimensioni estremamente grandi**, fino a 120 metri quadri per partecipare alle regate quando soffia poco vento (vela latina, grande fiocco e mezzanella - vela ausiliaria che si alzava sull'albero di poppa).

* L'equilibrio di esigenze tra loro contrapposte, l'armonia dei contrari, la semplicità nella complessità, la complessità nella semplicità, il piccolo nel grande, il grande nel piccolo, l'uno nel molteplice, il molteplice nell'uno - questo è il principio dell'universo, e questa barca è l'incarnazione di tale principio nell'armonia delle sue contraddizioni. L'incarnazione di questo principio è l'essenza della sua bellezza, e **la sua bellezza è il motivo fondamentale della promozione della gaeta falcata a barca universale.**

Ne è motivo anche il fatto che questa barca giunge da remotissime lontananze. Le sue linee armoniose sono state perfezionate dall'arte di centinaia di generazioni di maestri e calafati, e la sua sorprendente polifunzionalità è un'antichissima idea della costruzione navale. E' il patrimonio che questo mondo insulare ha ereditato dagli antichi navigatori marittimi dai tempi dei primi viaggi mitici per il Mediterraneo.

Il patrimonio marittimo degli antichi naviganti.
La rotta diomedea.

Con il nome di un personaggio dell'Iliade di Omero, con il nome di Diomede - eroe della guerra di Troia, che dopo la caduta di Troia cerca rifugio sulle coste dell'Adriatico - è stata chiamata la via di comunicazione marittima che collega la penisola del Gargano con la penisola di Hillys (Punta Planka - Promontorio Diomedeo), vicino a Sibenik (Sebenico)[1]. Su questa rotta marittima transadriatica, la più frequentata nell'età antica e nel medioevo, si trova l'isola di Issa (Vis = Lissa), a quel tempo il più importante crocevia marittimo dell'Adriatico e il luogo di origine della civiltà urbana sulla costa orientale dell'Adriatico. Le antiche testimonianze scritte in cui i fatti storici s'intrecciano a volte con i miti e le leggende e con i reperti archeologici nella terra insulare e nei suoi fondali marini, si uniscono a formare un mosaico in cui s'intravedono i primordi di un piccolo, ma validissimo mondo insulare il cui significato storico e il cui destino saranno segnati dal mare e dalla navigazione nel corso di

tutta la sua storia. Sulla rotta Diomedea, lo scorso millennio, navigavano le falkuse comisane, con il maestrale in quarto di poppa, in direzione di Palagruza (Pelagosa) e facevano ritorno a Komisa con i barili pieni di sardine sotto sale, veleggiando con lo scirocco ugualmente in quarto di poppa. La direzione ideale del soffiare dei venti dominanti adriatici di maestrale e di scirocco ha permesso la millenaria continuità della navigazione sulla rotta Diomedea.

Come popolo marinaro, i colonizzatori greci, portarono sull'isola di Vis, dalla loro patria Siracusa, non solo l'arte altamente evoluta della costruzione navale e della navigazione marittima, ma anche la loro arte della pesca. Ne sono testimonianza alcuni reperti archeologici su Vis, come i pesi in ceramica per le reti e gli ami in bronzo, la figura del delfino sul rovescio della moneta isseica e sul mosaico pavimentale delle terme romane a Vis, e le figure di pesci sui vasi isseici.

La barca dalla profondità dei tempi

La scarsissima sicurezza della navigazione fino alle isolette pelagiche dell'arcipelago di Vis non permetteva l'uso dei natanti primitivi, richiedeva invece una barca creata da un'evoluta tradizione della costruzione navale. A questo rimanda anche il nome del tipo rappresentativo di barca da pesca che permise a Komiza di essere il centro della pesca nel Mare Adriatico per una lunga serie di secoli. Il tipo di barca da pesca comisana, con il parapetto smontabile, si chiama dai tempi lontani nel vernacolo comisano *ofalkono gajeta*, oppure *gajeta falkusa* o solo *falkusa*. Questo nome rimanda all'etimologia greca φαλχηζ - falca, dall'arabo *halka* - anello[2]. L'origine linguistica della denominazione di questo tipo di barca da pesca, nel greco antico, potrebbe stare ad indicare l'ereditata tradizione costruttoria navale e navigatoria del popolo più insulare del Mediterraneo - quello greco - nell'insenatura di Comeza, l'insenatura centrale sulla rotta Diomedea transadriatica.

Il termine *gajeta* risale ugualmente ai tempi degli eroi epici di Omero. Dopo la caduta di Troia, **Enea** naviga per il Mediterraneo alla ricerca di una nuova terra su cui poter costruire una città. Il fondatore di Roma approda con la sua flotta su una spiaggia nei pressi dell'odierna Napoli. Muore, allora, la sua balia **Kaieta** ed è seppellita nella spiaggia dove erano approdate le navi di Enea. Sul luogo dov'è sepolta Kaieta - la donna che nutrì col suo latte il fondatore di Roma - è costruita la città che prese il nome di **Gaeta**, dalla balia di Enea.

Il tipo di barca da pesca detto **gajeta**, che ha le sue origini sulla spiaggia della città Kaieta, diventa il tipo di barca da pesca più diffusa nel Mediterraneo. Tra i molti tipi di gaete occupa un posto particolare la gajeta **falkusa**. Questo tipo di barca è conosciuto anche nell'Italia meridionale, a Creta, in Catalogna, perfino le barche fluviali portoghesi per il trasporto dei carichi avevano le falche.

I pescatori comisani idearono uno speciale tipo di gaeta con le falche - la gaeta

falcata - per pescare intorno alla lontana Palagruza (Pelagosa). Essi furono per secoli gli unici pescatori d'alto mare in Adriatico. Per secoli dal porto di Komiza si organizzarono le regate della gaeta falkusa verso Palagruza. Il primo documento scritto sulla regata delle falkuse da Komiza a Palagruza, nell'anno 1593, testimonia il grande sviluppo della pesca d'alto mare a cui partecipavano centinaia di pescatori comisani. Secondo questo documento, che si conserva nel libro manoscritto *Liber Comisiae* del notaio comisano **Nikola Borcic** del XVIII sec., il 20 maggio 1593, partì da Komiza una flotta di 74 falkuse con 370 pescatori armati di archibugi per difendersi dai corsari, ed era scortata dalla galea da guerra veneziana.

E' assolutamente certo che la gaeta falkusa è il relitto di una remotissima tradizione marittima del Mediterraneo, a cui rimanda anche l'antica origine del fondamentale attrezzo da pesca per la cattura delle sardine con questa barca. Ricardo d'Erco, parlando dell'origine delle reti sardellare o voighe (*vojge*), dice: "Ho persino ragione di credere che esse sono sempre esistite a Vis (...) Si può ritenere certo che questa rete fu uno dei primi attrezzi da pesca.". D'Erco non cita i dato storici concreti su cui si fonda questo suo parere, ma la presa di posizione di questo ottimo conoscitore della storia della pesca dell'Adriatico orientale è confermata anche dall'origine della parola *vojga/volega* che, secondo l'etimologo Petar Skok, è legata al greco antico.

Molti documenti sulla storia della pesca in queste isole andarono distrutti nell'incendio dell'Archivio di Hvar (Lesina), durante l'attacco turco a quest'isola, nel 1571. Esistono, tuttavia, indizi che i pescatori di Komiza attendessero papa Alessandro III a Palagruza, nel suo viaggio dal porto di Vasto verso Venezia.

Il Papa e i pescatori.
Il mistero del nome Comeza.

Della continuità della vita nell'insenatura sud-occidentale dell'isola di Vis testimonia anche il nome Komiza, sebbene compaia per la prima volta nei documenti scritti appena nel XII secolo. Il documento che c'interessa lo scrisse il notaio Prodan nell'anno 1146, per ordine del conte zaratino Petar, a causa di una controversia sullo scambio di alcuni possedimenti terrieri nell'insenatura di Komiza. In questo documento si nomina l'insenatura comisana "Vaccomeza" che, secondo l'interpretazione di Grga Novak, dovrebbe essere divisa in due parole, "Vac" e "Comeza", letta come "Val Comeza", ossia "insenatura Komiza" .

La parola Komiza (Comeza) è di origine preslava, come convengono sia l'archeologo Grga Novak che l'etimologo Petar Skok. Lo Skok è propenso a riconoscere in questa parola l'origine greca - nel nome di persona Nikomedes, e in base a questa ipotesi la parola potrebbe significare terra di Nikomedes[3]. G. Novak ribadisce la possibilità che il nome Comeza appartenga al substrato linguistico preindoeuropeo, oggi ignoto, a cui verosimilmente appartiene anche il nome Issa. Nelle successive trascri-

zioni del nome Komiza troviamo il suffisso *"isa": Comisa*. Questo suffisso rinvia alla possibile relazione linguistica con l'antichissimo nome di quest'isola e con l'antica città di Issa nella sua insenatura nord-occidentale.

Papa Alessandro III a Palagruza.

Vi sono indizi che i pescatori comisani pescassero intorno alla lontana isoletta pelagica di Palagruza già nel XII secolo. A Palagruza, infatti, si sono conservati fino ad oggi ,nella tradizione orale di Komiza, tre toponimi, che, verosimilmente ricordano l'incontro di papa Alessandro III con i pescatori comisani su quest'isola. Sono i toponimi *Popina njiva*, *Popin brig* e *Pol Popino* (rispettivamente *Campo del Papa*, *Poggio del Papa*, *Basso del Papa*) su Mala Palagruza (Pelagosa piccola), che designano il luogo di approdo delle galee papali e della discesa del papa sulla terraferma; ciò che accadde il 9 marzo 1177. quando la flotta papale, colpita da una forte bora, attraccò alla rocciosa Palagruza. Al riparo dal vento il Papa con il suo seguito "cenò copiosamente e gioiosamente" su quest'isoletta, come dice il suo biografo Boson[4]. Avendo dovuto, secondo il racconto del viaggio di Boson, la galea con i viveri invertire la rotta a causa della violenza del vento a cui non poteva resistere, di certo il Papa trovò sul posto i pescatori che gli offrirono il pesce di prima qualità di cui abbondavano i fondali dell'isola, come scrive al riguardo Marin Oreb. E' difficile dire se l'incontro con i pescatori, se veramente avvenne, fosse stato decisivo per far visitare al Papa, in viaggio verso Zara, l'isola di Vis e l'insenatura di Komiza dove consacrò la chiesa di San Nicola.

All'amicizia tra il papa ed i pescatori rimanda anche la consuetudine che hanno le ciurme dei pescatori di dare alla chiesa parte della pescagione (le tratte davano la 21.sima parte) in segno di riconoscenza per la dispensa con cui papa Alessandro III concesse ai pescatori di pescare la domenica e le feste comandate[5].

Se l'ipotesi sulla presenza dei pescatori comisani a Palagruza nel XII secolo è esatta, è indubbio che essi, già allora, dovevano avere un tipo di barca da pesca di accertate qualità nautiche. Una tale barca era imposta dalle difficili condizioni della pesca intorno a questa lontana isola pelagica.

Una tale barca non poteva essere creata da una tradizione della costruzione navale che si fondava sull'esperienza della costruzione di imbarcazioni per attraversare fiumi e paludi. E' dunque d'obbligo presupporre la continuità dell'esperienza e della vita che in quest'insenatura dell'isola di Vis, orientata al mare aperto, collega secoli su cui si stende il buio dell'oblio storico.

La via dei discepoli di San Benedetto

Nel medioevo (tra il IX e ii XII secolo) proprio sulle isole pelagiche della rotta Diomedea (Tremiti, Palagruza, Bisevo, Sveti Andrja, Svetac) e anche a Komiza, sul-

l'isola di Vis, i discepoli di San Benedetto da Norcia, i monaci benedettini, innalzarono i loro conventi per diffondere - servendosi della più frequentata delle vie di comunicazione marittima - l'influenza della civiltà e della cultura cristiana sulla costa orientale dell'Adriatico e nell'interno continentale.

Sul fatto che i benedettini, forse già nel IX secolo, avessero innalzato la chiesetta di San Nicola e la loro prima dimora sul colle di origine vulcanica nell'insenatura di Val Comeza, si possono solo fare ipotesi[6]. Ma sebbene nessun documento scritto di quel tempo ricordi il nome dell'abitato nell'insenatura comisana, si può dire con certezza che i benedettini non avevano eretto il loto convento in una baia deserta e disabitata. Ne è testimonianza la predica - giunta fino a noi - che l'arcivescovo spalatino Bernardo, ai primi del XIII sec., probabilmente nel 1202, secondo Marin Oreb, tenne nella chiesa di San Nicola a Komiza, in occasione dell'anniversario di un grande avvenimento storico per questi luoghi - l'arrivo di papa Alessandro III sull'isola di Vis il 10 marzo 1177. Evocando la memoria dell'arrivo del Papa e della consacrazione della chiesa di San Nicola, l'arcivescovo spalatino nel suo sermone elogiò i benedettini che avevano eretto il proprio convento - sono le parole - vicino al mare, in un luogo abitato dove potevano salvare le anime dei peccatori, e non sulle alture solitarie dove potevano salvare solo la loro anima[7].

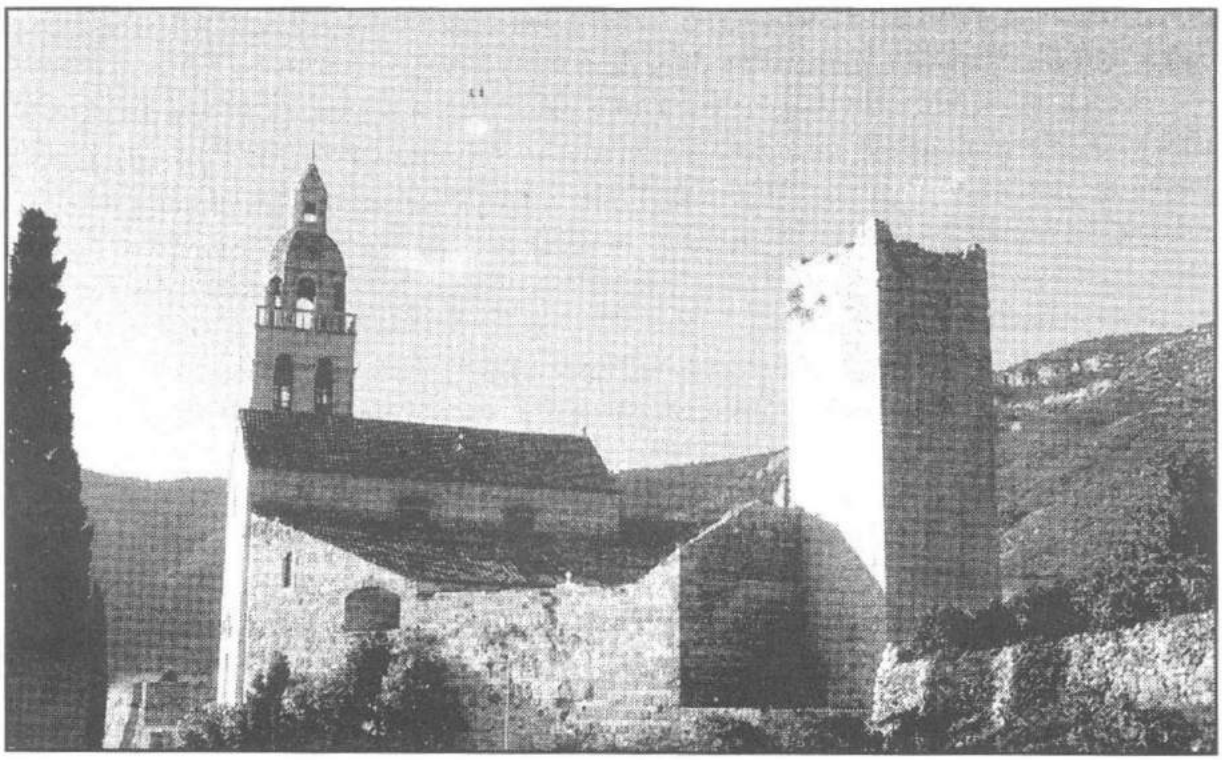
Il fondamento di questo piccolo mondo insulare, sorto intorno al convento benedettino denominato Muster (dal nome greco *monasterion*, monastero), era la sardina. Le prime notizie sulle copiose pescagioni di sardine nelle acque dell'arcipelago di Vis si ricordano nel XVI secolo.

Le prime notizie sulla pesca delle sardine.
In una notte tre milioni di sardine nelle reti dei pescatori dell'isola di Vis.

Il medioevo ha lasciato scarse tracce della vita sull'isola di Vis. Sulla pesca non ci sono documenti scritti. L'archivio di Hvar, a cui appartiene l'isola di Vis con tutto il suo arcipelago, fu incendiato durante il citato attacco del 1571. L'incendio distrusse i documenti sulla pesca che probabilmente su queste isole, nel medioevo, era molto evoluta. Possiamo affermarlo in quanto i primi documenti scritti sulla pesca, giunti sino a noi, risalgono al XVI secolo e parlano della pesca di grandi quantità di pesce azzurro e di un gran numero di pescatori e barche e attrezzi da pesca sull'isola, a quel tempo.

Le isole dalmate passarono sotto la dominazione di Venezia nell'anno 1420 e questo impero adriatico diventò un grande mercato di pesce sotto sale che si produceva soprattutto sull'isola di Vis.

Il primo documento che si conosca sulla pesca del pesce azzurro intorno all'isola di Vis la ricorda come un'isola abitata da pescatori "...che ogni anno a maggio pescano e salano enormi quantità di sardine" [8]. La notizia dell'abbondanza della pe-



La chiesa fortezza di S. Nicola sulla collina di Komiza

sca è confermata anche dal *sindico* di Venezia per la Dalmazia e l'Albania, Giovanni Battista Giustiniano, nel suo *Itinerario*, al ritorno dal viaggio d'ispezione in Dalmazia nel 1553. Nella sua relazione egli riferì che "... i pescatori dell'isola di Vis avevano pescato in un sol giorno tre milioni di sardine"[9]. Questa quantità, corrispondente a circa centoventimila chilogrammi, è la prova del grande sviluppo della pesca e della lavorazione organizzata del pesce pescato nel XVI secolo su quest'isola.

Di questa ricchezza che il mare offriva all'isola parla anche la *Relazione sulla Dalmazia* dell'anno 1575, presentata al Serenissimo Principe - il doge di Venezia - da Antonio Giustinian, il quale, a proposito del comune di Hvar afferma che "... possiede quell'isola di Vis, piena di ricchezze, dove si pescano tante sardine che quella dogana si dà in appalto per quattromila ducati l'anno".

Queste prime notizie sulla pesca all'isola di Vis, tramandate dalla penna di uno scrittore e funzionario statale, non si riferiscono agli inizi della pesca su quest'isola. Per poter pescare in una notte 120 tonnellate di pesce senza mezzi ausiliari che sostituissero o aumentassero la forza delle braccia dell'uomo, si dovette acquisire per secoli la cognizione della costruzione navale, della navigazione, della pesca e della conservazione del pesce.

Forse le fonti storiche distrutte nell'incendio di Hvar, nell'anno 1571, condurrebbero nelle profondità dei tempi fino all'origine dell'esperienza marinaresca e della pesca che i nuovi venuti croati ereditarono certamente dalla poco numerosa popolazione greca e romanza sulle isole dalmate, dove si stabilirono nell'altomedioevo giungendo sul Mare Adriatico dalle lontananze del continente.

Nonostante Venezia nel corso di tre secoli avesse perseguitato i voigari e sequestrato e dato fuoco alle loro reti per un pregiudizio sulla loro nocività, ma anche per gli interessi dei ricchi proprietari delle reti a strascico - tratte, la pesca con le voighe nelle acque dell'arcipelago di Vis restò il modo di pesca dominante e si mantenne in uso fino a tutta la metà del ventesimo secolo.

La falkusa e la voiga, relitti della storia antica dell'isola di Vis

I Comisani erano i migliori e più abili voigari dell'Adriatico. La storia della pesca a Komiza è segnata dal conflitto tra le autorità e gli irriducibili pescatori-voigari che, nonostante le drastiche punizioni, non volevano rinunciare al loro tradizionale modo di pescare la cui continuità protrae, probabilmente, dai tempi antichi della storia dell'isola di Vis fino alla metà del ventesimo secolo.

Della pesca sull'isola di Vis nell'antichità si sa poco. Di quel tempo si sono conservati, come abbiamo detto, solo alcuni pesi per le reti e alcuni ami di bronzo. Ma è forse rimasto molto di più nella viva e ininterrotta tradizione della pesca, che in quest'isola è da sempre il fondamento della vita.

Forse sono proprio la gaeta falkusa e la voiga i relitti della storia antica di

quest'isola, che sono sopravvissuti più a lungo. Se la gaeta falkusa, barca da pesca destinata alla pescagione sulle lontane isole pelagiche, sia il relitto di una remotissima tradizione marittima del Mediterraneo, che ha mantenuto in vita fino alla metà del XX secolo la tradizione pescatoria di Komiza, rimane un mistero. Allo stesso modo si può indagare sull'antica origine della rete da posta fissa - voiga, per la pesca della sardina[10]. Ricardo d'Erco, parlando sull'antica origine della rete sardellara o voiga, dice "Ho perfino motivo di credere che quelle su Vis esistessero da sempre... Si può ritenere certo che questa rete sia stata uno dei primi attrezzi da pesca"[11]. D'Erco non cita i dati storici concreti su cui fonda questo suo parere, ma la presa di posizione di questo eccellente conoscitore della storia della pesca della costa orientale dell'Adriatico è comprovata anche dall'etimologia della parola *vojga/volega*, se l'etimologo Petar Skok ritiene a ragione che questa parola risalga al greco antico[12].

I documenti scritti sulla storia della pesca dell'isola di Vis ci conducono fino agli inizi del XVI sec. La carenza di storia scritta è compensata dalla tradizione orale, ma anche dal patrimonio tradizionale della costruzione navale, della navigazione e della pesca che rimanda ad origini lontanissime. Il più importante documento scritto che illumina secoli di storia della pesca dell'isola è, però, il citato *Liber Comisiae*.

La storia della pesca nel manoscritto comisano *Liber Comisiae*.
Il primo documento scritto sulla regata a Palagruza.

Sull'isola di Vis si è conservato un insolito libro storico che per la maggior parte documenta la storia della pesca a Komiza. Questo è il *Liber Comisiae* - raccolta manoscritta di documenti ritrovati da cronista comisano don Nikola Borcic Jerolimov[13], nella seconda metà del XVIII° secolo, e che oggi si conserva nell'Ufficio parrocchiale di Vis. Sulle pagine di questo manoscritto è scritta la storia della pesca nel XVI°, XVII° e XVII° secolo a Komiza, la storia della pesca di un tempo ricco di drammatici conflitti tra le autorità e i voigari.

Il *Liber Comisiae* contiene il più antico documento sulla regata della gaeta falkusa da Komiza a Palagruza. Nell'anno 1593, nel giorno nono del mese di maggio, nel centro principale del comune a cui appartiene l'isola di Vis - nella città di Hvar - si registra l'iscrizione di 74 proprietari di gaete falkuse, che all'inizio di quella fase di plenilunio avrebbero partecipato alla regata da Komiza a Palagruza[14]. Nelle serie di documenti successivi che si riferiscono alla prima regata nello stesso percorso, di cui si ha notizia, si stabilisce che tutti i pescatori iscritti di devono presentare il 20 maggio a Komiza ai capitani della pesca, Franjo Borcic e Jakov Bogdan. Si vieta la partenza autonoma per Palagruza sotto minaccia di condanna a remare in catene sulla galea per 18 mesi. Si ricorda che una galea da guerra seguirà la regata come protezione dai corsari. Il conte di Hvar ordina ai pescatori di armarsi di archibugi, e vieta ai ragazzi sotto i diciotto anni di recarsi a Palagruza. Tutti i pescatori devono obbedire agli ordini dei capi della regata e, in caso di insubordinazione, i responsabili della

regata possono mandarli in catene al carcere di Hvar[15].

Al segnale dato da un colpo di cannone, all'alba del venti maggio, parte dal porto di Komiza l'armata di 74 gaete falkuse, capeggiate dalla galea da guerra, in direzione di Palagruza distante 42 miglia. Su ogni gaeta c'erano cinque rematori e, se quel mattino non c'era vento, 370 rematori facevano schiumare il mare al riecheggiare del colpo di cannone sulle mura della fortezza rinascimentale del porto comisano. Fino alla spiaggia di Palagruza si doveva remare senza fermarsi, in una maratona che durava circa 15 ore.

Il conflitto tra i pescatori trattari e i voigari

Quei pescatori che pescavano le sardine con le piccole reti da posta fissa, si recavano da Komiza fino alla lontana Palagruza non solo per la ricchezza delle sue poste, ma anche perché per loro non c'era posto nelle posizioni di pesca intorno alle isole di Vis e di Bisevo. Quelle poste erano riservate alle numerose grandi reti a strascico - le tratte - che raggiungevano l'isola di Vis anche dalle isole di Hvar e di Brac. Queste ciurme di pescatori sapevano essere anche quattro volte di più, rispetto alle posizioni adatte per la pesca intorno all'isola di Vis e Bisevo. Queste grandi ciurme contavano da quindici a venti pescatori su tre o quattro barche.

Essendo i proprietari di questi costosi mezzi ricchi e politicamente influenti, specie quelli di Hvar, che il più delle volte non partecipavano di persona alla pesca, essi si opponevano ai proprietari delle voighe, ed esercitando pressioni sui legislatori riuscirono ad ottenere la limitazione dei diritti di pesca o perfino il divieto assoluto di uso delle voighe con drastiche punizioni per i trasgressori. Il motivo di simili divieti era l'eliminazione della concorrenza poiché le sardine pescate dai voigari avevano un prezzo molto più alto per la loro qualità, e un altro motivo era la mancanza di manodopera necessarie alle grandi ciurme. In questo modo, sfruttando la loro influenza politica, i proprietari delle tratte cercavano di completare le loro compagnie con quei pescatori che godevano fama di vigorosi rematori e di buoni conoscitori del mare e della pesca. Negli anni in cui la pesca era scarsa le autorità permettevano ai voigari di pescare anche vicino alle reti grandi, ma negli anni di pesca abbondante vietavano loro la pesca perfino intorno all'isola di Palagruza dove non potevano disturbare la pesca con le tratte che sull'isola non era mai stata in uso a causa del fondo marino e della costa inadatta a tirare reti.

Nonostante i divieti e le pene stabilite dai legislatori statali di Venezia e applicate dai giudici statali del comune di Hvar, questi coraggiosi pescatori opposero per secoli l'imperativo della propria sopravvivenza alle ingiustizie dell'Impero, rischiando in questo modo di perdere i loro beni e la loro stessa vita.

Pur minacciati dalla drasticità delle condanne, essi continuarono a navigare con le loro falkuse sino alla lontana Palagruza. L'epopea dei rematori comisani a Palagruza ha segnato per sempre la storia di Komiza.

L'epopea di Palagruza.
Il conflitto dei pescatori comisani e pugliesi a Palagruza.

Sull'isoletta di Mala Palagruza si è conservato fino ad oggi il toponimo *Pol furkode*. La *furkoda* è una sbarra lignea - una scalmiera che fungeva da sostegno all'albero e all'antenna disposti orizzontalmente, quando la barca era sulla riva, per stendervi le reti sardellare ad asciugare. Qui, sulla costa settentrionale di Mala Palagruza, i voigari comisani si scontrarono con i pescatori Pugliesi. I pescatori comisani, più numerosi, attaccarono quelli pugliesi con scalmiere, recando danni alle loro imbarcazioni e cacciandoli da Palagruza.

Troviamo testimonianza di questo fatto sempre nella cronaca comisana del *Liber Comisiae* che ci ha tramandato la richiesta dei Comisani al governo veneziano per l'annullamento del divieto di pesca con le reti sardellare sull'isola di Palagruza. Firmarono la richiesta, a nome di tutti i Comisani, i procuratori di Komiza, Antun Jelic e Vinko Karuzo, e i capi della pesca a Palagruza, Antun Maffio e Vid Bogdan, in data 10 maggio 1637.

Nella loro richiesta i Comisani facevano notare come un tempo i voigari avevano goduto gli stessi diritti dei proprietari di tratte e partecipato, con gli stessi diritti, al sorteggio delle poste. Quando furono privati di questo diritto, si vietò loro la pesca intorno all'isola di Palagruza dove non potevano essere di impedimento alle tratte, essendo queste inutilizzabili su quell'isola. I pescatori ricordano, inoltre, che a Palagruza andavano a pesca oltre cento gaete per potersi difendere dai corsari. Facevano rilevare anche i meriti dei pescatori che su quell'isola lontana, molto più vicina alla Puglia che a Vis, stavano a guardia e informavano la marina da guerra e le autorità veneziane riguardo alle imbarcazioni nemiche e avevano cacciato da Palagruza i Pugliesi[16].

A causa della pesca a Palagruza, per punizione, si rema in catene sulla galea.

Nell'anno 1655, il 25 luglio, fu pronunziata - in assenza degli accusati - la condanna di dieci pescatori comisani per essere andati a Palagruza a pescare le sardine con le voighe. Nella condanna, tra l'altro, si dice "Coscienti della loro grave trasgressione non hanno saputo come presentarsi davanti ai rappresentanti della giustizia e, per punire una colpa così grande e una insubordinatezza così scandalosa con il meritato castigo, proclamiamo che Bartul Zamberlin, Petar Petricevic, Andrija Harvat, Petar Covo, Mihovil Pavsic, Pavao Bracan, il giovane Franjo Fruzin, Jakov Galiot e Ivan Perina, sudditi in contumacia, si devono ritenere banditi da questa città e dal suo territorio e dalla provincia di Dalmazia per il tempo di dieci anni ininterrotti, intendendosi per loro confine la fortezza di Klis. Se in quel tempo fossero trovati a trasgredire l'ordine di bando e consegnati alla giustizia, che fossero mandati a servire sulla Galea della Serenissima Repubblica per cinque anni ininterrotti come rematori con le

catene ai piedi, e nel caso qualcuno di loro fosse inabile a questo servizio, che fosse tenuto in prigione per tre anni, e poi mandato nuovamente in esilio... A coloro che li cattureranno o uccideranno, quando si avrà credibile conferma dell'uccisione, si paghino quattrocento lire a persona, prese dai suoi beni se ne possiede, e nel caso non possieda beni gli sia data la giusta metà della somma spettantigli prendendola dai beni del comune..."[17].

I pescatori delle voighe sono trattati dalle autorità veneziane come banditi. Si susseguono drastiche punizioni: i pescatori sono allontanati dal loro paese natale, sono condannati da pene pluriennali a remare in catene sulle galee, gli si confiscano i beni, gli si bruciano le reti. Il proclama del provveditore generale Alvise Mocenigo, dell'anno 1697, ai trasgressori della pesca delle sardine con le voighe, prescrive come pena irremissibile "...la distruzione col fuoco della barca e delle reti, la multa di cinquanta ducati per ogni rete, l'esilio, la prigione, i lavori forzati..."[18].

La lettera dei pescatori comisani al Consiglio dei Savi a Venezia.

Nell'anno 1698 i voigari comisani inviarono al doge veneziano una petizione per ottenere il permesso di pescare le sardine con le voighe. In questa umile richiesta al potente sovrano essi dicono "...Il territorio di Komiza appartiene all'isola di Vis, ma è il più infecondo e il più misero di tutta la Dalmazia. E' situato su un terreno carsico, circondato da nude alture di pietra. Su di esso non si può coltivare nessun cereale perché giace nelle fauci del mare. La fecondità del terreno si distingue appena dalla miseria della sfortunata Arabia. E potrebbe chiamarsi così anche Komiza se non ci fosse il mare ad aiutarla, da esso infatti traggono nutrimento grazie alla sola pesca circa 1800 anime... Per questa gente infelice e povera il principale mezzo di sostentamento è la pesca delle sardine per la quale utilizzano piccole reti dette sardellare, poiché la povertà non permette loro la costosa pesca con le tratte." Nella loro petizione i voigari fanno notare i propri meriti di fronte a Venezia nelle guerre contro i Turchi e ricordano le pesanti punizioni che sopportano a causa degli ingiusti divieti di pesca con le sardellare. Dicono che per sopravvivere devono pescare intorno alle lontane isole di Susac e Palagruza dove si espongono al pericolo degli attacchi dei corsari che, come affermano nella lettera "... negli ultimi anni a più riprese hanno condotto in schiavitù 176 di loro"[19].

Questa lettera per il doge veneziano fu inviata al Consiglio dei Savi a Venezia nel mese di luglio 1696, ma invece della risposta ricevettero la visita delle navi da guerre venete che, nel 1700, a Komiza diedero fuoco alle reti sardellare.

Della resistenza opposta dai Comisani all'irragionevole governo della Serenissima testimonia anche l'uccisione del sacerdote don Vincenzo Julic nella gaeta falkusa.

L'uccisione del sacerdote nella falkusa.
La buia notte del diciotto luglio 1718.

E' la buia notte del 18 luglio dell'anno 1718. Lungo la costa meridionale di Vis ardono i fuochi e s'alza il fumo del resinoso legno di pino sulle griglie di ferro (*svicalo*) alle prue delle lampare (*svjecarice*). Dei fuochi davanti ad ogni insenatura illuminano la tranquilla superficie del mare, sotto le luci sciamano sardine e sgombri, e guizzano sulla superficie del mare intorno alle barche illuminate che vigorosi rematori - *sijvoci* - fanno avvicinare piano alla costa, guidando prudentemente i branchi di pesci fino al luogo ideale (*zomet*), vicino alla riva, dove un leuto circonderà i pesci con una grande rete a strascico.

Nelle insenature sono ormeggiati i leuti, e sotto coperta dormono i pescatori in attesa di sentire il suono del corno con cui il capitano (*svicor*), dalla prua della barca, li chiamerà ad attorniare con la rete il branco di pesci sotto la barca.

Ardono i fuochi e nel buio s'intravedono le gaete voigare che pescano le sardine con le reti da posta fissa - voighe -. Per gli equipaggi di queste gaete falkuse lo stato emette mandati di cattura ritenendoli delinquenti che minacciano gli interessi statali. Lo stato li accusa di disperdere con le loro voighe i branchi di pesci, di dirottare in massa le sardine, e li ritiene colpevoli dei periodi di sterilità del mare. Lo stato li accusa e li perseguita, ma l'imperativo della sopravvivenza è più forte della forza della legge. Nonostante il rischio di essere catturati e puniti drasticamente, essi vanno regolarmente a pesca come in quella notte di luglio dell'anno 1718.

Tra le insenature di Smricovica e Taleska, nello spazio tra due poste di pesca per le reti a tratta, una falkusa aspettava il momento in cui la tratta avrebbe circondato il pesce e sarebbe stata gettata la voiga per pescare le sardine sfuggite alla tratta. In quella gaeta, come membro della ciurma c'era il sacerdote comisano don Vincenzo Julic. Improvvisamente un rumore di remi turbò la quieta notte estiva e una nave armata apparve davanti alla falkusa di don Vincenzo Julic.

La relazione del conte di Hvar Pietro Loredan al Consiglio dei Dieci a Venezia.

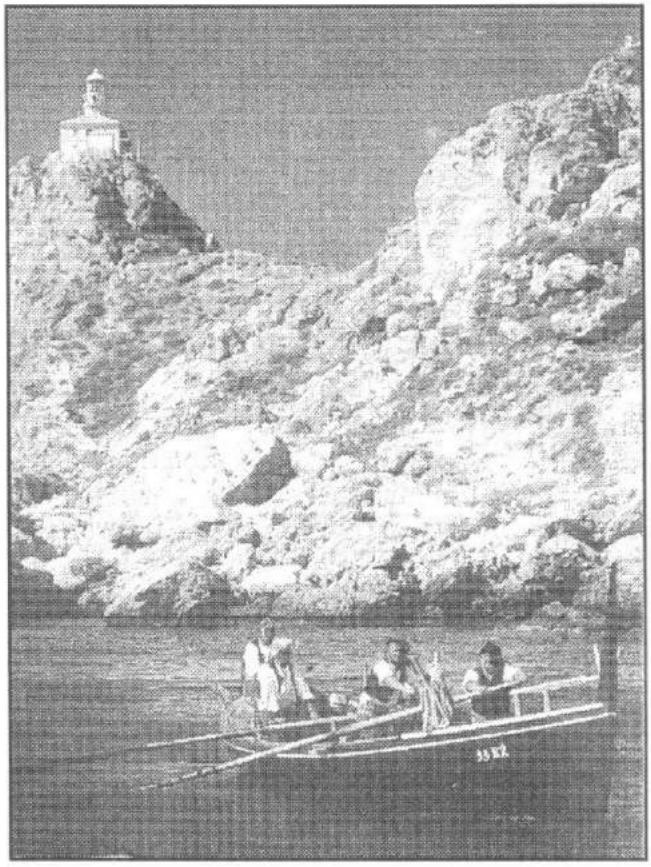
Di quando accadde in quel momento testimonia la relazione del conte della città di Hvar, Pietro Loredan, al Consiglio dei Dieci a Venezia. In questo documento egli descrive la spedizione punitiva intrapresa per suo ordine da due navi armate, che aveva mandato da Hvar a Vis con il compito di catturare alcuni "delinquenti" voigari e di condurli a Hvar, dove sarebbero stati puniti esemplarmente. La spedizione punitiva proveniente da Hvar s'imbatté, come riferisce il conte Loredan, nella barca di don Vincenzo Julic che "...cambiando l'abito sacerdotale con gli indumenti di "scandaloso delinquente di Reti sardellare", con suo fratello Nikola e tre altri suoi malvagi seguaci, offese terribilmente Dio, il suo ufficio e le leggi di questo stato.[20]"

Il conte Loredan scrive al Consiglio dei Dieci che il sacerdote comisano non aveva ascoltato le intimazioni dei soldati ad arrendersi, e che si era loro opposto con

la sua ciurma. La ribellione all'ingiustizia che Venezia aveva imposto ai poveri pescatori comisani, quella notte, don Vincenzo Julic e suo fratello Nikola la pagarono con la vita.

Il viaggio di protesta della gaeta falkusa a Venezia.

Nel suo libro manoscritto, Ricardo d'Erco, alla metà del secolo XIX, scrisse sulla persecuzione dei voigari queste parole: "Contro di loro, eccetto i rari momenti di tregua, imperversava il Leone Alato con tutta la veemenza della sua offesa autorità. Li perseguitava senza respiro con la confisca e l'appiccamento d'incendio minacciando i trasgressori dei suoi divieti con le punizioni più severe: la prigione, l'esilio, la schiavitù e perfino la morte. A causa delle voighe egli tolse a dei bambini i padri, a delle donne i mariti, a intere famiglie i loro unici difensori, mandandoli in esilio o ai lavori forzati. Ma tanta crudeltà non portava a niente. Come alle idre quando tagliano loro una testa ne cresce un'altra, così le voighe confiscate e bruciate erano sostituite da altre. Esse seppero resistere agli attacchi di folle ira e alla fine rimasero indomate e invitte nell'indemoniata lotta che condussero nel corso di duecento anni con la Repubblica di Venezia."[21]



La falcusa risorta in pellegriaggio davanti all'isola di Palagruza

Quando il Senato veneziano, nell'anno 1756, revocò la sua ducale nel 1798 con la quale ai Comisani si permetteva la pesca con le reti sardellare solo intorno all'isola di Svetac, Susac e Palagruza, i Comisani reagirono con il Memorandum che richiedeva al Senato il diritto di pesca con le reati sardellare. La loro richiesta fu respinta e, allora, i pescatori comisani partirono su trentasei gaete in direzione di Venezia per dimostrare, in tal modo, il loro malcontento e per esprimere la loro protesta al governo che con le sue decisioni minacciava la loro esistenza. Il governo, però, non accettò le loro argomentazioni, li respinse e li costrinse a tornare a Komiza, scortati dalla galera da guerra.

L'impero ormai al tramonto si scontrò con l'incomprensibile ostinatezza dei pescatori comisani che, nonostante tutti i divieti e le drastiche punizioni, continuavano a pescare le sardine a Palagruza, non lontano dal Regno di Napoli, dov'era possibile vendere le sardine salate sfuggendo al controllo dei rigorosi esattori delle imposte veneziani. Il governo di Venezia era inorridito "...per lo scandaloso libertinaggio e il particolare talento dei pescatori comisani.

Lo *scandaloso libertinaggio* dei pescatori comisani.
L'impero al tramonto.

Nell'anno 1764 fu ordinato di bruciare sia le barche che le voighe, ma gli esecutori desistettero davanti alla promessa dei voigari di non pescare più con le voighe. Era il tempo in cui l'impero veneziano, ormai al suo tramonto, aveva deciso di distruggere definitivamente questo antichissimo modo di pescare le sardine.

Francesco Grimani, provveditore generale della Dalmazia e dell'Albania, emanò il proclama il cui scopo era il totale sradicamento delle sardellare. In questo proclama, emesso il 14 agosto dell'anno 1756, si intima un risoluto ultimatum ai pescatori comisani "Chiunque abbia, tenga o possegga le sardellare deve portarle e metterle a nostra disposizione entro quindici giorni da questo avviso. Noi ci preoccuperemo, riguardo al loro destino, e spinti dalla compassione, di procedere nel rispetto di quelle norme che saranno le più miti possibili per i proprietari delle stesse, ma senza minimamente deviare dall'esecuzione delle norma sopra ricordate. Allo scadere del periodo ricordato procederemo con mano forte, ed anche con l'uso delle navi da guerra, allo sradicamento e alla distruzione di tali reti in qualunque luogo e in qualsiasi mano si trovino.[22]

La spedizione delle galere da guerra a Komiza per punire gli insubordinati pescatori.

Dopo questo proclama le reti sardellare nelle baracche dei pescatori comisani furono confiscate e bruciate, e il porto di Komiza fu visitato diverse volte dalle galee da guerra veneziane per collaborare all'azione punitiva del governo contro i pescatori voigari. "Navi da guerra e spedizioni punitive perlustrano le acque pescose", dice

Mijo Mirkovic, "...confiscano le reti e le barche, fanno prigionieri gli uomini. Quale causa diretta delle spedizioni punitive si ricordano sempre l'inarrendevolezza, l'indipendenza, lo *scandaloso libertinaggio* dei pescatori e *l'iniquo talento* dei Comisani."[23]

Nonostante le circostanze i voigari comisani continuarono a pescare con le reti il cui uso era proibito. La mancanza di terra fertile, ma anche la lunga tradizione della pesca con le voighe, sono il motivo per cui i Comisani, nonostante le pene rigorose, non rinunciarono alle voighe. "Queste infelici circostanze ...", come dice R. d'Erco, "...di gran parte della popolazione di Komiza, erano motivo per cui essa non voleva né poteva rinunciare alla pesca con le voighe né lontano, né vicino alla propria isola. Esse la resero irriducibile nella lunga lotta che sostenne con il governo veneziano."[24]

Quando nell'anno 1797 cadde la Repubblica di Venezia e l'Austria conquistò la Dalmazia, i rappresentanti dei voigari comisani si recarono subito a Zara per richiedere al nuovo governo l'abolizione del divieto di pesca con le voighe intorno alle isole di Susac, Svetac, Palagruza e Bisevo.

Il giorno tre febbraio 1798 a Komiza vi fu una grande festa. Quel giorno la Reale Commissione Organizzativa a Zara accolse la richiesta dei voigari comisani.



La Madonna con la sardina, simbolo della risorsa primaria dell'isola

Il farmacista veneziano Vincenzo Dandolo concede la pesca a Palagruza.

Inizia una nuova epoca nella storia della pesca a Komiza, durante la quale il rapporto del governo con i voigari sarà molto più permissivo e che ai tempi del regno del Leone Alato sulla Dalmazia.

Il governo austriaco fu di breve durata. La Dalmazia passò nel 1806 sotto il governo di Napoleone e, Vincenzo Dandolo, farmacista di Venezia, fu nominato provveditore generale del nuovo governo in questa regione. Per la durata del suo incarico in Dalmazia, Dandolo, si dedicò in modo particolare alla promozione della pesca. Il suo nome è legato al famoso "Regolamento sulla Pesca in Dalmazia", che era popolarmente chiamato "decreto Dandolo".

Fondato sul diritto consuetudinario popolare, questo Regolamento contribuì, a partire dall'anno 1808, allo sviluppo della pesca in Dalmazia, anche se nemmeno il farmacista veneziano poteva liberarsi dal pregiudizio della dannosità della voiga per la pesca con le tratte.

I Comisani ottennero, con questo Regolamento, il diritto di pesca alle isole di Svetac e Palagruza, e i pescatori di Vis all'isola di Susac. Con il decreto Dandolo la pesca con le voighe intorno alle isole di Vis e di Bisevo fu vietata, e i voigari comisani, all'inizio di ogni novilunio partivano da Komiza in grande regate fino a Palagruza, dove soltanto loro avevano il diritto di pescare con le reti sardellare.

La sardina su queste isole, che appartennero per secoli al comune di Hvar, era la manna celeste, il nutrimento elementare del popolo minuto, il più importante prodotto d'esportazione, il lavoro per migliaia di pescatori. La sardina fu per secoli il fondamento della vita del comune di Hvar.

La sardina, il fondamento della vita del comune di Hvar.
Vis, la Gibilterra dell'Adriatico.

Al tempo del governo inglese su Vis, durato dal 1811 al 1815, quest'isola diventò il centro del commercio e del contrabbando nell'Adriatico. In quest'epoca di comune prosperità Vis aveva ventimila abitanti, più di quanti ne avrebbe mai avuti in seguito. Il decreto Dandolo non vincolava più i voigari, che pescavano liberamente intorno all'isola. Alle autorità isolane la pesca non importava per i suoi proventi. Il commercio in questo breve periodo diventò fonte di ricchezza per l'isola, e a motivo dell'importanza che Vis allora aveva per gli Inglesi, con riguardo al blocco continentale di Napoleone, essi la denominarono Gibilterra dell'Adriatico.

Nell'anno 1815 l'Austria riprese Vis e il suo governo su quest'isola si protrasse fino al suo crollo, nell'anno 1918. La fonte di ricchezza portata a Vis dal governo inglese si esaurì e anche quest'isola tornò a vivere, come nei secoli precedenti, della propria produzione: il vino e il pesce.

Lo scioglimento della comunità di pesca di Vis con Hvar e Brac.

Le norme di pesca più liberali permisero l'aumento del numero dei pescatori e dei mezzi per la pesca. Su quest'isola c'erano circa settanta reti a tratta e più di duecento compagnie di pescatori, dette *spurtenjace*, che pescavano le sardine con le voighe. Le acque dell'arcipelago di Vis erano strette per i suoi pescatori anche nei secoli precedenti, ma sotto il governo austriaco essi ottennero l'occasione di sciogliere la plurisecolare comunità di pesca con Hvar e Brac. Ci riuscirono solo nell'anno 1872.

Contemporaneamente al tentativo di liberarsi dalla comunità di pesca con le isole vicine, i pescatori comisani cercavano di liberarsi degli obblighi di pagare alla cattedrale di Hvar un terzo del reddito della pesca alla loro migliore posta, Tresjavac sull'isola di Bisevo.

Nell'anno 1848 essi esclusero dal sorteggio Tresjavac, come se fosse una posta priva d'importanza, e lasciarono che il capitolo di Hvar la sfruttasse da solo.

I pescatori di Komiza solo nella seconda metà del XIX secolo riuscirono a far valere il loro diritto di pescare liberamente sul proprio territorio e a far abolire i privilegi del comune di Hvar sui quali si fondava, in gran parte, l'agiatezza della nobiltà locale. "La verità è ben nota a tutti", dice Vincenzo Dandolo "...che tutti quei palazzi sulle isole che la povertà ha ridotto in rovina, furono costruiti nei secoli passati con i redditi della pesca."[25]

Con le sardine dei pescatori comisani non si eressero solo i palazzi nobiliari, ma anche l'edificio più monumentale del centro storico del Comune, la cattedrale di Hvar. Nell'anno 1621 l'amministrazione del comune di Hvar decise che un terzo del reddito della pesca alla posta di Tresjavac, sull'isola di Bisevo, la posizione più ricca per la pesca del pesce azzurro in Adriatico, fosse destinata alla costruzione della cattedrale cittadina, per la durata di dieci anni. Questa imposta diventò un diritto fisso della chiesa e fu abolito solo dopo due secoli e mezzo.

La tassa statale sui proventi della pesca fu per secoli il reddito principale del comune di Hvar. Ne è la migliore conferma la relazione del provveditore generale per la Dalmazia e l'Albania, Giovanni Battista Grimani, del 1644. Questo documento riporta i redditi della cassa comunale di Hvar da cui si vede che il comune, sul territorio di Komiza e Bisevo, otteneva un reddito quadruplo rispetto a quello sul territorio della stessa città di Hvar.[26]

Alberto Fortis, nel suo *"Viaggio in Dalmazia"* (Venezia 1774) ricorda il dato, difatto citato dal geografo A. Friedrich Buching, che un tempo tutto l'Italia e buona parte del Levante si rifornivano con sardine dell'isola di Hvar e dell'isola di Vis, ad essa soggetta.

Quando si confronta il documento sui redditi della cassa comunale di Hvar con la citazione del Buching sul commercio di sardine con le isole di Hvar, che il Fortis ricorda, diventa chiaro che il centro di questo mondo di pescatori nel Mare Adriatico

era nell'insenatura sud-occidentale dell'isola di Vis, a Komiza. Perché Komiza potesse avere un tale ruolo nella storia della pesca in Adriatico, non fu decisivo solo il fatto che essa aveva nelle sue vicinanze le più ricche poste di pesca, ma anche il dato che nonostante i divieti e le persecuzioni aveva mantenuto in vita il modo originario di pesca della sardina con le voighe sul mare, dove tale tipo di pesca era il più redditizio.

Le gaete falkuse comisane, che si servivano di mezzi da pesca di poco costo e di un equipaggio di soli cinque membri, formato da abilissimi pescatori, erano in vantaggio sulle tratte che avevano un equipaggio di una ventina di membri. Sulla superiorità della falkusa nella pesca delle sardine ci sono testimonianze di molti documenti, e anche di molti scrittori che parlano della pesca su queste isole.

La superiorità della falkusa nella pesca delle sardine.
Le voighe e le tratte.

Le gaete falkuse pescavano le sardine con le voighe il cui vantaggio, rispetto alle reti a strascico (tratte), consisteva nel fatto che la pesca non dipendeva dalla configurazione del fondo marino trattandosi di reti a posta fissa che stanno sospese a una certa profondità. Con le tratte non si poteva mai pescare a Palagruza a causa del fondo marino inadatto a tirare le reti sulla costa, e per questo il ricco patrimonio ittico di Palagruza era accessibile solo alle falkuse.

"Il vantaggio dei pescatori sardellari, di Komiza e di Vis...", dice Mijo Mirkovic, "...consisteva nel fatto che essi cercavano altri luoghi di passaggio dei pesci, scogli ed isole lontani, specialmente Palagruza, dove non c'era posizione adatte a tirare reti tratte."[28]

La pesca del pesce azzurro con le tratte era limitata a certe posizioni, e si trattava quasi sempre di insenature con il fondo piano e sabbioso, dove la costa era adatta a tirare le reti. La tratta deve aspettare la comparsa del pesce in un tale posizione per potervela pescare. Quando fu ideata la rete lampara *(plivarica)* agli inizi del XX secolo, la tratta era condannata a scomparire proprio perché la rete lampare aveva raggiunto l'autonomia dalla posizione di pesca e poteva andare alla ricerca del pesce invece di aspettarlo passivamente in un determinato posto.

Le posizioni di pesca furono stabilite per secoli con il sorteggio, (*bruskit*) per le poste tratte. Erano insenature sabbiose dove si potevano tirare le reti sulla costa. Solo la rivoluzionaria invenzione della rete lampare, nella storia della pesca, permetterà il rapporto attivo del pescatore rispetto al movimento dei pesci. La rete lampare ha reso possibile l'autonomia della pesca dalla configurazione del fondo marino. I pescatori non dovevano più aspettare il pesce nelle insenature, ma andare alla sua ricerca.

Il principio del rapporto dinamico dei pescatori rispetto al movimento del pesce

Ad ogni modo, il principio del rapporto attivo dei pescatori, rispetto al movimento del pesce, fu realizzato molto tempo prima dell'invenzione della rete lampare: esso esiste dalle origini stesse della pesca essendo fondato su di esso il modo più antico di pesca, del pesce azzurro sull'isola di Vis, la pesca con le voighe.

Si è detto della indipendenza di queste dalla configurazione del fondo marino e della costa; la voiga infatti non aspetta passivamente che il pesce compaia in un certo posto, ma va alla sua ricerca, poiché tutte le posizioni le sono accessibili.

Lo stato perseguitava le voighe e valorizzava le tratte come mezzo più efficace e nel contempo per esso più proficuo. Ma, nonostante il fatto che le tratte potessero pescare, gettando le reti una sola volta, anche alcune decine di tonnellate di pesce, le voighe erano comunque più efficaci grazie al principio attivo del rapportarsi al movimento del pesce e grazie ai mezzi poco costosi della pesca, e al numero minore di pescatori che richiedeva rispetto alla tratta.

Ciò è confermato anche da molti documenti raccolti nel citato *liber Comisiae.* Uno di questi, datato 18 agosto 1788, tramanda la dichiarazione del notaio pubblico Vincenzo Kuljis, data dall'esattore della dogana di Komiza in merito al reddito doganale realizzato l'anno precedente da tratte e sardellare. L'esattore conferma di aver ricevuto dai sardellari un reddito di circa sei volte più elevato di quello delle tratte.

Il parroco di Komiza, don Matija Vranjican Papica, dichiara sotto giuramento allo stesso notaio 17 settembre 1788 a Komiza, che, quelli tra i suoi parrocchiani più abili e più attivi nella pesca, si servono delle reti sardellare, mentre i meno abili si servono delle tratte. Nella stessa dichiarazione aggiunge che alcuni pescatori sardellari possono guadagnare in un anno più di quelli con le tratte in dieci anni.

Ricardo d'Erco cita "...il preventivo con la comparazione del capitale necessario per i pescatori con le tratte e per i pescatori con le voighe", fatto da un certo Vuskovic, da cui si evince che, nella pesca con le voighe, il rapporto tra capitale investito e il reddito ottenuto è cinque volte più favorevole che nella pesca con le tratte.

Quando aggiungiamo a questa comparazione il fatto che le tratte avevano devastato i boschi delle isole sfruttando la legna per le lampare e la corteccia dei pini per tingere le reti e le corde, il vantaggio delle voighe appare indiscutibile. Per il grande consumo di legna, i trattari comisani, dovevano importare il legno di pino perfino dalle Puglie, dopo aver sfruttato per secoli e completamente devastato i propri boschi.

Nel valutare i risultati della pesca con le voighe, quando si parla dei pescatori dell'isola di Vis, si deve far rilevare che molte zone particolarmente pescose non si sarebbero potuto sfruttare se non ci fossero state le voighe. Se non ci fossero stati i voigari, nel più ricco acquatorio dell'Adriatico, intorno all'isola di Palagruza, gli

unici pescatori sarebbero stati i gabbiani e i cucali, i delfini e le foche monache.

Il massimo sfruttamento dell'esteso arcipelago di Vis e, specialmente, delle sue lontane isolette pelagiche era dunque possibile grazia al modo di pescare fondato sul rapporto dinamico con il movimenti dei pesci.

Ma il vantaggio di questa tecnica di pesca non era solo nella tecnica, non solo nell'attrezzatura, bensì negli uomini, nell'equipaggio della falkusa, nella sua *ciurma*, che era formata dai migliori pescatori comisani, quelli che mettevano alla prova la loro abilità, forza resistenza ed esperienza nelle condizioni estreme della pesca estiva ed invernale tra i lontani scogli pelagici. Essi non furono mai lavoranti alla giornata, ma sempre e solo partecipanti a pieno diritto all'avventura, all'impresa marinaresca in, situazioni estreme di navigazione e di pesca. Essi erano la ciurma della falkusa.

La ciurma della falkusa.
L'egualitarismo dei membri dell'equipaggio della falkusa.

Oltre ai citati vantaggi economici ed ecologici delle voighe rispetto alle tratte, se ne deve ricordare un'altro, non meno importante. Questo modo antichissimo di pescare, infatti, che i pescatori dell'isola di Vis avevano verosimilmente ereditato dall'antica popolazione romanza e da quella greca dell'isola, non richiedeva la degradazione dei pescatori come manodopera a giornata.

Il semplice compagno trattaro rappresentava la forza fisica che era impressa al remo, oppure tramite la cintura di corda, trasmessa alla fune con cui si tirava la tratta verso la costa. Questo pescatore non doveva conoscere tutti i segreti dell'arte e del mestiere della pesca, essendo per lo più l'esecutore degli ordini del parone (*parun*) o del capitano della lampara. Questi pescatori, a Komiza, erano quasi sempre stranieri. Essi giungevano a Komiza dalla costa dalmata e dalle isole più vicine alla costa, e soprattutto provenivano dall'isola di Drvenik, tantoché nel vernacolo di Komiza la parola *darvencanin* era sinonimo di pescatore a giornata alla tratta.

Il proprietario della tratta spesso non era un pescatore attivo. I proprietari delle grandi reti a strascico erano persone abbienti che dai loro mezzi da pesca, le reti e le barche, ottenevano una rendita. I proprietari che non partecipavano alla pesca erano sostituiti dal parone che rappresentava gli interessi del proprietario e comandava la ciurma dei pescatori.

A differenza della tratta, la *spurteniaca* (una *falkusa* che pesca sardine con la rete a posta fissa, voiga), aveva una ciurma molto più compatta. Era costituita da cinque uomini, tra i quali v'era di regola il proprietario dei mezzi di pesca, in qualità di capitano (*svicor*). Questi, sebbene avesse più esperienza di tutti gli altri e una responsabilità molto più grande degli altri membri della compagnia, otteneva una parte uguale a quella degli altri compagni, come si chiamavano i membri semplici della ciurma, ma, in quanto parone, gli spettavano ancora due parti per le reti e una

parte per la barca.

Questo egualitarismo e rispetto reciproco tra i membri della *spurtenjaca*, unito all'autorità intangibile del capitano che si fondava solo sull'esperienza, l'equità e la responsabilità del padrone, rendevano possibile e garantivano la dignità personale di ogni membro della ciurma.

A differenza della tratta, la *spurtenjaca* è un sistema autonomo di produzione. I suoi membri non sono solo manodopera, ma persone che con il loro vario sapere politecnico creano un sistema autonomo di produzione. Essi dovevano conoscere la tecnica di fabbricazione e manutenzione delle reti, la tecnica di costruzione e manutenzione della barca, dovevano essere abili navigatori e meteorologi, forti rematori e ottimi conoscitori della navigazione a vela, dovevano conoscere le stelle, i venti, le correnti marine e il rilievo dei fondali, dovevano conoscere il carattere dei pesci, e la sardina che, come diceva un proverbio "Ha tante nature quante spine"; dovevano conoscere l'influsso delle forze cosmiche sul comportamento dei pesci, dovevano essere abili pescatori in grado di riconoscere nella fosforescenza della notte oscura, nelle profondità del mare sia la specie dei pesci che la grandezza e la profondità dei branchi, dovevano conoscere la tecnica della lavorazione del pesce come prodotto finale per i compratori provenienti dal Levante e dalla costa occidentale dell'Adriatico. Oltre a tutto ciò questi pescatori, esposti agli attacchi corsari tra gli scogli lontani, senza protezione delle autorità, dovevano anche sapersi difendere con le armi e sopportare le persecuzioni del governo e, infine, sapere come vincere in astuzia il potere statale che con i divieti di pesca, le persecuzioni, i lavori forzati e la distruzione delle reti, negava loro il diritto di esistere.

La coesistenza dei trattari e dei voigari sull'isola di Vis.

Komiza aveva il maggior numero di voigari nell'Adriatico, ma nonostante ciò l'antagonismo tra i trattari e i voigari comisani era minimo. Le richieste alle autorità per vietare la pesca con le voighe giungevano soprattutto dai proprietari delle tratte dell'isola di Hvar, che pescavano nelle acque di Vis e Bisevo. Il loro argomento che le voighe erano un modo di pesca non redditizio si basava sui risultati della pesca con le voighe nella acque di Hvar dove, però, queste reti erano poche, essendo scarsi anche i risultati della pesca. Ricardo d'Erco dice che i voigari di Hvar, in una notte, pescavano da sei a ottomila sardine, mentre nelle isole pelagiche di Susak e Palagruza "...ci furono casi in cui una voiga di sedici budelli gettata una sola volta pescava 100.000 sardine".

Il d'Erco, inoltre, riporta il dato che i Comisani, nell'anno 1860 pescarono 7300 barili di sardine e 1300 barili di sgombri. Della quantità totale di sardine, dice lo stesso autore, le tratte pescavano solo la nona parte e, nel periodo di quattro anni, dal 1858 al 1861, del guadagno totale dei pescatori dell'isola di Vis, ossia di 700 mila

fiorini, le tratte avevano guadagnato solo 20 mila fiorini.

Questi dati incredibili sul profitto e la superiorità dei pescatori di Komiza, testimoniano innanzitutto di un'élite marinara quale quella rappresentata dai pescatori che con le gaete falkuse navigavano fino alle lontane isole pelagiche e perfino a Pianosa in vicinanza della costa italiana, e questo in tempi in cui il mare era pieno di corsari, quando la pirateria era l'attività marinara più diffusa. Questa élite marinara rappresentata dagli equipaggi delle gajete falkuse, sarà chiamata dal legato imperiale per la pesca, Petar Lorini, *aristocrazia della nostra marineria.*

L'aristocrazia marinara.
Il primo corso austriaco di arte marinaresca.

Dopo tre interi secoli di persecuzione dei voigari, arrivò il momento quando fu finalmente superato il pregiudizio sulla dannosità della pesca con le voighe. Da questo preconcetto non aveva potuto liberarsi nemmeno il grande riformatore della pesca, Vincenzo Dandolo, che con la sua ordinanza, nota come decreto Dandolo dell'anno 1808, restituì ai voigari dell'isola di Vis il diritto di pesca intorno alle isole in alto mare, inaccessibili alle tratte. Soltanto l'ispettore del Governo marittimo centrale di Trieste e il miglior conoscitore della pesca sulla costa orientale dell'Adriatico - Ricardo d'Erco - con le sue molteplici ricerche sulla pesca e la legislazione della pesca, permise ai voigari che il loro diritto naturale di pescare con l'antichissimo attrezzo fosse confermato anche da una legge statale.

Il giorno 23 agosto 1897, nell'edificio di pietra appena costruito della scuola elementare di Komiza, davanti ai maestri di varie località costiere della Dalmazia, fu inaugurato il *Primo corso austriaco di pesca*, con il solenne discorso dell'ispettore imperiale per la marineria del Governo Marittimo di Trieste, Petar Lorini da Sali. Questo illustre esperto di pesca e illuminista, che nella storia della marineria del popolo croato diede il maggior contributo al suo progresso, iniziò, davanti ai maestri là riuniti, con queste parole:

"Noi ci troviamo, signori, al centro del Mare Adriatico, sull'amena e famosa isola di Vis, che si è spinta lontano in questo mare, come se non lo temesse... Da tempi remoti questi isolani godono fama di marinai, godono fama di pescatori; e la forza dei fatti li ha praticamente obbligati a dedicarsi al mare, in modo più intelligente e più accorto di altri isolani che sono più vicini al litorale, dunque più vicini al riparo, più vicini al porto tranquillo, dove si possono salvare in tempo di bora. Questi isolani si sono evoluti per tempo e così sapientemente nella loro professione che non hanno pari in tutta la Dalmazia. Essi hanno perfezionato al massimo il loro modo di pescare, elevandolo a vero mestiere artigianale, come vi convincerete tra poco, quando ci soffermeremo a osservarlo più da vicino.

A Komiza vi sono numerosissime imbarcazioni da pesca e attrezzi da pesca di ogni genere, e avete qui la bella occasione di guardare e studiare questi mezzi da

pesca che in tale numero e tanta varietà cercherete inutilmente in qualsiasi altra località della nostra costa. Qui non si dedica all'arte della pesca solo la manodopera più bassa, come accade di solito nelle altre località, ma anche quella più istruita; ed è del tutto naturale che l'arte della pesca a Komiza sia caratterizzata da uno spirito più progredito che altrove, purtroppo non esiste ancora. Qui, signori, vivono l'aristocrazia e l'intelligenza della nostra marineria litoranca".

L'armata dei pescatori dell'isola di Vis

Alla metà del XIX secolo, a Komiza, ci sono circa 50 tratte ed oltre 139 *spurtenjaca*; a Vis 25 tratte e circa 90 *spurtenjace*. Tanti numerosi mezzi per la pesca del pesce azzurro impiegavano nella stagione della pesca da aprile ad ottobre, oltre 2000 pescatori. Quest'armata di pescatori dell'isola di Vis era anche il maggior produttore ed esportatore di alimenti in Dalmazia.

Secondo un dato del 1873 di L. Maschek, citato da Josip Basioli, il consumo di sale per conservare le sardine supera, sull'isola di Vis, 340.000 tonnellate l'anno, mentre si esportano in Grecia e in Italia, da quest'isola, circa 20.000 barili di pesce sotto sale.[29]

Considerato che in un barile stanno circa 55 Kg. di pesce fresco, ciò significa che dall'isola di Vis si esportava ogni anno, nel periodo della pesca, oltre un milione di chili di pesce salato.

Questo grande mercato del pesce salato ebbe un primo calo nella seconda metà del XIX secolo. A ciò contribuì l'espansione della pesca nel Mediterraneo ed anche la politica doganale della Grecia, che cercava di far diminuire l'importazione di pesce salato dal Mare Adriatico.

La sardina sotto sale era stata per secoli l'alimento principale sui velieri. Con la decadenza della navigazione a vela, diminuisce la richiesta di questo importantissimo prodotto d'esportazione della Dalmazia. Il primo esperimento di conservazione del pesce nelle scatole di latta a Port Luis, in Francia, nel 1941 e l'affermazione a livello mondiale di questo nuovo modo di produzione del pesce conservato, a Nantes, rappresentano l'inizio di una nuova epoca nella storia della pesca.

Una nuova epoca nella storia della pesca. L'inizio dell'industria del pesce in Dalmazia.

Proprio nel momento in cui si restringe il mercato per il prodotto più importante dei pescatori dalmati, compare la prima fabbrica per la conservazione del pesce in Dalmazia. Secondo una fonte, a fondare questa fabbrica, fu la società dei fratelli Mardesic a Komiza, nel 1870. Questa prima iniziativa per la conservazione del pesce in Dalmazia, fu realizzata solo 29 anni dopo la nascita della prima fabbrica di sardine al mondo, a Port Luis, in Francia, nel 1841.

Iniziò così una nuova epoca nella storia della pesca di Komiza. Questo paese

di pescatori divenne in breve tempo, dopo la fondazione della prima fabbrica di sardine, il centro dell'industria del pesce in Dalmazia. Una dopo l'altra si aprirono nuove fabbriche: nell'anno 1891 impianta una di queste fabbriche C. Warchanech di Vienna; nell'anno 1894 è fondata la fabbrica Societé génerale Française di Trieste. Lo stesso è D. De Grassi di Vienna, mentre Mardesic e socio la impiantano nel 1907. Nel 1908 diventa fabbrica quella che era la Cooperativa dei pescatori di Komiza; aprono la settima, nell'anno 1909, Klink e Laurer. Tre fabbriche sono, dunque, di proprietà di Comisani, e quattro di stranieri.

Un tale sviluppo industriale si estese da Komiza alle isole vicine e sulla costa, dove i Comisani impiantarono i primi impianti industriali, le fabbriche di sardine. Il comisano Franjo Mardesic e socio impiantano una fabbrica, nel 1902, a Bol, sull'isola di Brac; nell'anno 1909, lo stesso, costruisce due fabbriche a Milna, sempre a Brac; nell'anno 1909 a Milna sull'isola di Brac, F. Mardesic costruisce due fabbriche; a Trogir, sempre F. Mardesic aveva fondato una fabbrica nel 1908; i Fratelli Mardesic nell'anno 1908 fondano una fabbrica a Vis, quindi Mardesic e socio ne aprono una nel 1911 a Rukavac, sulla costa meridionale di Vis. Infine, i Fratelli Mardesic, ebbero a fondare, nel 1937, un'industria di conserve di pesce a Postira sull'isola di Brac.

Dalla fondazione dalla prima di quelle fabbriche in Dalmazia, nell'anno 1875, sino al 1911, secondo i dati riportati dallo storico della pesca Josip Basioli, c'erano in tutto quindici fabbriche di sardine. I proprietari di sei di esse erano stranieri di Trieste e di Vienna, mentre addirittura venti fabbriche erano proprietà di Comisani. Fuori della Dalmazia, poi, i Comisani avevano una fabbrica a Bijeli e a Baosic alle Boke Kotorske (Bocche di Cattaro), e avevano impiantato fabbriche per la salatura del pesce anche fuori del mare Adriatico: nel Mediterraneo, sull'isola di Lampedusa, vicino a Tunisi e sulla costa spagnola dell'Atlantico, vicino a Punta Finisterre.

Sull'isoletta di Bisevo, nei pressi di Komiza, nacque nell'anno 1882 Mate Martin Bogdanovic, il fondatore di una delle prime fabbriche di conserve di pesce sulla costa occidentale degli Stati Uniti d'America. L'esperienza di pesca, acquisita nell'infanzia in una famiglia di pescatori, lo aiutò a procurarsi a San Diego di California, come abile pescatore, il capitale iniziale con cui, nell'anno 1917, in collaborazione con il comisano Josip Mardesic, avrebbe impiantato su Terminal Island, a San Pedro, la fabbrica "French Sardine Co.". Questa, più tardi, si sarebbe chiamata "Star Kist", la cui produzione annua sarebbe salita a 120 mila tonnellate di pesce nel 1973, diventando la più grande fabbrica di conserve di pesce al mondo, con numerosi impianti fuori San Pedro: a Puerto Rico, Perù, sull'arcipelago delle Samoa, e con basi di pesca in Gana, in Giappone, in Nuova Guinea, Australia, Nuova Zelanda e Panama.[30]

Negli anni dopo la prima guerra mondiale, quando il mare nell'acquatario dell'arcipelago di Vis era sterile e la filossera aveva distrutto i vigneti, numerosi Comisani emigrarono in America e quasi sempre a San Pedro, dove inizialmente s'impiegava-

no come operai nella fabbrica di Bogdanovic, e poi come pescatori che, con la loro ricca esperienza di pesca, contribuendo con la loro esperienza allo sviluppo della pesca americana nel Pacifico.

Komiza. La capitale della pesca nell'Adriatico.

Nell'anno 1873 Komiza esporto in Italia ed in Grecia 20 mila barili di sardine sotto sale, equivalenti a circa un milione e 100 mila chilogrammi.

Komiza raggiunse il massimo dello sviluppo della pesca e dell'industria del pesce alla fine del XIX sec. e all'inizio del XX. Secondo una statistica dell'anno 1898, le fabbriche di sardine a Komiza produssero più della metà (55%) della produzione totale di tutta la Dalmazia.[31] Nell'anno 1911 una pedante statistica austro-ungherese indica che a Komiza è stato prodotto un quarto della quantità totale di pesce sotto sale in barili da Trieste alle Boke Kotorsche. Se a questo si aggiungesse il prodotto delle fabbriche comisane fuori Komiza ed il pesce messo sotto sale dai pescatori su tutto il territorio del comune di Komiza, la quantità di pesce conservato sotto sale dai fabbricanti e dei pescatori ammonterebbe al 37% della produzione totale sulla costa dell'Adriatico.

Secondo i dati riportati dallo stesso libro, Komiza, sempre nel 1911, ha 264 barche da pesca e 1540 pescatori. Come termine di paragone per queste cifre ricorderemo che, secondo la stessa statistica, la più grande città dalmata, Split, aveva a quel tempo 45 barche da pesca e 300 pescatori, mentre le altre città più importanti sulla costa dalmata, come Zadar, Sibenik, Trogir, Makarska e Dubrovnik, in quel 1911, avevano in tutto 47 barche da pesca e 209 pescatori. A scopo di comparazione diciamo anche che, secondo i dati citati, Komiza, all'inizio del XX sec. aveva più pescatori che abitanti che avrebbe avuto alla fine dello stesso secolo.

Per la valutazione dell'importanza dell'industria della pesca comisana, al massimo del suo sviluppo, potremmo rappresentare i valori citati con la seguente tabella:

	Komiza				Totale sulla costa orientale dell'Adriatico da Grado alle Bocche di Cattaro	
	Numero	Percento	Valore	Percento	Numero	Valore
Pescatori	**1.549**	**6,8**			**22.560**	
Barche da pesca	**264**	**4,8**	**292.800**	**9,3**	**5.521**	**3.157.730**
Tratte estive	**44**	**9,3**			**473**	
Voighe	**1.840**	**16,0**			**11.490**	
Totale dei mezzi per la pesca			**594.440**	**7,8**		**7.505.624**
Kg. di pesce azzurro sotto sale	**535.100**	**24,5**	**271.070**	**28,7**	**2.186.660**	**945.970**

Nel giorno di Sant'Antonio, il 13 giugno 1936, fu organizzata l'ultima regata della gaeta falkusa da Komiza a Palagruza. Questa fu la fine simbolica di una lunga tradizione, la fine della storia millenaria della gaeta falkusa nel Mediterraneo.

Fine della storia millenaria della falkusa. L'ultima regata delle falkuse verso Palagruza. L'inizio della fine.

Nell'ultimo decennio della sua plurisecolare dominazione nel campo della pesca in Adriatico, negli anni '30 del XX sec., Komiza aveva ancora sei fabbriche di sardine e produceva più della metà (57%) della quantità di pesce conservato in Dalmazia.

Il commiato dall'ultima regata verso Palagruza, nell'anno 1936, coincide con l'inizio della fine di un'eccezionale tradizione sul mare Adriatico, qual era la tradizione della pesca a Komiza, sull'isola di Vis.

L'esodo degli anni '50 del ventesimo secolo, quando Komiza rimase senza alcune generazioni di giovani uomini che, attraverso il buco della "cortina di ferro" di un sistema politico totalitario, fuggirono su piccole barche nella grande "Terra promessa" dell'abbondanza materiale, avrebbe completamente esaurito la vitalità della piccola comunità organica insulare e l'avrebbe abbandonata a un inarrestabile marasma totale.

La vitalità di molte generazioni di marinai comisani, che remarono per secoli nella maratona probabilmente più lunga del mondo, da Komiza a Palagruza, si concentrerà, grazie anche alle fabbrica di Bogdanovic "Star Kist" nella lontana California, a San Pedro, il porto di Los Angeles. In questa nuova Komiza sul Pacifico, alla fine del ventesimo secolo, vivono circa diecimila Comisani e loro discendenti, dunque più del doppio che a Komiza sull'Adriatico.

Se alla fine del XX sec. un'isola, che è l'erede di un patrimonio millenario di pesca, costruzione navale e navigazione, diventa solo l'isola della memoria, mi sia permesso dare la parola agli ultimi testimoni del destino marinaro e pescatorio impostole dalla grande acqua salata, dalle cui profondità essa è emersa.

La voce su nastro magnetofonico dell'ultimo testimone dell'epopea pescatoria comisana.

Mi fa male guardare come cade in oblio l'esperienza pescatoria e marinara di cui ho fatto lo scopo della mia vita. Oggi è facile essere pescatore. Oggi ci sono gli ecosonder, le stazioni radio, i piloti automatici, le prognosi del tempo. Al mio tempo non c'era scuola più difficile di quella che doveva passare il pescatore. Il pescatore doveva sapere più del professore. Gli toccava conoscere i venti, le stelle, le correnti, gli scogli di fondale, il pesce dalla fosforescenza nel buio della notte, bisognava conoscere la natura dei pesci e la natura del vento. Non era facile a volte nemmeno

sopravvivere, e ancor meno vivere di mare tutta la propria vita.

La maggior parte dei miei coetanei vede in tutto questo solo una sofferenza che è meglio dimenticare che ricordare. Io, invece, voglio ricordare e tramandare queste memorie ai giovani affinché sappiano delle sofferenze dei loro vecchi.

Komiza è nata con la sardella. "Quando ci sono sardelle", dicevano gli anziani, "anche le formiche sono sazie". E quando non c'erano sardelle, bisognava fuggire da Komiza per tutto il mondo.

Quand'ero giovane Komiza era un luogo, come ti direi, che brulicava da un capo all'altro. Vi arrivavano trabaccoli, brazere, si scaricavano le doghe per i barili, si scaricava il sale, si caricavano i barili di sardelle salate, i calafati battevano, si cerchiavano barili, si pestava la corteccia di pino con le mazzuole, si tiravano i carri, si sentiva odore di freschino, salamura, resina, catrame. Qui v'era un'industria che in Dalmazia non aveva pari.

Le reti erano stese ovunque. Su tutta la spiaggia, il molo, la riva, la Njva Zonkotova ...dovunque erano distese le reti. Si litigava per mezzo metro di spiaggia. Tutta Komiza era ricoperta di reti. Ma cosa ti posso dire, qui era tutto un ribollio, un ribollimento, tutto era vivo. Dappertutto si litigava e bestemmiava e benediva e cantava. Era tutto un ribollio.

Allora si usava dire se un uomo aveva quattro figli maschi, si usava dire, che la moglie gli aveva dato alla luce una "spurtenjaka" perché nella "spurtenjaca" stavano cinque uomini, il capitano (svicor) e quattro compagni. Anche mia moglie ha dato alla luce una "spurtenjaka", ma la mia ciurma se n'è andata in tutte le bande del mondo. Uno dei miei figli è in America del Sud, in Cile, il secondo in Australia, il terzo in Italia, il quarto a Split, ognuno dalla sua banda.

Non volevo che i miei figli fossero pescatori perché non ho potuto dimenticare la mia gioventù. Non ho avuto una gioventù. Noi eravamo come i "galioti" inchiodati con le catene alla colomba. Noi eravamo "galioti", noi giovani che pescavamo a Jakuba, a Brusnik, a Palagruza...

Così parla la voce dal nastro magnetofonico, la voce dell'ultimo testimone dell'epopea pescatoria comisana.

La gioventù "inchiodata alla colomba della barca" è, tuttavia, riuscita a spezzare la ferrea catena della coercizione che decise il destino dei pescatori dall'"arcipelago tempestoso", come denominò questo spazio d'alto mare l'appassionato fotoreporter zagabrese Franjo Fuis che, negli anni '30, seppe vivere ripetutamente e per diversi mesi con i pescatori comisani, lasciando testimonianze di immagini e di parole della loro vita con il mare.

Quando si spezzò la "catena" da schiavo che legava il giovane marinaio alla colomba della barca, non ci fu più resistenza. L'uomo e la barca erano diventati una

cosa sola. Ne è testimonianza anche la lingua di questi pescatori. Il pescatore non dice della barca che *la spingerà in mare* o che *la tirerà a riva*, ma dice: **mi spingerò** o **mi tirerò**. L'uomo ha dato alla barca la sua personalità, e la barca all'uomo la sua marittimità. La vita era una navigazione fino alla fine, quando le barche trovavano pace al cimitero delle barche e gli uomini ai piedi della chiesa di San Nicola Viandante, protettore di tutti i naviganti.

Sotto la volta della navata centrale barocca della Chiesa di San Nicola Viandante a Komiza, sul suo pavimento di pietra, davanti all'altare maggiore, si trova la lapide sepolcrale con incisa la figura di un'ascia, simbolo del costruttore navale.

Questo simbolo ricorda un anonimo costruttore di barche, alle cui stanche ossa è concesso l'onore di riposare nella tomba al centro del tempio dedicato al patrono di marinai, ma il cui nome è condannato all'oblio della muta lastra funeraria, priva di iscrizione. Le sue mani hanno lasciato l'impronta della sua arte nel materiale fragile e caduco come quello di cui è costituito il corpo umano. La polvere del suo corpo e delle sue opere non hanno nome. Solo l'ascia sulla lastra sepolcrale di pietra ricorda che in questo mondo di pescatori, su cui veglia San Nicola Viandante dalla cima del vulcano spento dell'insenatura di Komiza, nascevano delle barche "...fato a Lissa nella villa di Comisa al squero".[33]

La cultura della memoria.
L'inizio di una nuova epoca.

Per centinaia di anni i pescatori d'alto mare dell'arcipelago di Vis vissero senza cambiamenti percepibili nel modo di vita dettato dalle leggi del cielo, del mare e dei venti. Non c'erano assolutamente cambiamenti percettibili nel modo di vivere tra generazioni separate da secoli. Tramite la tradizione orale si trasmetteva il sapere degli anziani a quanti appena iniziavano a vivere le prime esperienze con il mare. Tutto il sapere necessario a sopravvivere in mare era depositato nella memoria di coloro che al mare avevano dedicato tutta la loro vita. Una viva tradizione orale e l'autorità dei narratori non lasciava posto ai dubbi. Il quel mondo non poteva accadere niente che non fosse già accaduto. Si veleggiava e si remava come anche mille anni prima, soffiavano venti della stessa natura, si alternavano bufere e bonacce, scirocchi e tramontane, basse ed alte maree, annate ricche e povere di pesce, sette anni di carestia e sette di abbondanza, come anche molti secoli prima su questo mare imprevedibile, il cui ritmo non si poteva rilevare nel breve corso della vita umana, mentre la cultura della memoria, che collegava tra loro le molte generazioni, era la condizione della sopravvivenza.

Ma poi, verso la metà del ventesimo secolo, vi fu una Novità. Per la prima volta le informazioni, fondamentali per la sopravvivenza, non si potevano trovare entro i confini di una comunità umana organica. Tutto il sapere essenziale si trovò

improvvisamente fuori di essa e non lo si poteva ascoltare (o non lo si seppe ascoltare) dagli anziani. Per la prima volta nella storia è nato un pubblico sordo alla narrazione orale. E' ammutolito il discorso che aveva collegato tante generazioni, vecchie e giovani, vive e morte.

Si è spezzato per sempre il sottile filo della memoria, per dirlo simbolicamente, della piccola comunità insulare organica, nell'insenatura sud-occidentale dell'isola di Vis, quella notte tra il 25 e il 26 agosto dell'anno 1986, quando una terribile tempesta di occidente affondò nell'insenatura di Porat, su Bisevo, l'ultima gaeta falkusa comisana.

Se questa tempesta non fosse avvenuta, nel contesto della pluriennale trascrizione orale dei pescatori comisani e della già realizzata raccolta museale dedicata all'arte marinara nella fortezza Komuna a Komiza, è probabile che i madieri e le corbe dell'ultima falkusa comisana sarebbero stati dispersi dalle onde, o sarebbero finiti nel fuoco dell'alambicco per la distillazione della grappa a Bisevo.

La falkusa salvata e ricostruita, armata per mano dell'ultimo testimone dell'epopea marinara comisana, il defunto barba Ivan Vitaljic Gusla, ha così preso il largo con i suoi barili e le sue corde, con le sue reti e i suoi remi tarlati, con i suoi ricordi e racconti, ha preso il mare tra le salde mura della fortezza rinascimentale sul porto di Komiza, ha ripreso a navigare il tempo di questo piccolo mondo di pescatori, ai margini del mare aperto.

Si riposano i remi tarlati, si riposano le mani stanche dei marinai comisani, è terminata una navigazione che su questo mare durò almeno un millennio.

Ma questa stessa fine ha segnato l'inizio del progetto di ricostruzione della gaeta falkusa, in un tempo in cui è radicalmente cambiato il contesto entro il quale era sia possibile che indispensabile, per sopravvivere in queste isole pelagiche dell'arcipelago di Vis.

Il sogno della navigazione.

Nel tempo in cui si è concluso il tempo della falkusa, quando essa è diventata oggetto d'esposizione museale e nostalgico ricordo degli ultimi rematori della regata di Palagruza, è nato il sogno della ricostruzione di questo tipo di barca da pesca unico nel suo genere nell'Adriatico. Ma soltanto quando l'ingegnere navale dott. Velimir Salamon, dell'Università di Zagabria, è diventato il terzo membro dell'equipaggio che la falkusa ha saputo riunire intorno al suo albero, questo sogno è diventato realizzabile. Sono seguiti anni di approfondite ricerche interdisciplinari di tutti gli artefatti accessibili: scafi di falkuse rifatte, vecchie fotografie, film, documenti, ricordi degli ultimi costruttori navali che hanno lavorato alle falkuse, terminologie di questa barca, racconti di navigazione e di pesca.

Questo progetto di ricerca, al quale si è poi unito anche l'ingegnere Nikola

Bogdanovic, si è istituzionalizzato come ***Istituto culturale per la ricerca delle esperienze di vita con il mare ARS ALIEUTICA - Kulturna ustanova za istrazvanie isjustva zivljenia s morem ARS HALIEUTICA***, con sede a Komiza.

Dopo più di venti anni di trascrizione della tradizione orale dell'esperienza marittima dei pescatori e costruttori navali di Komiza, e dopo più di un decennio di sistematica ricerca multidisciplinare sulla gaeta falkusa, ARS ALIEUTICA ha promosso la costruzione della replica di questa barca storica. In un piccolo squero di Trogir le abili mani di un esperto costruttore navale, Tonci Bakika, hanno realizzato la replica, lunga nove metri, della falkusa, seguendo la documentazione del progetto e sotto il controllo dell'ingegnere dott. Velimir Salamon, che ha coronato il suo studio pluriennale di questa barca con la dissertazione di dottorato, discussa all'Università di Zagabria, e intitolata *"L'approccio multidisciplinare alla ricostruzione di una barca storia, l'esempio della ricostruzione della gaeta falkusa"*.

La nascita dalle ceneri.

Dalle ceneri della barca arsa in onore del patrono dei marinai, San Nicola, e nel suo Giorno, il 6 dicembre 1997, nascerà la nuova falkusa. L'avvenimento del varo di questa barca è stato descritto da molti giornalisti croati e stranieri come un miracolo. Quel giorno, infatti, il direttore del Festival Navale dell'Esposizione Mondiale di Lisbona, Joao Filipe Galvao de Carvalho, ha dato fuoco alla barca sacrificale davanti alla chiesa di S. Nicola Viandante, e Simoneta Luz Alfonso ha infranto davanti ad alcune migliaia di persone, sulla spiaggia della Madonna dei Corsari, una bottiglia di vino rosso di Vis sulla prua della nuova falkusa che ha battezzato con il nome di COMEZA LISBOA. Il varo della falkusa Comeza Lisbona il 6.12.1997 è stato, quel giorno, una notizia mondiale.

Il 7 giugno 1998, nella giornata dedicata alla Croazia all'Esposizione mondiale EXPO '98, alla presenza del Presidente della Repubblica Croata e delle massime autorità dell'Esposizione mondiale, l'equipaggio della falkusa *Comeza Lisboa*, alle porte dell'oceano, alla foce del fiume Tejo a Lisbona, ha celebrato la cerimonia di spargimento delle ceneri della barca sacrificale comisana per la salvezza di tutte le barche e i marinai del mondo.

Questo è stato allo stesso tempo anche l'atto di consacrazione dell'epopea marinara comisana, di tutte quelle innumerevoli generazioni di costruttori navali e pescatori, di tutti quei marinai dell'arcipelago di Vis che remarono per secoli alla più lunga maratona del mondo, alla regata da Komiza a Palagruza.

Traduzione dal croato: Nicoletta Russotti Babic.

Note

1) Sime Zupanovic, 1991, pp. 316-326
2) Petar Mardesic in Pomorska enciklopedija (Enciclopedia marittima), Zagreb1954, lemma **falka**.
3) Grga Novak, 1961, p. 194.
4) Secondo Marin Oreb, 1994, p. 92.
5) "Quattro parti spettano alle reti a strascico, tre parti alle tre barche, ovvero a ognuna una parte, dieci parti spettano ai dieci compagni *(trovarisi)*, e uno alla chiesa, in base alla bolla di papa Alessandro III per la dispensa con cui permetteva la pesca alla domenica e le feste comandate. Ricardo d'Erco, 1973, p. 99. Per questo autore cfr. anche Gabriele Cavezzi, *Fonti documentarie spalatine. Cenni biografici e bibliografia di Erco (d'Erco) Riccardo*, "Cimbas" n° 4, Marzo 1993, pp. 6-11; Dubravka Dujmovic, *La Biblioteca Universitaria di Spalato* (sta in) "Atti del 1° Seminario sulle Fonti per la Storia della Civiltà Marinara Picena" S. Benedetto del Tronto 21-22 ottobre 1995, Maroni, S. Benedetto del Tronto 1997, pp. 137-162.
6) Andrija Vojko Mardesic, 1993, p. 58.
7) Oreb, 1994. L'autore cita l'opera manoscritta "Liber Sermonum" che si conserva nel Tesoro della cattedrale a Spalato, con la segnatura 626, ser. c.
8) Palladio Fosco, Descrizione della costa illirica (Opis obale Ilirika) "Latina et Greca", Zagreb 1990, p. 113.
9) Novak, 1953, p. 31.
10) Mardesic, 1993, p. 10
11) D'Erco, 1973, p. 188.
12) Petar Skok, Etimologijski rijecnih hrvatskoga ili srpskoga jezika (Dizionario etimologico della lingua serbo-croata, sv. III. 1973.
13) Il manoscritto del "Liber Comisiae conscriptus anno Reparate salutis 1784", si trova nell'archivio dell'Ufficio parrocchiale a Vis.
14) Novak, 1953, p. 44.
15) i. e., p. 94
16) i. e., p. 79.
17) D'Erco, 1973, pp. 192-193.
18) i. e., p. 194.
19) i. e., p. 196.
20) Novak, 1953, p. 109.
21) d'Erco, 1973, p. 183.
22) i. e., p. 203.
23) Mijo Mirkovic, Introduzione al libro di Grga Novak, 1953, p. 15.
24) d'Erco, 1973, p. 207.
25) i. e., 1973, p. 19.
26) Novak, 1953, p. 254.
27) Alberto Fortis, 1984, p. 254.
28) Mirkovic, 1953, Introduzione...cit. , p. 15.
29) Josip Basioli, Zadar 1985, p. 179.

30) Ante Vilicic, p. 169.
31) Basioli, 1985, p. 189.
32) Ivan Pastrovic, pp. 222-223.
33) Cvito Fiskovic, 1968, pp. 86-89.

Bibliografia

1 - Josip Basioli, *Stoliece industrije za preradu ribe u Dalmaciju*, "Adriatica maritima", vol. 4, Zadar, 1985.
2 - Josko Bozanic, *Kosmika ribarska epopeja*, "Cakavska ric", 1-2, Split 1983.
3 - Ricardo d'Erco, *O ribolovu na istocnom Jadranu*, Zagreb 1973.
4 - Branimir Gabricevis, *Anticki spomenici otoka Visa*, in "Prilozi povijesti umjetnosti u Dalmaciji", n° 17 Split 1968.
5 - Cvito Fiskovic, *Spomenici otoka Visa od IX. do XIX. Stoljeca*, in "Prilozi .. id.."
6 - Alberto Fortis, *Put po Dalmaciji*, Zagreb 1984.
7 - Paladije Fusko, *Opis obale Ilirika*, Zagreb 1990.
8 - Andrija Vojko Mardesic, *Poviesna zrnca o otocima Viskog arhipelaga I.*, Vis 1993.
9 - Nikola Milic, *Trvornice ribjih kozervi*, "Jadranski ribar", n. 8, Spli 1939
10 - Grga Novak, *Dokumenti za povijest ribarstva na istocnoj obali Jadranskoga mora, otoci Vis i Hvar*, Zagreb 1953.
11 - G. Novak, *Stari Grci na Jadranskom moru*, "Ras" n. 322, JAZU.
12 - G. Novak, *Vis* I, Zagreb 1961.
13 - Marin Oreb, *Papa Aleksandar III, na Visu*, Adrias, Split 1994.
14 - Ivan Pastrovic, *Ribarski prirucnik 1913*, Trst 1912.
15 - *Pomorska enciklopedija*, Leksikografski zavod FNRJ, 1954.
16 - Petar Skok, *Etimologijski rjecnik hrvatskoga ili srpskoga jezika*, vol. III, Zagreb 1973.
17 - P. Skok, Slavensko i romanstvo na jadranskim otocima, Zagreb 1950.
18 - Mate Suic, *Anticki grad na istocnom Jadranu*, Zagreb 1976.
19 - Sime Zupanovic, *Starodrevna Bastina Sibenskoga kraja*, Split 1991.
20 - Ante Vilicic, *Povijesni razvoj suvremenog tunolova*, Split 1985.



Il "sogno" realizzato della moderna falkusa ed il suo ritorno sulle rotte diomedee.

Alberto Silvestro

A proposito di naufragi sulla costa picena in epoca pontificia

Premessa

Coloro che per professione o per necessità di varia natura in un passato ormai lontano si avventuravano per mare erano esposti a molti rischi, tra i quali la possibilità di terminare prematuramente il viaggio a causa di naufragio o di cattura da parte dei predoni era uno degli eventi più probabili e ricorrenti.(1)

Mentre la guerra di corsa e la pirateria costituiscono un argomento di rilevante importanza ed hanno richiamato, a livello internazionale, l'attenzione di molti studiosi per il connettersi di molteplici aspetti di forte valenza storica, politica, economica, religiosa, militare, sociale, etc., la perdita di vite umane e di navigli, con gli inevitabili danni collaterali alle famiglie dei naviganti ed agli insediamenti umani costieri, in genere - ma non sempre - viene presa in considerazione nell'ambito della storiografia locale o di quella specialistica marinara.(2)

La mancanza di idonee strutture di rifugio in tutto il territorio tra Conero e Tronto - una volta in massima parte compreso nell'ottocentesco 1° circondario marittimo pontificio dell'Adriatico - era per il governo uno dei problemi di maggiore interesse e complessità nella salvaguardia della vita dei marittimi e dell'integrità delle loro imbarcazioni in caso di burrasca. Inoltre un altro problema era ben presente all'attenzione del Camerlengo, dell'ispettore del I circondario e delle popolazioni rivierasche, come risulta dalla pratica per l'istituzione di una scuola nautica a Porto San Giorgio, iniziata nel 1828 e conclusasi sfavorevolmente nel 1834: ... *Gravissimi e funesti sono i disastri, che debbonsi tuttogiorno compiangere e che nella massima parte hanno origine dalla ignoranza dei Conduttori de' Bastimenti, i quali ignari affatto di ogni principio teorico e guidati soltanto da una cieca e spesso fallace pratica sono causa della propria e dell'altrui rovine* ... (3)

In questa occasione ci si limita alla narrazione di un fatto avvenuto nel marzo 1835 e ad alcune considerazioni di carattere generale, con riferimenti alle proposte di miglioramento della situazione che, purtroppo, non trovarono applicazione.

Uragano a Porto Recanati nella notte tra il 5 e il 6 marzo 1835

Il 10 marzo 1835 il Delegato Apostolico di Macerata informa la Segreteria di Stato che *Un più furioso uragano avvenuto la notte del 5. al 6. corrente ha arrecato al Porto di Recanati l'infelice disgrazia della perdita di 6. Barche pescareccie, e di 27. Individui, essendosi fortunatamente salvate alcune Paranze prendendo il Porto d'Ancona, ed altre alla Spiaggia di S. Benedetto. Le povere Famiglie degl'Uomini naufragati sono nella più deplorabile situazione, ed implorano un qualche ajuto dalla benignità del Governo.*(4)

Il Segretario di Stato per gli Affari Interni, che è anche Presidente della Congregazione di Sanità (organismo competente per la gestione dei problemi della salute pubblica e della marineria), il 21 detto stesso mese risponde al Delegato: ... *Il Governo ed il Sommo Gerarca pieni di commiserazione per sì disgraziate Famiglie si occupano, per quanto le circostanze lo permettono, di sì caritatevoli sollievi; si rende perciò necessario ch'Ella riunisca un'Elenco nominativo di d.e Famiglie con gl'Individui che compongono ciascuna delle med.e, e sarà bene, che lo spinga al Mag.to Centrale di Sanità in Ancona, che egualm.e si occupa del med.° oggetto per altri Luoghi della Costa, in cui per tale infortunio si trovano nella stessa condizione le Famiglie dei Sommersi, perché ne possa rimettere uno stato complessivo da umiliarlo al Sovrano, onde possa stabilire l'entità delle corrispondenti di Lui beneficenze* ... (4)

La pratica procede rapidamente, tanto che dopo una diecina di giorni dalla data del dispaccio sopra stralciato, il Magistrato centrale di Sanità anconetano può già inviare a Roma le prime richieste di soccorso: *Dall'Ispettore di Sanità in P.to Fermo sono state rimesse alla Magistratura con favorevolissimo offìcio d'accompagno cinque Istanze l'una di Luigi Cesari, l'altra di Aldebrando Grilli, la terza di Vincenzo ed Andrea Fratelli Giorgetti, la quarta di Aldebrando Volpini, e l'ultima finalmente di Antonio Giorgetti, tutti di P.to Recanati frà i quali i primi trè contano la perdita dei loro Legni da Pesca naufragati nella Burrasca del giorno cinque al sei del perduto mese di Marzo, e gli ultimi due tuttoché non abbiano sofferto una tale disgrazia, pure dimostrano i forti danni che hanno risentito in quella circostanza concludendo infine tutti i cinque Petizionarj per implorare a loro riguardo un qualche compenso dal Governo nella triste situazione in cui si veggono ridotti pel suddetto infortunio. Non v'ha dubbio alcuno, che la Marina di P.to Recanati non abbia notevolmente deteriorato per le recenti disavventure sofferte, locché portando seco una sensibile decadenza dell'esercizio della Pesca l'unica risorsa, sù cui conti quella popolazione, fa sì che non poche famiglie languiscono nella più dolorosa miseria per mancanza dei mezzi onde procurarsi il necessario sostentamento. Mossa da tali considerazioni non ha potuto la Magistratura dispensarsi dal rassegnare a codesto Superiore Consesso le sud.e cinque Istanze ... e ciò disgiuntamente dall'Elenco dei naufragati nella suddetta Burrasca che si riserva di rimettere subitoché gli sarà innoltrata dall'Ispettorato di Destra* ... (6)

Purtroppo il fascicolo non comprende l'incartamento completo e quindi ignoriamo l'atteggiamento assunto dal Governo in questa occasione. In casi analoghi esaminati in passato, abbiamo riscontrato che gli aiuti sono stati concessi soltanto ai familiari dei marinai deceduti, nonostante l'impegno messo dall'ispettore Maggiori nel sostenere le giuste richieste dei proprietari.

Ci soffermiamo pertanto sulle richieste di alcuni degli armatori, in quanto ci permettono di conoscere le spese sostenute per ripristinare le barche o il loro corredo e,

in alcuni casi, anche il manifestarsi di altre tempeste.

Luigi Cesari ... ha perduto una di lui Paranza insieme agli atrezzi, e tutto l'Equipaggio composto di sette Individui, che andette a frantumarsi nei Scogli in vicinanza di Porto Nuovo ... si fà coraggioso ... onde ottenere un soglievamento ... affinché vengagli graziosamente acordato un sussidio onde porlo in grado di acquistare un altra Paranza insieme agli necessari atrezzi facendo in questa circostanza conoscere la spesa di scudi 65.31., che ha dovuto sostenere per ricondurre, e racconciare la su espressa Paranza salvata in questo Porto, con più altri scudi 61.40., per tanti atrezzi perduti nella riacquistata Paranza, cioè Cavi due Nuovi, Mascolo di Ferro, Terzarolo, Ferri d'Aqua, Torticione, e Antenna, con più altri scudi 40, che il detto Cesari a dovuto sofrire di danno la notte del 5. Feb.o nella stessa circostanza che perirono le due Paranze di Porto Civitanova, avendo egli perduto tutti i Ferri dei quattro Timoni, delle due Paranze, con aver rotto uno dei detti Timoni ...

Aldebrando Grilli ... nella calamitosa Circostanza accadutagli della Perdita di una Paranza con tutti gli atrezzi, e colla sommersione di undici Individui conseguentemente alla Procella avvenuta la notte del 5. cor. ... oltre che a dovuto sottostare alla Spesa di scudi Centottanta per potere ricondurre al Porto di Ancona la salvata di lui Paranza compagnia, che ritrovasi gettata fra i scogli sotto le Ripe dette dei Tragetti, e per fare fronte alle spese occorse per ristavori eseguiti alla Paranza stessa quale era ridotta in pessimo stato ...

Vincenzo ed Andrea Fratelli Giorgetti ... hanno anche essi ... perduto una Paranza insieme a tutti gli atrezzi, ed a tutto l'Equipaggio. L'altra Compagnia Paranza in modo sopra naturale ed istantanio ritrovossi dacente sui scogli delle Ripe a diacenti alla Catredale di S. Ciriaco di Ancona, e dal fatto accaduto devesi ripetere la salvezza dell'Equipaggio e della Paranza da un vero Prodigio Celeste tali esendo le Caratteristiche, che lo anno preceduto ... non puote ameno di esimersi da implorare ...

1.° Che gl'Imploranti si gravarono di spese per la costruzione di una nuova Paranza ultimata nel 8.bre dell'anno 1833., e ciò produsse anche un Beneficio a sostentamento di tanti Miserabili famiglie, che unicamente ritragano la loro sussistenza dall'industria della Pesca.

2.° Che per riaquistare la Paranza gettata sui scogli, e trasportarla nel Porto di Ancona vi occorse la spesa di circa Scudi Cento.

3.° Che per riatare la Paranza medesima vi abbisogniano altri scudi Cento circa per l'aquisto delle due Mezze Aste, la Colomba, n.° 14 Piane, n.° 20 Madieri, Chiodami, Pegola, Razina, e Mano dopra de Calafati.

4.° Finalmente i Petenti stessi dimostrano la loro asoluta imposibilità di Potere più oltre proseguire l'esercizio della Pesca per mancanza de mezzi onde suplire alla Provista di una altra Paranza con tutti gli atrezzi non ché di tutti i sei ferri, che furono egualmente perduti Rimanendo in tal modo privi di sussistenza non solo l'Espo-

nenti stessi ma bensÏ le miserabili Famiglie di quei Marinari che si puotrebbero imbarcare nelle dette Paranze, ed inoltre tanti altri Individui a detti alle Paranze stesse per i servizi di terra ...

Aldebrando Volpini ... fa conoscere ... essergli andata sulla Scogliera del Lazzaretto di Ancona una di lui Paranza, avendogli cagionato un danno di Scudi Cento circa, tra rottura di cavi ... suplica onde fare ottenere al Suplicante un Compenzo ... onde dare la Concia alle proprie Paranze cioè del 1833., Scudi Trenta, ed altri scudi venti del decorso anno 1834. ...

Antonio Giorgetti ... amogliato con figli n.° 8, ed un Fratello Miope nominato Ciriaco anch'Esso con n.° 7 Figli tutti a di lui carico ... implora vivamente un sguardo di commiserazione ... Nel 1810. nel mese di 8bre naofragò una di lui Paranza nell'andare al Porto di Ancona, ed in quella emergenza salvaronsi tutti l'Individui che componevano quell'Equipaggio; ma Egli perdette la Paranza con tutti gli atrezzi.

Nel 1820. nel mese di 9bre un'altra di Lui Paranza fu egualmente danneggiata, esendo in quella naufragato tutto l'Equipaggio verso il Porto di S. Elpidio, e la Paranza stessa fù gettata nelle Spiaggie prossime a Giulia Nuova, Regnio di Napoli mancante di tutti gli atrezzi, e soltanto puoté ricuperare il nudo Corpo della Paranza stessa ridotta in cattivo stato, e dovette in allora sostenere una spesa per il ricupero stesso, molto magiore del valore della Paranza medesima.

Nel 1824 nel Mese di Marzo in alto Mare perdette un'altra Paranza insieme all'intiero Equipaggio, ed atrezzi tutti ...

Nel fascicolo non sono contenuti altri fogli e perciò non è possibile conoscere la conclusione della vicenda. Sulla base di analoghe richieste avanzate in simili circostannze da proprietari di barche perse o danneggiate a causa di burrasche è lecito supporre che gli indennizzi siano stati destinati soltanto ai familiari dei marinai naufragati.

Tenuto conto delle frequenti perdite di barche complete o di parte della loro attrezzatura, dovute a naufragio e rimaste senza alcun indennizzo; delle difficoltà di vario genere connesse all'esercizio della pesca; delle difficili relazioni a volte esistenti tra armatori, marittimi ed autorità governative locali e centrali sembra ragionevole porsi la domanda se i padroni di barche ottenessero effettivamente sensibili vantaggi pecuniari dalla loro attività. Per quanto si è riscontrato in questo ed in altri casi sembrerebbe proprio di no. Perché allora perseveravano a mandare legni ed uomini in mare? Per rispondere esaurientemente a tale quesito sembra necessario indagare a fondo sull'argomento e perciò, per il momento, non si è in grado di rispondere in modo appropriato. Si possono solo riportare:

- delle affermazioni dell'ispettore A. Belmonte: *... Il novo Motu proprio di N. S. delli 31. Gennaro sui Porti dello Stato Pontificio, ormai conosciuto da tutta la gente di Mare, ha dato luogo a molti reclami per parte de Proprietarj de Legni da Traffico, e*

da Pesca, impossibilitati per i pochi utili che in oggi ritraggono dall'esercizio della loro Professione, di pagare in una sol volta la giusta Tassa per il Passaporto Marittimo, che deve essere dispensato dal Camerlengato. Quantunque tutt'ora ignorasi a quanto ascenderà questa Tassa, oltre le solite Propine, essendo il Passaporto duraturo sin a che il Legno non cambierà di Proprietà, pure col mezzo mio implorano dall'Em.za V.ra Re.ma la grazia che il detto Passaporto si rinuovi annualmente, e tutte le volte, che il Legno cangia di Proprietà, come praticasi in tutti li Stati Marittimi. Io che 45. Anni della mia Vita, prima sulle Fregate di Sua Santità a Civitavecchia, a Malta, e nella reale Marina di Spagna, e nel servizio de Porti, sonomi sempre occupato delle cose di Mare, e del Commercio Marittimo, trovo abbastanza raggionevole l'inchiesta, giacché mancanti de mezzi li proprietari de Legni da Traffico, e Barcolame per fare lo sborso della Patente, o non potranno far navigare le loro Barche, tenendole a infragidare legate alle rive, o tentaranno di farle passare di Proprietà Estere, come pur troppo ho avuto luogo di vedere tale abuso. In vista pertanto di si plausibili Politici motivi, e raggioni, credo di mio dovere di proporre all'Eminenza Vostra Re.ma, il temperamento, che giudicherei doversi prendere in proposito, al qual effetto unisco una Tabbelluccia, dimostrante le Tasse eque da imporsi per ottenere li Passaporti Marittimi ... (7)

- alcune considerazioni tratte da un documento della Delegazione di Ascoli più avanti citato in nota 11: *... E'cosa indubitabile, che il maggior numero di Barche pescareccie appartiene a questa marina. Qui oggi si contano tredici paja di Paranze, e dieci, cosÏ detti, Baragozzi, non compresi altri legni minori. Il Porto di Fermo (che presso a poco si troverebbe nella stessa nostra condizione) ha undici paja di Paranze, di cui due paja appartengono ad un Proprietario di S. Benedetto, e tre soli Barchetti, Civitanova non ha che otto paja di Paranze, e due Barchetti. Recanati infine non possiede che nove paja di Paranze. Osservati i Registri di questo Commissariato di Sanità Marittima si è potuto verificare che il quantitativo del pesce pescato in ogni anno dai nostri Legni, presa una media proporzionale, supera sempre di più centinaja di migliaja il milione di libre. Ora volendo anche ritenere per fisso soltanto quest'ultimo più discreto termine, la contribuenza di S. Benedetto, a fronte del primo articolo del mentovato progetto, ascenderebbe almeno a scudi 2000 in ogni anno. Se si volesse particolarizzare onde conoscere come un tal contributo percuoterebbe troppo sensibilmente anche il semplice marinaro si potrebbe discendere a mostrare quanto meschina sia la parte che ogni Individuo di questa classe percepisce dopo le indicibili di Lui fatiche, e col pericolo della propria vita che a stento sostiene con tal percezione, e come il Proprietario al terminar dell'Anno trovi ben spesso che le spese pel mantenimento de' suoi capitali marittimi han superato gl'Introiti. Il voler dunque introdurre una tassa che a ciascun pajo di Legni toglierebbe in ogni anno una somma sempre maggiore di scudi 100 sarebbe lo stesso che voler lasciare il marinaro nel-*

l'assoluta miseria, ed il Proprietario nella positiva impossibilità di sostenere le spese, che a mantenere l'esercizio della pescagione sono occorrenti. Né vale il dire, che questa tassa verrebbe pagata dai compratori: il pesce è un genere soggetto a sollecito deperimento, e si rende perciò necessario l'esitarlo al più presto, ed ai prezzi che migliori possino trovarsi. E ciò non è tutto. Il pesce che dai nostri Legni pescarecci si sbarca sulle spiagge degli altri Paesi è anche ora soggetto ad un dazio o di un quatrino o di mezzo quatrino per libra. Quanto doloroso non riuscirebbe adunque ai miseri Pescatori di S. Benedetto il vedersi carcati di un nuovo gravoso dazio per la progettata costruzione di un Porto nella spiaggia di Civitanova, del quale essi meno di ogni altro si troverebber nel caso di approfittare, e molto maggiore sarebbe la loro ripugnanza allorché la medesima tassa anderebbe a percuotere quella infima specie di pesce, che molte volte vendono a pena al prezzo di un quatrino per libra. Sia quindi con ciò provato che la modicità aella proposta tassa non è che apparente, e che essa gravarebbe i miseri Pescatori di questo Paese di una contribuenza che nel corso di venti anni ascenderebbe almeno alla vistosissima somma di scudi quarantamila. Tralasceremo di estenderci a parlare delle altre tasse, che a vantaggio dell'Intraprenditore attivarsi vorrebbero: direm solo sembrarci gravosa quella di un paolo a rubbio pel grano il di cui carico, o scarico venisse eseguito nel nuovo Porto. Noi sappiamo che ben spesso i negozianti di grano si contentano di poterne ritrarre un'utile di mezzo paolo per rubbio. Ognuno dunque ben vede a quali conseguenze trarrebbe l'imporre sù tali generi un nuovo dazio nella proporzione che nel progetto si accenna ...

Considerazioni di carattere generale

Dalla lettera del Delegato Apostolico di Macerata abbiamo appreso che *Un più furioso uragano avvenuto la notte dal 5. al 6. corrente ha arrecato al Porto di Recanati l'infelice disgrazia della perdita di 6. Barche pescareccie, e di 27. Individui, essendosi fortunatamente salvate alcune Paranze prendendo il Porto d'Ancona, ed altre alla Spiaggia di S. Benedetto ...*

Sono parole molto significative, che trovano riscontro in altra corrispondenza sulla quale ci soffermeremo e contribuiscono alla trattazione di uno degli aspetti fondamentali per assicurare la salvaguardia degli equipaggi e delle barche del I circondario marittimo dell'Adriatico (alla destra di Ancona).

Nell'esame delle modalità caratteristiche di ogni naufragio allo scopo di individuarne le cause più probabili che lo hanno provocato, vengono presi in esame diversi aspetti, alcuni indipendenti dalla volontà e dalla capacità di agire dell'uomo ma in parte da lui controllabili, come i fenomeni meteorologici, e altri invece strettamente influenzati dall'opera umana, come la preparazione professionale dei marittimi, imbarcati o destinati a terra; la perfezione delle imbarcazioni; la disponibilità di porti; l'esistenza di scuole nautiche; etc.

Per quanto riguarda le avversità meteomarine i marinai di una volta avevano una capacità personale di previsione senz'altro maggiore di quella dei loro colleghi d'oggi, almeno in condizioni normali. Le uniche armi di difesa contro queste pericolose insidie erano le opere di difesa, rappresentate da porti naturali o artificiali, moli, insenature, spiagge sabbiose di ampie proporzioni, etc.

Purtroppo porti e moli erano del tutto assenti nel I circondario. Non erano mancati nel tempo progetti per la loro costruzione, soprattutto a Porto di Fermo, Porto Sant'Elpidio e Civitanova, ma per vari motivi nulla era stato realizzato.(8)

Qualche anno dopo il naufragio prima narrato viene avanzata una proposta per la costruzione di un porto a Civitanova, utile per conoscere le opinioni dei rappresentanti delle comunità marinare picene e le loro contrapposizioni sulle soluzioni da adottare. Ne stralciamo alcuni passi significativi tratti da documenti dei rappresentanti del governo, di Fermo e di S. Benedetto: *... Il mare Adriatico è singolarmente dominato dai Venti Borali, ed in specie nei tempi burascosi d'Inverno, a motivo delle Nevi degl'alti Monti del Friuli, del Quarnero, della Carpegna etc.; ora spingendo questi Venti impetuosamente sempre in giù verso la imboccatura del Golfo di Venezia, ed unendosi a questi veementi Venti anche la forza della corrente per essere ormai ben provato da accuratissimi Osservatori, i quali gli danno il nome di moto radente, che la detta Corrente si dirigge in questa nostra costa d'Italia da Maestro a Scirocco e si fa più veloce appunto nei tempi burascosi, aumenta sempre più nei galleggianti la spinta de Venti Boreali verso Scirocco.*

Ora con questi burascosi Venti e circostanze che in Inverno sono frequentissime e producono il bisogno di ricovrarsi, se un Bastimento si trova nella Spiaggia supponiamo di sopra, cioè dal Po' sino ad Ancona, esso non ne è punto allarmato, perché seguendo modificatamente la direzione del Vento dominante e della corrente, va a rifugiarsi in Ancona, verso la quale è già spinto, ma se questo infelice bastimento disgraziatamente si trova un solo miglio o anche meno al disotto del Porto di Ancona, non essendovi ivi, cioè nella Spiaggia di Sottomonte di cui si tratta alcun altro Porto, giacché il primo che in tutta questa lunga costa d'Italia s'incontra è Brindisi distante 380. Miglia da Ancona, esso è costretto irreparabilmente a naufragare alla Spiaggia.

Conseguenza chiarissima di questo evidente raziocinio si è che i Porti di Sopravento da Ancona sino al Po' possono più dirsi municipali perché accordando già il Porto di Ancona ricovero a tutti quei legni che colle Burasche Boreali si trovono da quella Parte sopravento, perciò tutti quei Porti che ivi sono, servono più al comodo ed al commercio de rispettivi Paesi, che alla navigazione in generale; ma non così di un Porto Sottomonte, perché non essendovi dopo Ancona altro ricovero, esso risulta necessario, favorisce la Navigazione di tutta la costa Pontificia, ed è di ajuto e di sussidio al commercio stesso di Ancona, perché con molto maggior animo e coraggio

vi si indirizzeranno i Bastimenti quando sappiano che se per qualunque sorpresa di tempo non ponno afferrare Ancona, hanno un'altro Porto di rifugio sottovento ove poter rilasciare sinché ritorni il bon tempo per continuare il Viaggio sino al loro destino in Ancona.

Tutte queste convincentissime ragioni non sono poi ne il solo ne l'essenzial male che risulta dalla mancanza di un Porto nella Spiaggia di Sottomonte. Le Vite degli Uomini che ogn'anno vi rimangono irreparabilmente sagrificate sono quelle che richiamano tutta la paterna attenzione del Governo.

Non passa anno che il mare quasi per censo perpetuo non esigga molte Umane vittime coi naufragi. I reggistri del Cammerlengato, quelli degli Officii Sanitarj possono addimostrarlo. Ragioni tutte sono queste potentissime per implorare un Porto dalla benignità Sovrana; eppure alcuni poveri pescatori di S. Benedetto propongono di costruire un Porto a loro spese, senza cercare alcun sussidio dal publico Erario, tanto è il desiderio loro ardentissimo di avere un Porto che gli salvi le vite e le loro meschine barche, unica loro industria e sostegno; quindi con una volontaria contribuenza per venti anni di un Quattrino per libra sopra tutto il Pesce che essi pescheranno, da versarsi in mano di un'Intraprendente di loro scelta e fiducia, come risulterà da Apoca, sperano di vedere adempita questa giusta loro brama, costruendo un Porto nella Spiaggia di Grotteamare (Nota aggiunta con altra calligrafia: si dica meglio a Civitanova), ove esistono le vestigia di un Antico Molo ... (9)

... dai precorsi scandagli ripetuti nel 1816. risultò più opportuna, ed utile la erezione di un Porto, che ne' remoti tempi ben esisteva. Dissi opportuna, perché la prossima Città di Fermo, la quasi unita Comune di Porto S. Giorgio, il cadente comunal fabbricato di Torre di Palme stabilito a ricostruirsi su questa spiaggia presenterebbero un'animato di verso li 19. mila abitanti con un sicuro incremento, e bastevoli ad accorrere ad ogni evenienza anche d'inopinato naufragio. Dissi utile, poiché la spiaggia meno esposta ai venti nemici alla Navigazione offre sicuro rifugio per mare, e comodità per Terra, essendo l'avvisata pianura centrica fra la Provincia Fermana, ed Ascolana con la Maceratese, e distante solo a due ore di camino sia per Civitanova, sia per S. Benedetto, da quali due Comuni si rinnova oggi la istanza a private sottoscrizioni di negozianti del Littorale ... Nacquero, e deperirono in differenti epoche quattro Progetti ad ottenere lo scopo di cui si parla. Nel 1649. sulla foce di Ete vivo fu compilato un Progetto d'ordine del Senato Fermano. Fù l'altro redatto dal fu Sig.e Luigi Colli sulla foce del Fosso detto del Rivo. Un'altro se ne immaginò dal maggiore Castagnola di rimpetto alla cosi detta Chiesa nuova di Porto S. Giorgio. Un quarto ve n'ebbe già ordinato dallo stesso Governo, quando fuvvi a Preside in Fermo Mons.e Colapietro di onorevol memoria, e questo s'immaginò di costruirsi nella Pianura di S. Maria a mare alla sponda destra del Torrente sudetto Ete vivo. Nell'anno 1827 la magistratura del Porto di Fermo tornò a riprodurre il Progetto del Maggior

Castagnola all'E.mo Cardinal Camerlengo; ma rimessa l'istanza per analoga informazione si riconobbe non opportuna la località, e per la sottigliezza delle acque in quella spiaggia, e per fondo fallace per frequenti banchi, variabili a seconda de' venti, perché arenosi, onde le barche verrebbero costrette a tenersi più a largo, che ad avvicinarsi alla Terra. Si osservò pure la confluenza dell'acqua di Ete alla parte destra del Porto, che si progettava, e di ciò se ne additarono le conseguenze, che ora non vale il merito diraccordare. Gioverà però bene l'osservare, che ove si volle pensare un Porto, si ebbe sempre il Consiglio di situarlo tra Porto S. Giorgio, e Torre di Palme. E non altrimenti pensarono gli Antichi, che vollero il Navale Fermano in quel seno, che oggi si occupa dal Torrente Ete circoscritto dalle colline, che guardano, ed adombrano il termine della nuova Strada Pompeiana. Cert.e che l'attuale andamento della spiaggia dopo la Foce del Torrente Ete vivo, e che progredisce verso la parte sporgente di S. Biagio offre la migliore località, che si convenga alla costruz.e di un Porto. Se la Superiorità si degnasse di richiamare il parallelo dei scandagli fatti in quattro punti nella spiaggia del mare dall'instancabile, e benemerito Ingegnere Gio: Batta Dassi di sempre onorata ricordanza si vedrebbe convenirsi la situazione di un Porto colà, dove pur l'acqua, per la sua profondità, la natura co' suoi promontorj, ripromette la sicurezza e la tutela contro la furia de' venti ... (10)

... conviene inoltre la Cong. Gov. che la destinazione dell'immaginato orto segua, se È possibile nelle vicinanze del così detto Porto-Civitanova sì perché sarebbe il centro della spiaggia sotto monte, si perché l'accesso è il più facile, e il meno costoso di qualunque altra località massime per le strade nazionale, e provinciali che vi fa.e capo. In una parola sia per favorire il commercio di questa ubertosa, ed agricola provincia, sia per un senso di umanità nel garantire la vita di tanti industriosi Pescatori, il progetto è lodevole, ed utilissimo, e merita la considerazione del Governo... (11)

... Utile, ed anzi necessaria sarebbe una tal'opera, che animando il commercio, l'industria e l'agricoltura porrebbe anche in salvo la vita di tanti meschini. Ma convenir non potemmo che a raggiunger lo scopo plausibile fosse la scelta della spiaggia di Civitanova, poiché né la proposta utilità generale si potrebbe ottenere, né scamparsi potrebbero i pericoli verso i quali la forza della corrente, e l'impeto dei venti dominatori spingono coloro che solcano le onde dell'Adriatico. Pensammo in fine che mancasse di equità, e di convenienza la proposta riunione dei mezzi, come quella che di troppo gravarebbe i miseri Pescatori di S. Benedetto ai quali niun utile arrecarebbe l'esistenza di un Porto in quel punto, che nel progetto si è voluto determinare ... Vorremmo scansare la taccia di un male'inteso amore del Paese nativo, ma poiché siamo invitati ad esporre il nostro qualsiasi parere sulla progettata costruzione di un luogo di rifugio sulla costa di Sottomonte ci sia permesso di dire, che forse la spiaggia di S. Benedetto sarebbe la più adatta alla formazione di un canale che pre-

sentasse ai Legni di una certa portata un luogo di sicuro ricovero. Né possiamo parlare di Porto, poiché la poca profondità dell'acqua ne esclude a ragione ogni pensiero. Situato questo Paese ad una distanza ne troppo breve ne troppo estesa da Ancona presenterebbe una maggior facilità, perché i Legni sorpresi dalla burasca potessero a poco a poco, secondando con arte la corrente ed il vento avvicinarvisi. E' nelle acque di S. Benedetto ove generalm.e con minor furore la tempesta imperversa, trovandosi 'quasi ristretto in un bacino riparato in gran parte dai venti del Nord per mezzo delle punte di 'Pedaso, Marano e Grottamare. La spiaggia medesima non brecciosa, e libera interamente da ogni scoglio presenta un approdo men pericoloso di ogni altro nel caso in cui non fosse possibile ad un qualche Legno d'imboccare nel menzionato canale. E difatti noi vediamo che tutti i Conduttori dei Legni preferiscono di venire a ricoverarsi in questa, ove non si rammenta che alcuna disgrazia per causa dell'approdo sia avvenuta giammai. Si son visti gli stessi Recanatesi, che si trovano sopra Civitanova, preferire di ricoverarsi nella costa marittima di S.Benedetto, o anche del limitrofo Regno di Napoli, piuttosto che tornare verso la spiaggia più vicina alla lor Patria. Diremo infine che questo punto più meridionale della non troppo estesa costa di Sottomonte presenterebbe un luogo di rifugio a tutti i Legni appartenenti alla marina dei Paesi, che nella costa medesima son situati ... (12)

Forse per queste divergenze, ma soprattutto per carenza di risorse finanziarie, il progetto rimane senza applicazioni pratiche: soltanto all'inizio del XX secolo viene costruito il primo embrione del porto di S. Benedetto del Tronto.

All'ASR sono conservati numerosi volumi di grandi dimensioni che il nostro Istituto si augura di poter divulgare almeno in parte: sono i registrazioni riportate all'estremità di ciascun foglio dove sono riportate, quando disponibili, le notizie sulla morte di vari individui: spesso vi si trovano riferimenti a naufragi, tempeste, burrasche che hanno provocato la morte di una o più persone. Ovviamente in prevalenza i defunti sono marinai e pescatori, ma non mancano calafati.(13)

Al problema della preparazione professionale del personale imbarcato dedichiamo maggiore spazio.

Molti documenti risalenti al periodo della Restaurazione ed a quello immediatamente successivo ci attestano quanto numerosi siano stati i naufragi - con perdita di vite umane - nel tratto di costa sottomonte, cioè tra Conero e Tronto: moltissime famiglie di pescatori e di marittimi persero i congiunti che provvedevano al loro mantenimento e fecero richiesta alle autorità governative dei sussidi previsti dalle leggi in vigore.

Nonostante gli sforzi ripetutamente esercitati da rappresentanti di varie comunità costiere non si riuscì a costruire un bacino di rifugio soprattutto per la mancanza di fondi ma anche per l'incapacità delle gerarchie supreme - in particolare il Tesoriere Generale e il sommo pontefice - di valutare umanamente e finanziariamente quanto

alto fosse il tributo pagato dalla gente di mare alla furia dei venti e delle onde.(14)

Non va però sottovalutato un altro aspetto della questione messo in luce da una corrispondenza di discreta mole, che copre un arco temporale che va dal 1829 al 1833.

Vi si tratta della *"Istituzione di una Scuola Nautica"* a Porto di Fermo, ideata e promossa dal Cardinal Galleffi in persona. Quali i motivi che hanno spinto quell'illustre porporato a compiere tale passo? Preferiamo esporli con le sue stesse parole: *Il Circondario Marittimo del Mediterraneo, ed il 2°- e 3°- dell'Adriatico, mercé le paterne munificentissime cure della S.tità Vostra, hanno una pubblica scuola di Nautica con generale profitto della gente di mare. Di sì benigna ed utile istituzione manca soltanto il Primo Circondario dell'Adriatico, sebbene abbiavi colà una maggiore difficoltà nella navigazione. Gravissimi e funesti sono i disastri, che debbonsi tuttogiorno compiangere, e che nella massima parte hanno origine dalla ignoranza de' conduttori dei bastimenti, i quali ignari affatto di ogni principio teorico, e guidati soltanto da una cieca e spesso fallace pratica, sono causa della propria e dell'altrui rovina ...* (15)

Il documento scaturiva dalla conclusione di un programma già messo in atto da diversi mesi allo scopo di ottenere dal Consiglio Comunale di Porto S. Giorgio - con il coinvolgimento del delegato Apostolico di Fermo e dell'Ispettore del I circondario marittimo - la concessione di altri locali, per ospitarvi l'aula scolastica e l'abitazione del professore, e delle attrezzature e dei servizi necessari per l'uso, la conservazione e la manutenzione della nuova istituzione. Il 3 novembre il Consiglio si era riunito per discutere l'argomento ed aveva approvato a larga maggioranza la proposta avanzata dai sostenitori dell'iniziativa.(16)

L'esito della seduta viene riferito prontamente a Roma dall'Ispettore e dal Delegato, che nelle loro lettere ribadiscono ancora una volta i vantaggi che apporterebbe l'istituzione della scuola.(17)

Il pontefice accetta quanto predisposto da Galleffi, come risulta alla nota autografa dello stesso Camerlengo apposta sul margine sinistro della prima pagina della relazione: *Dall'Udienza di N.ro Sig.re 19 Gennaro 1829 S. S. approva l'istituzione della scuola come si propone nella presente relazione da concordarsi sempre con Monsign. Tesoriere P. F. card.l Galleffi Camerlengo.*

In fondo pagina a sinistra v'è un'altra nota, forse dettata dal Camerlengo ma di mano di uno dei suoi collaboratori: *26 maggio A Mgr. Tes.re G.le facendogli conoscere la istituz.e decretata dalla sa: me: di Papa Leone XII di una Scuola di Nautica nel I.° Circond.° dell'Adriatico, dichiarandogli per narrativa la convenienza di ciò fare di che si prenderà norma dalla relazione. Si dica che la sopravvenuta morte di lui e le successive cose, se lasciarono sospeso ciò che risguardava la intelligenza in che dovea porsi il Card.l Cam.go con Mgr. Tes.re per non intrattenerlo di questa*

minima cosa per tanti aff.i più gravi, non fecero ommettere allo stesso Card.l di abbassare gli ordini opportuni per quello, che risguardava la Deleg.e e la Comune. Ora prega Mgr. Tes.re a voler dare le convenienti disposizioni, perché una tale istituz.e possa definitivam.te mandarsi ad eff.° dal Card.l Cam.go.

Come risulta chiaramente dalle date apposte e dalle parole di Galleffi, papa Leone XII era morto poco dopo aver approvato la relazione e precisamente il 10 febbraio 1829. Di conseguenza ciò che non era stato portato ancora a termine deve essere ripreso in esame, cosa che egli tenta di fare scrivendo al Tesoriere Generale. Ma le precarie condizioni dell'Erario impongono di rivedere tutto il programma, come risulta dal dispaccio 50827 del 27 novembre 1829, con il quale il Tesoriere rileva - ipocritamente a nostro parere poiché da sei mesi Galleffi aveva dato direttive ai suoi impiegati di scrivere al Tesorierato come risulta dal dispaccio 42824 del 29 maggio - che *... il non aver puranche V. S. I. data evasione in proposito fa rimanere sospesa tale istituzione in quel Circondario, dove è tanto necessaria ed invocata da tutti quelli, che cola dimorano addetti al Commercio ed alla Navigazione. Soffra Ella pertanto che lo scrivente la ecciti a darne il conveniente discarico ...*

Nel Fermano tutto è stato predisposto e si attende la nomina del professore, cosa ormai nota a molti: il sacerdote Luca Fazzini si candida per divenire professore della nuova scuola.(18)

Nella corrispondenza conservata all'ASR si riscontra una lacuna tra il novembre del 1829 e il novembre del 1833. In quegli anni abbiamo il regno di Pio VII, morto il 30 novembre 1830, e l'inizio del potere di Gregorio XVI. Niente si può dire a proposito della scuola ma, certamente, nulla d'importante deve essere successo se il 17 novembre 1833 il Delegato Apostolico di Fermo invoca il cardinal Galleffi affinché venga designato l'insegnante necessario per il funzionamento dell'istituto, per il quale il comune di Porto S. Giorgio ha già tutto predisposto. Anche l'ispettore marittimo, con sua lettera 1819 del 19 novembre 1833, chiede al Camerlengo di dare gli ordini decisivi per far entrare in funzione la scuola.

Molto probabilmente le pressioni esercitate dalla periferia convincono il Camerlengo a presentare il 30 novembre di quell'anno una "Relazione Alla Santità di Nostro Signore Papa Gregorio XVI. Per l'istituzione di una scuola di nautica del 1.° Circondario dell'Adriatico."

Purtroppo l'esito non è quello sperato, come risulta dalle note apposte sul frontespizio, la prima di mano del Camerlengo, la seconda di un suo collaboratore: *Dall'Udienza di N.ro Sig.re 7 dicembre 1833 S. S. ha rifiutato di fare un più maturo esame delle cose, non credendo opportuno nel momento di venire alla richiesta istituzione di scuola nautica nelle attuali strettezze dell'Erario. P. F. Card.l Galleffi Camerlengo.*

15 Feb.° 1834 All'Ispett.e che il Card.l Cam.go non mancò al certo d'invocare la

sovrana app.ne per lo stabilimento della Scuola di Nautica nella vista di aver sanzionato il soldo neces.° a carico del Pub.° Erario. S. S. ha però creduto dichiarare che per ora non si venisse a tale istituzione per non aggravare di q.ta nuova spesa l'Erario sud.° nelle attuali gravissime strettezze in cui qualunque economia È indispensabile. Il Card.l Cam.go non volea manifestare questa dilatoria risoluz.e attendendo un momento più favorevole, ma viste le molte insistenze dell'Ispett.e, non vuol trascurare di notificarlo, perché non si giudichi negligenza quella che avea per iscopo una prudente riservatezza. A Mgr. Del.° che viste le premurose insistenze dell'Ispett.e ha dovuto dare la sud.a risposta; e si notifichi a Mgr. Del.° perché non sia ignaro della cosa.

A conclusione di quanto messo in luce, non si può fare a meno di rilevare le nefaste conseguenze della morte di Leone XII prima e di Pio VIII poi e dei periodi di sede vacante sulla gestione delle cose di pubblica utilità aggravate in questo caso dalla vicinanza temporale dei due funesti eventi e dalle disastrose condizioni delle finanze pubbliche anche a seguito del fallito tentativo rivoluzionario del 1831. Nonostante il volenteroso impegno del Camerlengo, infatti, la macchinosa, indolente e "cieca" negligenza di tutto l'apparato della Tesoreria Generale impedisce di portare a termine un programma che avrebbe consentito di migliorare la preparazione professionale dei paroni del I° Circondario e di ridurre - non certo eliminare - le gravose perdite di vite umane. Inutile soffermarsi, oggi, sulla evidente disparità tra lo stipendio annuo del professore (inferiore a 145 scudi) e il valore di una sola imbarcazione perduta. Non si può certo assegnare un valore alle vite umane che si sarebbero salvate perché esse non hanno prezzo ma, tenuto soltanto conto dell'importo dei sussidi versati dallo Stato ai familiari dei naufraghi, l'Erario avrebbe certo risparmiato molto denaro.(19)

Non va però escluso che l'esito negativo sia stato, almeno in parte, provocato dal fatto che i contrasti di carattere personale e politico tra personaggi caduti in disgrazia (il Cardinal Galleffi) e sostenitori del pontefice in carica (il cardinal Tommaso Bernetti, Segretario di Stato voluto da Gregorio XVI, il Tesoriere Cristaldi) erano pessimi.(20)

Un altro segnale di quanto scarso fosse l'interesse della gerarchia marittima per la salvaguardia della gente di mare si può desumere dal fatto che *...esisteva anche nel primo circondario un Uomo di Mare, il quale in occasione di Burasche dirigeva gli ajuti da apprestarsi ai Legni pericolanti che erano presso a prender terra. Senza conoscersi i motivi fu tolto al primo Circondario, rimasero però conservati quelli che esistevano nel 2°. e 3°. Circondario, ove tantomeno si presenta il bisogno, quanto è vero, che ivi non mancano Porti, e Canali ... Si deve convenire che la Marina pure abbisogna di essere moralizzata, ma tali pene improvidamente applicate saranno atte a riparare i supposti delitti? Sembra piuttosto doversi temere, che aumentino la miseria delle Famiglie, i di cui congiunti sono sì malamente colpiti, senza che l'esempio influisca sull'insieme della classe marittima, nella quale rimane piuttosto la causa*

impulsiva a delinquere, derivante appunto dalla miseria, e continuando questa, e procedendosi con sì forti misure, sembra difficile che non si realizzino gli effetti della disperazione ... (21)

Va rilevato anche che, fino a quando il Camerlengato curò la marineria, in ciascun circondario i Luogotenenti di porto e i Commissari di sanità dipendevano con competenze specifiche e differenziate da un unico ispettore, con il grado di tenente colonnello. In caso di naufragio gli uni dovevano portare soccorso ai pericolanti e provvedere alle incombenze di carattere marinaresco e immagazzinamento delle merci ed attrezzature recuperate, gli altri ad adottare le misure opportune affinché nessuno degli "spettatori" venisse a contatto di persone o cose apportatrici di contagio.

Infine meritano di essere ricordati i tanti parroci cui erano affidati i marittimi e i loro familiari. In caso di naufragio tali sacerdoti svolgevano, come in altre circostanze, il duplice ruolo di pastore delle anime, con il compito di apportare sollievo ai sofferenti, e di ufficiali dello stato civile, in quanto depositari dei documenti anagrafici ed incaricati di compilare gli elenchi dei defunti e dei loro familiari più stretti. Dall'esame fin qui condotto di numerosi casi, è emerso che tali sacerdoti hanno sempre svolto in maniera generosa e accurata le loro incombenze, cercando per quanto possibile di allargare la cerchia degli aventi diritto al sussidio, ma senza molto successo, perché i funzionari del Camerlengato, della Congregazione speciale di sanità e della Tesoreria generale non erano affatto di manica larga e limitavano al massimo l'erogazione di questi piccoli benefici che, in genere, non superavano i cinque scudi per ogni familiare riconosciuto in effettivo stato di miseria e di bisogno, condizione purtroppo in cui versava la quasi totalità della gente di mare picena, stando a quanto riportato nei libri matricolari.

Conclusioni

Indubbiamente le vicenda della mancata apertura della scuola nautica e del fallito progetto di costruzione di un porto sottomonte vanno considerate come due delle tante occasioni perdute dalla gente di mare picena. Dopo i mutamenti seguiti alla rivoluzione francese ed all'instaurazione del potere napoleonico in Italia che avevano dato avvio a notevoli modifiche delle condizioni di vita del popolo, si ritiene che la delusione, il dolore e lo scoramento provati allora in conseguenza del rifiuto di tener conto d'insopprimibili necessità per esercitare in piena sicurezza la propria attività siano stati molto più forti di quanto sarebbero stati nel passato.

Note

(1) La bibliografia su tali argomenti è vastissima. Per motivi di facilità di riferimento in questa sede, si citano solo alcuni contributi sui naufragi comparsi nel bollettino d'informazione dell'Istituto per la ricerca delle fonti per la storia della civiltà marinara picena ("Cimbas"): A. SILVESTRO, *Appunti per una storia della marineria picena. Naufragi nei primi decenni dell'800*, "Cimbas" 4/1993, pp. 17-27; G. CAVEZZI, *Altre fonti e documenti antecedenti al 1800*, "Cimbas" 4/1993, pp. 28-42; A. SILVESTRO, *Appunti per una storia della marineria picena. Varietà*, "Cimbas" 7/1994, pp. 24-31; G. MERLINI, *Un naufragio dei primi del XVIII secolo nei documenti della Chiesa Collegiata S. Nicolò di Monteprandone*, "Cimbas" 10/1996 pp. 44-47; G. CAVEZZI - A. SCIARRA, *Naufragi ed altri accidenti di mare nei documenti notarili del Piceno (XVI-XVIII sec.)*, "Cimbas" 12/1997 pp. 5-25; A. SILVESTRO, *Considerazioni intorno ad un naufragio. Emidio Murri e le sue paranze*, "Cimbas" 20/2001, pp. 34-43.

(2) Per la pirateria si rimanda alla bibliografia annessa a studi comparsi su periodici ("Cimbas", "Proposte e Ricerche", "Quaderni storici", "Rivista Marittima", "Bollettino d'archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", etc.) e alle opere di Anselmi, Bono, Braudel, De Nicolò, Liburdi, Rudt de Collenberg, Tenenti, Ulqini, Veccia Vaglieri, etc. Per i naufragi vedasi DESPERTHES, *Storie di naufragi*, voll. 3, Longanesi Milano 1979 (ristampa di opera apparsa in data imprecisata dopo il 1812 e che non appare in S. STRATICO, *Bibliografia di Marina*, Milano 1823 e in E. CELANI, *Saggio di una bibliografia marittima italiana*, "Rivista marittima" supplemento gen. 1894), che però tratta di naufragi avvenuti in tutto il mondo, uno solo dei quali vede coinvolto un legno italiano (Pietro Quirini, coste norvegesi 1431). Anche nei 6 volumi di G. B. Ramusio e nei collettanei dei navigatori del nuovo mondo (pubblicati da Einaudi) nulla si trova riferibile all'Adriatico.

(3) ASR, Camerlengato p. II tit. IX, b. 601 f. 3057. La citazione è tratta da una Relazione del Camerlengo a S. Santità "*per ottenere la istituzione di una Scuola di nautica nel primo Circondario dell'Adriatico*", che risale al 6 dicembre 1828, riportata più avanti. Non va dimenticato però che, in casi di eccezionale gravità, paroni piceni come Pasquale Guidotti dimostrarono di possedere eccezionali doti di sprezzo del pericolo e di abilità marinaresca, cfr. A. SILVESTRO, *Pasquale Guidotti, un eroico parone che non curando il pericolo accorse nella tempesta a salvare due infelici Marinai già preda a certo naufragio*, "Cimbas" 19/2000, pp. 14-19.

(4) Cfr. ASR, Ministero dell'Interno, b. 1249. fg. n. 748.

(5) Ibidem, dispaccio 354 del 21.3.1835.

(6) Ibidem, lettera n° 1820 del 2.4.1835.

(7) ASR, Camerlengato p. I tit. IX, b. 83 f. 5, lettera 2090 del 3.12.1820.

(8) Si ricordano alcuni lavori in merito: A. SILVESTRO, *Un progetto di porto alla foce dell'Ete vivo a fine Seicento*, Quaderni storici dell'Archivio storico arcivescovi-

le di Fermo, n° 29/2000, pp. 39-60; G. CAVEZZI-A. SILVESTRO, *Aspetti della pirateria in Adriatico. Potere o contropotere marittimo?* (relazione al congresso di storia militare, Napoli 26-30 ott. 1997, pubblicata in AA.VV., *Aspetti ed attualità del potere marittimo in Mediterraneo nei secoli XII-XV*, a c. di P. ALBERINI, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 1999, pp. 29-48); A. SILVESTRO, *La marineria picena dal primo Ottocento all'Unità d'Italia*, Rivista Marittima, supplemento luglio 1998; G. CAVEZZI-A. SILVESTRO, *Gli approdi e gli scambi via mare nel Piceno tra XIII e XIX secolo: segnali archivistici ed indizi storici*, Journal of Mediterranean studies, University of Malta, vol. 9, No. 1, pp. 18-33; G. CAVEZZI-A. SILVESTRO, *Le barche dello Stato Pontificio nel litorale Piceno (1823-1830)*, Journal ...cit., pp. 34-50.

(9) ASR, Ministero dell'Interno, b. 1250, lettera del 05.10.1839 al Delegato Apostolico di Fermo, del 17.12.1839 al Del. Ap. di Macerata e del 15.01.1840 a quello di Ascoli.

(10) ASR, Ministero dell'Interno, ibid., lettera del 10.12.1839 del Delegato Apostolico di Fermo.

(11) ASR, Ministero dell'Interno, ibid., lettera del 06.01.1840 del Delegato Apostolico di Macerata.

(12) ASR, Ministero dell'Interno, ibid., *"Osservazioni sui rilievi fatti dalle Congregazioni governative delle Provincie delle Marche ossia delle tre Delegazioni di Macerata, di Fermo e di Ascoli sulla costruzione di un Porto nella spiaggia Pontificia Adriatica detta di Sottomonte".*

(13) Per questa categoria di maestranze qualche notizia in A. SILVESTRO, *Protocalafati e stazzatura delle imbarcazioni nel I circondario marittimo dell'Adriatico*, "Cimbas" 21/2001.

(14) Per tali carte si veda ASR, Camerlengato p. II tit. 9, b. 601 f. 3056.

(15) ASR, ibid., cfr. *Relazione alla Santità di Nostro Signore Papa Leone XII. per ottenere la istituzione di una Scuola di Nautica nel primo Circondario dell'Adriatico, in data 6.12.1828.*

(16) ASR, ibid., cfr. il verbale della riunione consiliare tenuta il 5 novembre 1828, allegato al foglio 12806 del Delegato Apostolico in data 18 novembre 1828. Il conte Saverio Maggiori, interprete del pensiero del Camerlengo, aveva scritto in proposito la lettera 1040 del 3 ottobre. Da rilevare alcuni passi del verbale: *... La proposta ... deve essere accolta da Noi con quel giubilo e quella gratitudine che merita tanto beneficio ... La nostra Gente di Mare non è più istruita come lo era una volta. Degli Capitani Accurti, degli Antonucci non ci resta più che la Memoria. E solo abbiamo dei valorosi Navigatori solo che qui siede fra Noi il Sig.e Amico Franchi, che oggi sente il bisogno del riposo, né più vorrebbe alla sua perizia assoggettare i Venti e il Mare. Sappiamo di aver bisogno di ricondurre questa gente ai principi, ed alla scien-*

za della Navigazione ... Noi che abbiamo dato all'Austria un valoroso contro-Ammiraglio dal quale Imperatore è onorato, e premiato, non sapremo ben presto quanto è il dono che ci si offre? La facilità di educare all'Arte Nautica tanta di questa Popolazione, che nella maggior parte vive dell'industria del Mare, la concorrenza dei limitrofi a questa Scuola non sarà Egli un altro utile sommo? E che ci costa di accettare questo dono? Abbiamo nella Fabrica Comunale di che fornire tutto il Locale occorrente. non ci rimane che fornir questa Scuola delle cose di pratica per costruire gl'Arredi ... Il Sig.e Consigliere Salvadori ... fa osservare non essere necessario un determinato Assegno annuale, ma soltanto essere necessaria la provvista degl'attrezzi inerenti alla Scuola di nautica ... Distribuiti, e raccolti li Voti si sono trovati

Voti favorevoli	*N.° Diecisette -*	*N.° 17.*
Contrarj	*N.° Quattro -*	*4.*
		N.° 21

... Il Consiglio a maggioranza de' Voti ha accettato il Progetto fattogli dal Sig.e Ispettore di Marina ...

(17) Cfr. ASR, ibid., lettera già citata, del 18.11.1828, e lettera senza numero del 20.11.1828. Da quest'ultima traiamo il seguente passo: .... *nel Circondario della destra dell'Adriatico manca questa fonte d'istruzione, e a tale mancanza deggionsi in massima parte le luttuose vicende de' naufragi, che in ciascun anno si ripetono con perdita d'uomini, di effetti, e di navigli. Santa pertanto, e degna di V. E. nonche necessaria è l'istituzione d'una catedra per lo cui mezzo cessino i disordini dei naufragi, e s'ottenga l'incalcolabil bene, che la navigazione per l'istruzione auta dai Marinari non vada incontro a sì desolatrici catastrofi.*

(18) ASR, ibid., lettera con protocollo in arrivo n.° 50827 del 13.11.1829.

(19) Solo ai familiari dei pescatori periti nel naufragio della paranza *"S. Rocco"*, avvenuto il 13 novembre 1817 a Porto Recanati, la Tesoreria aveva elargito 130 scudi, vedi SILVESTRO *A proposito di Crispino Valentini e di suo figlio Antonio*, (sta in) Atti del 2° Seminario sulle Fonti per la storia della civiltà marinara picena, S. Benedetto del Tronto 9 dicembre 2000, Gagliardi Editore, Ascoli P., 2002.

(20) In merito cfr. A. SILVESTRO, *Colera, insurrezioni, pescatori e militari a Rimini nel 1831*, memoria presentata al Convegno della Società di Studi Romagnoli, San Marino 22 ottobre 2000, in attesa di pubblicazione.

(21) ASR, Camerale II, Camerlengato e Tesorierato, b. 5, f. 33: ci si riferisce al periodo in cui la Congregazione speciale di Sanità subentrò al Camerlengato.

Gabriele Cavezzi

Naufragi sulla costa picena causati da eventi metorologici

Chi ha dimestichezza con la documentazione picena dei secoli pregressi, dove vengono trattati argomenti commerciali, transazioni economiche e finanziarie, si è imbattuto spesso con una clausola di salvaguardia dove l'atto che veniva stipulato acquistava valore, salvo...*incendio, bufa, pirati o naufragio*...con l'aggiunta ...che *Dio non guardi* ...o che...*Dio non voglia*. E naturalmente il naufragio rappresentava l'evento statisticamente più rilevante, ipotizzato per merci e persone.

Tale segnale acquista per noi valore di maggiore significatività in ragione della frequenza con cui i trasporti venivano effettuati per via di mare, preferibilmente a quelli di terra, sia lungo la costa, sia per raggiungere l'altra sponda (*Dalmatia versus*). Va detto, infatti, che il traffico di merci in quantitativo di buona entità economica, a causa della inesistente rete stradale costiera, avveniva esclusivamente a mezzo di barche; da qui la presenza dei piccoli approdi o caricatoi dal Conero al Tronto, nonostante la terribile fama goduta dal nostro litorale, infido e quindi poco praticabile.

Ci si è occupati personalmente o da parte del nostro istituto, come pure da altri autori locali, di accadimenti legati alla navigazione ed al mare, in cui sono andate perdute le navi con il loro carico e spesso con i loro equipaggi, in cui si sono verificate vere e proprie tragedie in ambito del mondo dei pescatori, e questo dai tempi per i quali ci è dato rinvenire testimonianze, sino ai nostri giorni. Ovviamente alludiamo a tragedie del mare o comunque eventi legati alla meteorologia lungo rotte adriatiche.

Per un breve exursus bibliografico ricorderemo:

- *L'albo d'onore dei caduti civili del mare di San Benedetto del Tronto*, Circolo dei Sambenedettesi, 1990; una copia in preziosa rilegatura, è esposto nel primo altare di destra entrando nella chiesa della Madonna della Marina di S. Benedetto del Tronto.
- Alberto Silvestro, *Appunti per una storia della marineria picena. Naufragi nei primi decenni dell'800*, "Cimbas" n° 3 Marzo 1993, 17-27.
- Gabriele Cavezzi, *Altre fonti e documenti sui naufragi antecedenti al 1860*, Idem, 28-42.
- Silvestro, *Professionalità della gente di mare e dei prepositi alla gestione della marineria pontificia*, "Cimbas" n° 9 Ottobre 1995, 45-58.
- Giuseppe Merlini, *Un naufragio dei primi del XVIII secolo nei documenti della marineria pontificia*, "Cimbas" n° 10, Marzo 1996, 44-47.
- Cavezzi - Alessandro Sciarra, *Naufragi ed altri accidenti di mare nei documenti notarili del Piceno (XVI-XVIII sec.)*, "Cimbas" n° 12 Marzo 1997, 5-25.
- Cavezzi - Giocondo Rongoni, *Ozj. Di Monsignor Cesare de Conti Brancadoro Ar-*

civescovo di Nisibe - Sergretario di Propaganda Fide, Idem, 26-39.
- Isa Tassi, *Il naufragio del 27 Novembre 1922*, "Cimbas" n° 13 Ottobre 1997, 27-34.
- Silvestro, *Pasquale Guidotti, un eroico parone che curando il pericolo accorse nella tempesta a salvare due infelici Marinai già preda a certo naufragio*, "Cimbas" n° 19 Ottobre 2000, 14-19.
- Silvestro, *Considerazioni intorno ad un naufragio, Emidio Murri e le sue paranze*, "Cimbas" n° 20 Marzo 2001, 34-33.
- Dino Palma, *Le collisioni in mare: Il caso del "Corrado II" nella testimonianza del comandante G. Battista Crescenzi*, "Cimbas" n° 21, 28-33.
- Nicola Romani, *Memorie di un uomo di mare di S. Benedetto del Tronto*, numerto speciale di "Cimbas" Ottobre 1995.
- Lopoldo Saraceni, *Gente di mare*, Maroni 1997.
- Saraceni, *Caduti civili del mare di Martinsicuro* (sta in) "Atti del 2° seminario sulle Fonti per la Storia della Civiltà Marinara Picena", 2001, 167-178.
- Saraceni, *I fratelli De Fulgentis*, "Cimbas" n° 22 Marzo 2002, 74-77.
- Piercesare Gobbi, *Pesca Oceanica*, nostro Istituto ed Amministrazione Comunale di S. Benedetto del Tronto, 1999.
- Remo Croci, *Il mio Marocco*, Fastedit 2001.
- Croci, *La barca di nessuno*, Fastedit 2002.
- Ugo Marinangeli, *La ripresa peschereccia sambenedettese e le lotte sindacali*, nostro Istituto, Provincia di Ascoli Piceno e Camera di Commercio di Ascoli Piceno, 2002.
- Cavezzi, *Il Tronto nei secoli passati. Le due grandi alluvioni del 1858 e del 1897*, "Lu Campano", Organo del Circolo dei Sambenedettesi, Aprile 1992, n° 2.

Attingendo a fonti inedite, l'occasione ci è propizia per segnalare alcuni episodi accaduti proprio di fronte alle nostre coste, indicati nell'ordine:

a) Naufragio di una nave austriaca di fronte a Porto San Giorgio, con relativo tentativo di recuperarne lo scafo, ma soprattutto di eliminazione del pericolo derivante alla navigazione, costituito dall'alberatura emergente in superficie. Viene interessato il consolato Austriaco per sapere cosa intendono fare i propritari e si apprende che *...l'Armatore Giovanni Nervegna di Trieste è andato a prendere contatto con l'Assicurazione Marittima*...Si dispone di collocare un segnale sul luogo dell'affondamento. Poi giunge la notizia che *...L'Assicurazione ha rinunciato a qualsiasi recupero del legno* ...per cui vengono impartite *...istruzioni perchè il legno menzionato sia immediatamente sfogato e così venga tolto nelle acque questo pericoloso ingombro.*

Per la prima volta si sente parlare di "songozzatori", cioè di operatori subacquei che...*però giungono al massimo a 8 passi d'acqua e vogliono 50 bajocchi al*

giorno dal dì della loro partenza da Ancona fino a quello del loro ritorno. Questi consigliano, dopo un sopralluogo, piuttosto che demolirlo sott'acqua, di farlo rimorchiare. Viene incaricato un certo Gentili di Porto San Giorgio che ha un mezzo adatto ma, inizialmente, questo non se la sente di portare a termine l'operazione, ma viene ulteriormente ripregato per liberare lo specchio d'acqua almeno dell'albero. La vicenda si protrare dall'autunno del 1854 all'estate del 1856, ma non abbiamo documenti per sapere come si conclude.
(Archivio di Stato di Ascoli, Sezione staccata di Fermo, Delegazione Apostolica)

b) E' lo stesso Gentili di cui sopra, Giacomo, che nella burrasca della notte del 23 Gennaio 1858, perde la barca e due figli, ai quali aveva affidato il commercio e la sussistenza della di lui famiglia. Ci si lamenta che la perdita investe tutto il paese per via che intorno all'impresa lavoravano tante altre persone e che il traffico dei Gentili consisteva...*nell'esportazione di prodotti agricoli superflui all'ordinario consumo, e nell'importazione di legname da costruzione e da ardere per uso di quel Porto e di questa città. Si invoca un aiuto del governo.*

Si aggiunge, a merito del Gentili, che ...*Del coraggio e del generoso animo suo parlano a di lui favore gli esibiti documenti, ma di tal coraggio però che portò salvezza a tanti naufraghi verrebbe al certo essi a mancare, e chi sa con danno di quanti infelici trovandosi disanimato e nella miseria*
(Idem,)

c) Lo stesso anno, nelle notti tra il 30 Ottobre ed il 1° Novembre 1858, affondano due navi, la prima di fronte a Porto San Giorgio, a sud del Tenna, e la seconda di fronte al Tesino, poco a sud di Grottammare.

Si tratta rispettivamente di una nave di nazionalità egiziana, indicata all'inizio come turca, con equipaggio misto greco-egiziano (il capitano si chiama Mustafà), proveniente da Fiume e diretto ad Alessandria d'Egitto, carica di legname.

Come spesso accadeva, per sospetto di contagio, i naufraghi vengono confinati in isolamento, insieme a quelli che hanno portato soccorso, in una casa colonica dei signori Salvadori. Il 1° Novembre ..*A riguardo della ristrettzza del locale ove esistevano i Naufragati si è disposto con questo signor Marescaillo unitamente al Primo Fante di andare in Comune per ottenere un locale adatto, e però trovato questo si sono portati i contumacianti Naufraghi che tutti quelli che si sono mescolati con essi per l'ajuto, e sono stati ricovrati nel magazzeno del signor Bartolotti.*

Gli scampati sono 19 su 24...*persone, quali tutte gettatesi a nuoto, a stento appressaronsi alla riva, e dei cinque periti, due giunsero semivi alla spiaggia, dove spirarono, e gli altri tre non si sono ancora trovati. Gli scampati sono sotto sorveglianza dei gendarmi e trovansi tutti scalzi ed ignudi ...Il bastimento con sei pezzi di*

cannoni che dicesi aver avuto a bordo, già colato nello scagno per le continue e forti scosse dei rompenti si è del tutto frantumato, ed il carico è sparso, e va ancora spargendosi lungo la riva con la sicurezza di poter quasi nulla riacquistare.

Tutta l'operazione ha comportato una spesa complessiva di ...*190 svanziche e bajocchi cinque di argento* ...come da ricevuta del Delegato di Sanità del Porto, Pasquale Foglietti. Ma ancora l'anno successive sono sospese diverse richieste da parte di quanti avevano somministrato soccorsi, tra cui quella di ...*Gaetani Marchesi del Porto di Fermo...implorando la soddisfazione di scudi 3.50 che gli furono fissati per compenso di vari effetti somministrati ai Naufraghi Egiziani.*

Il secondo naufragio riguarda il...*brigantino austriaco "Arciduca Leopoldo" di proprietà del signor Elia Musatti di Venezia della portata di 163 tonnellate, proveniente da Venezia e diretto a Patrasso in Grecia, con carico anch'esso di legname, 33 sacchi di riso ed altre diverse merci.* Sappiamo successivamente che portava anche delle botti vuoti per l'olio, segno di un avvenuto traffico di questa merce verso Venezia.

Da altra comunicazione sappiamo che il Musatti è di Ancona, domiciliato a Venezia, e la nave è guidata dal Parone Niccolò Bruscolini e che il brigantino...*spinto dalla burasca in questa spiaggia in prossimità del torrente Tesino ove si è rotto. L'equipaggio si è tutto salvato e si sta dando una mano al recupero delle merci che porto fiducia andrà ad effettuarsi nella maggior parte, ed ho dato ordine alla Forza che sorvegli per impedire le sottrazioni.*
(Idem)

d) L'ultimo episodio riguarda un naufragio di barche da pesca sambenedettesi per il quale ci affidiamo alla trascrizione integrale del documento recuperato, più eloquente di qualsiasi interpretazione storiografica.

Provincia di Ascoli Piceno - Municipio di Sanbenedetto del Tronto Mandamento di Sanbenedetto del Tronto.
Verbale di accertamento del naufragio di sette barchette da pesca, non che dei fatti che si verificarono nel giorno 8 corrente mese per la salvezza di N° 9 persone.

L'anno 1869, addì 18 diciotto Gennajo ore 10 antemeridiane.
Sulla prima convocazione fatta dal Signor Sindaco a mezzo d'invito scritto si è oggi riunita in questa Residenza Municipale la Giunta di detto Comune nelle persone degli onorevoli signori:
Cav. Emidio Neroni Sindaco
Cav. Cesare Pajelli *Assessore*
Cav. Federico Voltattorni "
Serafino Voltattorni "

Tenea la presidenza l'on. Signor Cav. Emidio Neroni Sindaco di questo Comune il quale visto che il numero dei congregati costituisce la legalità della riunione ha dichiarata aperta la Seduta.

Quindi ha esposto ai Sig. Congregati la necessità di far rilevare da apposito verbale le azioni coraggiose di quelli che esponendo a gravissimo pericolo la propria vita ottennero di ritogliere da imminente e sicura morte n° 9 individui naufragati onde possano per tal modo conseguire la medaglia al valore od altra rimunerazione da essi in tal circostanza meritata in conformità di quanti è stabilito nel R. Decreto 30 Aprile 1851, n. 1168.

Gli onorevoli signori componenti la riunione, sentite le orali dichiarazioni e deposizioni tanti dei proprietarj superstiti dei legni naufragati, quanto delle persone salvate e di moltissime altre persone accorse e presenti al luogo dell'infortunio assunto e ricevuto dalle medesime le più esatte ed accurate informazioni indispensabili sull'oggetto, sono venuti nella certezza dell'infortunio e delle azioni seguite.

Erano circa le ore 11.45 antimeridiane del giorno 8 corrente mese quando una quanto improvvisa altrettanto furiosa marea boreale coglieva questo nostro mare Adriatico alla distanza diretta della spiaggia di Grottammare di circa 10 chilometri n° venti barchette da pesca della portata ognuna di 2 tonnellate e montate da due persone. Nel brevissimo tempo occorso per ritirare a bordo le reti calate in mare per la pesca, la marea era cresciuta a tal grado da sembrare pressoché impossibile la loro salvezza. Ciascuno intanto volgeva la prora verso questa spiaggia gittando a fondo il piccolo ferro (ancora) detto della speranza e lusingando di essere in qualche modo soccorso. Avvedutosi del gravissimo pericolo che correvano i detti legni ed equipaggi un tal Luigi figlio del vivente Niccola Falaschetti nato e domiciliato in questo luogo dell'età di anni 28, di condizione venditore di pesce, celibe, che alla forza erculea accoppia sentimenti di umanità e di coraggio e fatto appello a quattro fra più esperti robusti e coraggiosi remigatori, cioè a

- Grossi Giuseppe del fu Antonio nato e domiciliato in questo Luogo dell'età di anni trenta celibe marinaro appartenente al Corpo Reali Equipaggi in congedo illimitato,

- Ricci Pasquale del fu Giuseppe nato a domiciliato come sopra dell'età di anni trenta di condizione pescatore terriero celibe,

- Ricci Gioacchino del vivente Bernardino nato e domiliato come sopra dell'età di anni trentuno di condizione pescatore terriero celibe,

- Del Zompo Federico del vivente Domenico nato a domiciliato come sopra dell'età di anni 20 di condizione pescatore terriero celibe.

Senza tempo frapporre spinse con loro concorso in mare una lancia denominata presso noi Sciabica della portata di circa tre tonnellate e data forza ai remi si avventurava ad attraversare e superare la minacciante e spaventosa marea alfine di recuperare tutti quelli che trovavansi in evidentissimo imminente pericolo di naufra-

gare.

Il vento che spirava boreale non era eccessivamente furioso, ma le onde del mare così alte e potenti, la corrente del mare di tale impeto e forza da non permettere alla lancia di salvataggio lo spingersi nel corrente del mare alla distanza maggiore di 200 metri in linea retta dalla spiaggia del mare.

Non meno di sedici volte essa veniva respinta verso il lido dalla forza della corrente e dall'impeto dei flutti i quali superando la sua prora flagellandone i fianchi riuscivano colla loro potenza a divellere dai loro posti e capovolgere qualcuno dei remigatori. Più d'una volta essi si ritennero perduti per lo che si erano già denudati in parte.

Infrattanto le venti barchette apparivano alla direzione di questa spiaggia ma giunte dove i marosi erano più alti e potenti sette di esse rimanevano capovolte e quattordici persone naufragavano.

La maggior parte di questa popolazione era già in questo frattempo accorsa al lido trattovi da relazioni di parentela, di necessità, o d'amicizia o d'interesse.

La nostra spiaggia echeggiava di grida di spavento e di gemiti di dolore e di desolazione.

Erano i gentiori, i congiunti, gli amici che vedevano travolti fra tempestosi flutti e lottare colla morte i più cari pegni della loro vita evocavano con grida disperate i divini e gli umani soccorsi per la loro salvezza. I remigatori della lancia di salvataggio visto il disastro animati da sentimenti di umanità e di coraggio ed anche dalle disperate grida dei congiunti lottavano per la durata di circa 2 ore e 15 minuti contro le onde e sempre come si è detto nel continuo ed evidente pericolo di perire insieme agli altri e tuttociò per ottenere la salvezza di quattordici naufraghi che di volta in volta mostravano fra le onde parte dei loro corpi esamini dal flagello dei flutti, dalla rigidezza dell'acqua e deboli per loro età e scarso nutrimento.

Raddoppiavano quindi i loro sforzi onde raggiungerli e tutta volta che riuscivano ad accostarsi a ciascuna di essi sospesa per un momento la manovra dei remi, esponendo or l'uno or l'altro la parte superiore del corpo sopra i flutti e raccomandata quando l'uno quando l'altro la estremità dei piedi all'altro compagno afferravano ora per i capelli, ora per i piedi, ora per le braccia e liberavano da imminente sicura morte alla distanza in linea retta del lembo estremo dell'acqua di circa 200 metri ed alla profondità di circa cinque metri i seguenti individui

Paolini Luigi figlio del vivente Giuseppe dell'età di anni 13
Romani Gioacchino del vivente Giovanni di anni 16
Paci Domenico di Niccola di anni 16
Guidotti Francesco di Giuseppe di anni 19
Palestini Niccola di Pasq..ale di anni 20
Guidotti Giovanni di Giuseppe di anni 21

Torquati Serafino di Vincenzo di anni 22

Paci Niccola fu Pasquale di anni 55

Bernardini Tommaso fu Giuseppe di anni 17

La salvezza però di quest'ultimo deve esclusivamente ripetersi dal marinaro Grossi Giuseppe quale vedendo furiosamente trascinato dalla corrente del mare ed impossibile ad essere dalla lancia raggiunto il giovanetto Bernardino Tommaso si gittava semi ignudo nell'acqua alla distanza e profondità come sopra dispostandosi dalla lancia per la distanza di circa 5 metri onde recuperarlo.

Egli sarebbe infallibilmente perito insieme all'altro già afferrato qualora il Falaschetti non fosse stato pronto stendergli il suo remo e regerlo colla sua forza erculea e riavvicinarsi e rimontare sulla lancia. De quali tutti circostanze ed azioni coraggiose se n'è redatto il presente verbale che dopo letto è stato approvato e firmato nel giorno 18 gennaio 1869.

Emidio Neroni Sindaco, Federico Voltattorni, Cesare Pajelli e Serafino Voltattorni anziani

(Archivio Comunale di S. Benedetto del Tronto, Libri consiliari)

Una sintesi di questo lavoro e degli altri due che precedono sono stati presentati dai rispetti autori nel corso del Convegno organizzato dalla Sezione della Lega Navale Italiana di S. Benedetto del Tronto, dal titolo "Navigazione e meteorologia", tenuto nella cittadina picena il 13 aprile 2002.

Camillo Rosati

L'uomo che fumava sott'acqua. Memorie di un palombaro.

Diamo alle stampe le memorie consegnatici dal sambenedettese Camillo Rosati, esempio di fonte storica diretta, utile alla ricostruzione della storia della Civiltà Marinara Picena, per gli aspetti dei contributi umani venuti dalle popolazioni che, pur vivendo col lavoro dei campi lungo la costa, hanno avuto un rapporto costante e funzionale con il mare.

Si tratta di un manoscritto al quale sono stati apportati solo alcuni modestissimi aggiustamenti e poche correzioni, per conservarne l'originalità e l'immediatezza.

Sono nato in questo paese di S. Benedetto del Tronto dove abitavo vicino al mare che mi ha sempre attratto. Ancora bambino, mio padre, orticoltore, mi affidava il compito di annaffiare gli ortaggi. Nel periodo estivo, le due ore di riposo dopo il pranzo le trascorrevo la metà nuotando verso il largo e l'altra metà per il ritorno a riva, senza rendermi conto del pericolo che correvo, avendo appena mangiato.

Il nuoto è stata sempre la mia grande passione. Non ricordo che qualcuno mi abbia insegnato a nuotare, ho solo guardato e copiato quelli più grandi me. Nei giorni festivi, con mare calmo, entravo in acqua al sorgere del sole e inconsciamente nuotavo sempre verso il largo, per tornare all'ora di pranzo; stessa storia nel pomeriggio e sempre da solo. Ho schivato ogni tentazione di gareggiare con i miei coetanei e rifuggivo da quelli che organizzavano squadre di nuoto, pur avendo coscienza dei miei mezzi. Ma solo più tardi avrei capito che avevo capacità respiratorie molto sviluppate, come quelle muscolari: braccia lunghe, piedi e mani molto grandi ed ampi, coefficiente di galleggiabilità elevato.

Corso da palombaro.

A vent'anni parto per il servizio di leva, naturalmente in Marina, come quasi tutti i ragazzi del paese. Alla visita medica mi viene proposto il corso da palombaro. E' stato un invito a nozze. Sono stato mandato al Centro Subacqueo di Varignano, presso La Spezia, per la durata dei sei mesi, a svolgere anche il corso da sommozzatore. Su sedici allievi mi sono classificato secondo nella pratica e primo nella teoria. A fine corso, per l'alto punteggio acquisito, mi è stata data la facoltà di scegliermi la destinazione; io ho optato per il Nucleo sminamento di Taranto, dove si andava alla ricerca ed al recupero di ordigni bellici inesplosi, residui dell'ultima guerra (bombe d'aereo, proiettili, siluri, bombe di profondità, mina ad urtanti, mine magnetiche, batimagnetiche, acustico-magnetiche e altro materiale esplosivo allo stato ancora di efficienza). Qui ho acquistato una grande esperienza nel campo torpedinistico e balistico, operando pure su segnalazioni di avvistamento in quasi tutti i porti dello Jonio e basso Adriatico.

Opera di sminamento

La zona base di queste operazioni era Taranto, occasionalmente dentro il porto su un fondale massimo di 12 metri, ma il novanta per cento del lavoro si svolgeva in mare aperto, ad una profondità significativa, quasi sempre sui 40 metri, che diventava molto pericolosa quando l'ordigno bisognava rimuoverlo e trainarlo dove l'esplosione non avrebbe provocato danni, specie se si trattava di mine magnetiche.

Le mine, i siluri e le bombe venivano fatte esplodere sul posto, oppure, una volta rimosse, in luoghi distanti. L'altro materiale veniva portato al deposito di S. Pietro e quando questo era pieno, si caricava su una bettolina ed era portato ad affondare ad una profondità di cinquecento metri.

Tutto il materiale recuperato ci veniva pagato trimestralmente: il 50% agli operatori subacquei, l'altra metà al personale di superfice. Per le mine il premio era maggiore.

Un giorno, finito il lavoro, al rientro in porto con la motobarca, che aveva dietro a rimorchio la barca con l'attrezzatura da palombaro, con dietro ancora sempre a rimorchio il personale, circa 15 elementi, ed in coda il battello carico di pacchi di balistici (tipo di spaghetti che erano dentro i bossoli dei proiettili recuperati), un marinaio fumava ed alla fine ha tirato in aria la cicca con una "schicchera". Quella è caduta dentro al battello con le balistiche: è stata una vampata enorme ed il battello che le conteneva è andato completamente distrutto.

Le qualità di materiale esplosivo erano così tante e varie che talvolta non si riusciva a classificarle.

Lo scafandro comune

E' un apparecchio subacqueo semi-rigido formato da un vestito di tela gommata, molto lungo e largo, a taglia unica, munito di collare di bronzo con accessori per avvitarlo sul vestito, ed elmo dello stesso materiale, con vetro anteriore svitabile a cui sono applicati due laterali fissi. Prima di mettere lo scafandro si indossa una pesante tuta di lana.

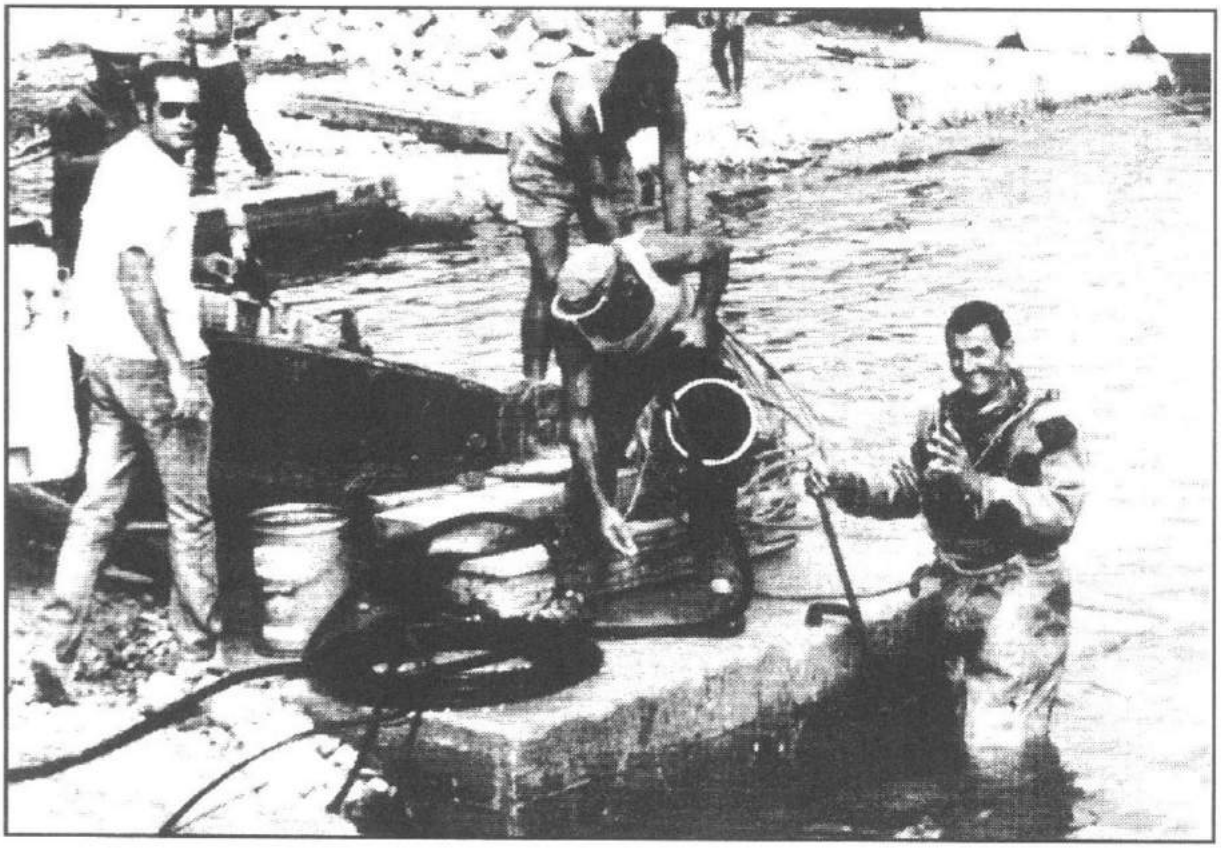
Dentro l'elmo c'è un grosso bottone, cioè la valvola di scarico. L'elmo si avvita sul collare con un ottavo di giro quindi viene bloccato con un pernetto. Tutto compreso si raggiunge un peso di 20 Kg. Altri 21 Kg. si hanno con le scarpe con tomaie di pelle e fondo di legno e sotto soletta di piombo. Si indossa infine un pantalone di tela con tasca per mettere i chiodi, il martello, ecc. Completa l'arredo una manichetta per la mandata, applicata dietro l'elmo, sulla valvola di non ritorno, fatta di tela gommata di grosso spessore, rinforzata con una spirale di filo d'acciaio; quindi due zavorre di piombo, una sul petto e l'altra sulla schiena del peso di 30 Kg. Fuori questa "vestiario" opera una pompa a mano per l'alimentazione dell'aria.

La valvola di scarico sull'elmo, appena sopra l'orecchio, serve per controllare l'aria in arrivo per la respirazione ma anche per graduarne la pressione che serve per

tenersi nella giusta pesantezza, per rimanere talvolta sospesi a mezzacqua senza toccare il fondo. Il palombaro regola questo meccanismo di flusso con colpetti continui della testa sul bottone sopra l'orecchio, facendo lavorare la valvola di scarico. All'inizio sembra difficile poi tutto diventa automatico e la testa si muove per un riflesso come avviene per i piedi nella guida dell'auto.

Va detto che una corda, legata alla vita del palombaro, serve quale sicurezza nelle manovre ma anche per trasmettere messaggi nelle due direzioni con piccoli strappi convenzionali.

Lo scafandro non è cambiato mai da circa 200 anni, cioè da quando fu inventato, se si esclude la mandata dell'aria che prima si faceva con la pompa a mano ed ora con il compressore, mentre le comunicazioni oggi si fanno col citofono.



I pericoli

La venuta a galla a pallone, specialmene da grande profondità, è un inconveniente che può avere conseguenze letali. Per mancanza di esperienze, talvolta anche per troppa sicurezza, può accadere che il palombaro non scarichi l'aria quanto neces-

sario e che non arrivi con la testa a toccare la valvola di scarico. Essendo il vestito molto lungo, l'elmo si alza e diventa impossibile arrivarci ed il tutto assume una spinta positiva per cui parte verso l'alto; man mano che diminuisce la pressione esterna e l'aria continua ad arrivare si prende sempre più velocità e si esce fuori della superfice per ricadere lungo, disteso, come un salame, per cui solo il personale di superfice riesce a rimetterlo in verticale, provvedendo a scaricare l'aria attraverso i polsini. Se sopra c'è un'imbarcazione ed il palombaro va a cozzare contro la chiglia è morte sicura, come pure può arrivare già morto per embolia fulminante, non avendo fatto le dovute fermate.

A La Spezia c'era un maresciallo istruttore che ci parlava, nel periodo dell'addestramento, proprio di tutto questo, con tono di sicurezza ed un tantino di presunzione. Un giorno, guarda caso, in località il Tino, mentre accompagnava un allievo a 40 metri di profondità è venuto su in questo modo ed ha rischiato assai, facendo una figuraccia difronte a tutti noi.

Questo modo di venire a galla si chiama "pallonata".

L'embolia gassosa

Il palombaro respira aria naturale, la cui composizione è di circa il 79% di azoto, il 20% circa di ossigeno, poca anidride carbonica, tracce di elio ed altri gas.

L'azoto è un gas inerte, ma ha la proprietà di sciogliersi nel sangue e fino a quando il corpo è sotto pressione circola regolarmente. Se viene liberato troppo repentinamente dalla pressione si formano delle bollicine che entrano in circolo e quindi in alcuni punti del sistema circolatorio possono provocare il blocco: se ciò avviene nella vena che conduce al cuore l'embolia diventa fulminante. Può altrimenti essere paralizzante e nella forma lieve dolorifica. La bottiglia di gazzosa che è limpida e diventa di colpo agitata per la risalita di bollicine, quando si apre, è un esempio calzante per spiegare il fenomeno. Ed i gas, infatti, si sciolgono nei liquidi in funzione diretta della loro pressione. Così l'azoto nel sangue. Ma a profondità superiore dei 12 metri il gas non si scioglie più perché il sangue ha raggiunto una densità tale che non lo consente.

A Taranto anch'io sono stato colpito da una lieve forma di embolia dolorosa, a causa di soste sbagliate, e sono stato in camera di decompressione due notti e due giorni, con l'assistenza esterna di un sanitario.

Se un palombaro viene fuori a pallone da una profondità superiore ai 15 metri, e sul fondo ha molto lavorato, quindi ha respirato tanto azoto, se è ancora vivo deve tornare immediatamente sotto e fare la decompressione; se invece viene su svenuto gli viene legata una zavorra ai piedi e allentata tutta la valvola di scarico in modo che scarica da sola, per dargli spinta negativa, lo si ricala filando con la guida cui si è legato, alla profondità dove ha operato, ancora per pochi minuti, per riportarlo quindi in zona di inizio fermate, cioè a metà pressione assoluta. Questa si calcola così: se ha

lavorato a 40 metri vi si aggiunge la pressione atmosferica a livello del mare, pari a 10 metri circa e quindi la somma fa 50; si divide questa a metà, che fa 25, si tolgono i 10 metri di cui sopra e diventa 15. Se ha lavorato un'ora, il tempo complessivo di fermate è intorno alle 3 ore circa e viene coperto a tappe di tre metri, l'ultima della quale, sempre a 3 metri, la più lunga di tutte.

La regola dice 2 ore di sosta, ma, per sicurezza, si allungano i tempi, i quali vengono regolati dal personale di superfice, gente seria e capace, soprattutto per quanto riguardo quello che ti veste e ti spoglia, con il quale comunichi e ti fa da guida.

L'embolia è l'inconveniente peggiore al quale un palombaro può andare incontro, anche se oggi molte cose sono cambiate in meglio ed il palombaro viene mandato a fondo unitamente ad una piccola camera di decompressione, ed in caso di emergenza grave viene tirato su e le fermate si fanno all'asciutto, magari facendo le parole incrociate. Pare che oggi anche i tempi di fermata siano stati diminuiti.

Avvelenamento da anidride carbonica.

A grande profondità e lavorando parecchio, si consuma molto ossigeno, ed a quei tempi il rifornimento d'aria veniva fatto a mano, anche con due pompe accoppiate e con otto persone a girare...e le pompe sono veramente dure da muoversi, tanta è la pressione. Da sotto si sentono i colpi dei pistoni sotto sforzo, *ciuff, ciuff.* Ogni tanto devi interrompere il lavoro, l'aria non basta mai; con due colpi lunghi sulla guida chiedi più aria, senti un aumento per pochi minuti, poi la solita mandata. Se si insiste troppo nello sforzo si rischia l'avvelenamento da anidride carbonica. L'unico sintomo è un leggero stordimento che può essere seguito dalla perdita di coscienza e quindi dalla morte, in maniera dolce (così dicono).

Oggi, con i compressori, l'aria è sempre in abbondanza e questo rischio non c'è.

Il colpo di ventosa

Anche se raro, è questo un inconveniente che si verifica scendendo, per una qualche causa, a velocità eccessiva, come quando il palombaro si lascia andare quando l'aria non è ancora entrata nello scafandro. Se ciò avviene da zero a 12 metri si ha la morte perché il volume d'aria interna si riduce della metà, provocando un risucchio come fosse una ventosa che porta tutte le parti molli del corpo verso la testa, compreso il sangue, facendo scoppiare tutte le vene. Mi raccontavano che una volta si è verificato che per togliere l'elmo l'hanno dovuto segare ed al palombaro sono usciti perfino gli occhi dalle orbite.

L'ebrezza della profondità

Con lo scafandro si può scendere pure a cento e più metri, ma solo per pochissimi minuti e facendo pochissimi movimenti per non affaticarsi; se si insiste c'è il rischio che l'aria diventa narcotica, quasi ad ubriacare il soggetto; ed a quella profondità, avere una sbornia, diventa un dramma.

Apparecchi ad ossigeno

Con questi apparecchi non c'è il rischio di embolie e si possono raggiungere grandi profondità senza dover fare fermate, ma più la profondità aumenta, maggiore è il consumo di ossigeno e quando si oltrepassa certi limiti si può verificare l'iperossiemia (troppo ossigeno nel sangue) con conseguenze anche letali; oppure il contrario, cioè poco ossigeno (anossiemia) quando per dimenticanza il sub non fa il lavaggio del sacco che consiste nel levare tutta l'aria naturale che c'è dentro il sacco polmone e viene irrorato ossigeno puro. Anche qui, come nello scafandro c'è il rischio di avvelenamento da anidride carbonica.

Gli erogatori di ossigeno vengono impiegati, oltre che nella pratica sportiva subacquea, per lavori leggeri, controlli, verifiche.

Il panico

Sia al palombaro che al sommozzatore, a qualunque profondità, possono capitare inconvenienti di diversa natura, difronte ai quali se la deve sbrigare da solo. In questi casi guai a perdere il controllo di se stessi. Ci si deve sforzare di stare calmi, ragionare prima di prendere qualunque iniziativa che potrebbe peggiorare la situazione già grave. Col panico arriva l'affanno, con l'affanno l'aria non basta più, e solo stando calmi il problema si può risolvere.

Ho conosciuto un esperto palombaro che ha lavorato in Cina il quale mi ha raccontato che lavorando in un porto di cui non ricordo il nome, dove c'erano delle navi ormeggiate e lui doveva andare sotto e lavorare dall'altra parte. In questi posti l'alta e bassa marea produce dislivelli di diversi metri, per cui la nave si è abbassata, la guida e la manichetta sono rimaste sotto lo scafo, impedendo di rivenire su. Egli ha dovuto aspettare sei ore che tornasse l'alta marea per venire galla, e se in quel caso non fosse stato calmo ci sarebbe rimasto per sempre.

A Taranto, quando facevamo lo sminamento, la ricerca doveva essere generale, pezzo per pezzo dei fondali, e per far ciò dovevamo operare scacco per scacco, delle dimensioni di 100 x 20 metri. Si segnalava la zona con quattro galleggianti con a fondo due sagole di corda che andavano dal corpo morto di una boa all'altra longitudinale, e da una sagola latitudinale da destra a sinistra. Il palombaro faceva scorrere quest'ultima di un metro e mezzo prima da una parte poi seguiva la sagola e arrivava dall'altra parte sempre seguendo la sagola stessa; e così dall'altra parte in modo che il fondo veniva perlustrato palmo palmo. E quando si trovava l'ordigno lo si segnalava con una boetta, poi in un secondo tempo veniva recuperato o fatto brillare, a seconda di cosa di trattasse.

Un giorno siamo stati chiamati d'urgenza a Molfetta. Dentro il porto era stato ancorato alla rada un motopeschereccio che aveva imbarcato una mina urtante. L'avevano tirata su con la rete poi l'avevano legata all'occhiello e sollevata col bigo di bordo per posarla a poppa, sopra il piano rialzato dello specchio di poppa, più alto

della coperta di una quarantina di centimetri. Come l'hanno adagiata si è sbandata, essendo rotonda, ed un urtante si è per fortuna incastrato tra due tavole marce, senza provocare l'esplosione. In seguito di ciò, l'equipaggio era immediatamente fuggito a terra con un battello. L'urtante è di piombo e si piega facilmente, per cui avrebbe potuto provocare la rottura della fiala che innesca l'esplosione. A S. Benedetto avevamo avuto una tragedia causata da una circostanza analoga e che aveva fatto diversi morti.

Siamo giunti in tre, con l'autorespiratore, ed appena abbiamo constatato la posizione dell'urtante ci siamo rivolti in un vicino cantiere per farci prestare una lama di sega. Con questo attrezzo abbiamo fatto un cerchio sulle tavole, liberando lo spazio circostante l'urtante, quindi abbiamo richiamato l'equipaggio ed abbiamo fatto mettere in moto il natante. La paura era forte, soprattutto quando ci trovavamo alle prese con la sega, anche perchè sarebbe bastata una minima oscillazione per provocare l'irreparabile. Siamo andati fuori porto, abbiamo alzato la mina con il bigo di bordo e filata a fondo. Quindi siamo scesi sotto e con la prassi consueta abbiamo fatto esplodere l'ordigno. La colonna d'acqua che si è sollevata ed il botto sono stati una liberazione.

Nelle operazioni di sminamento bastava distrarsi per procurarsi dei guai. Una volta un palombaro che si è girato una diecina di volte sempre dalla stessa parte, tra guida e manichetta, ha formato un intrico, avvolgendosi insieme, per cui non riusciva più a comunicare sopra, né a ricevere segnali, perché i colpi non arrivavano né da una parte né dall'altra. E' stato assalito dal panico ed ha fatto un macello e si è attorcigliato anche le sagole con cui svolgeva il lavoro, venendo poi su a pallone, legato come un salame. L'abbiamo dovuto sciogliere con il coltello: ciò perché non ha avuto la calma di riflettere e rifare gli stessi giri dalla parte opposta, come pure di fare all'inizio i giri alternativamente sulle due parti. Comunque gli è andata bene, ma si è talmente impaurito che ha rinunciato a proseguire nel fare quel lavoro ed è andato a fare l'attendente.

I giorni festivi

I giorni festivi li dedicavamo alla caccia subacquea, ma eravamo solo in due a farla in quanto gli altri preferivano dormire o andare in franchigia. Facevamo due ore ciascuno con alcuni marinai volontari che stavano sopra e ci mandavano aria. La profondità era poca ed a 5/6 metri gli scorfani erano abbondanti. Cacciavamo con la fiocina o prendevamo frutti di mare.

A quei tempi ero un accanito fumatore e stando sotto, non essendoci la tensione del lavoro, mi spippavo qualche sigaretta dentro lo scafandro; la guida me la metteva in bocca (dopo averne fumato già una sopra), prima di tornare sotto, e giù finivo di fumarla. Però era disgustosa e quando spegnevo la cicca facendo entrare un po' d'acqua dalla valvola di scarico, sembrava puzza di friggitura.

Fine del servizio militare

Dopo sedici mesi passati a Taranto, gli ultimi due sono stato trasferito al Servizio Difesa Antimezzi Insidiosi di Ancona, dove ho trovato lavoro per quando mi sarei congedato, presso la ditta Dorica, specializzata in lavori marittimi e recuperi subacquei. E' stato come dover ricominciare tutto da capo. Si lavorava quasi sempre dentro al porto, la profondità massima era di 12 metri, quindi al riparo da rischi di embolie, ma sempre con visibilità zero. Si faceva tutto al tatto; si finivamo lavori di mesi senza averli mai visti, ma con i polpastrelli delle dita pure sanguinanti. Poi con l'abitudine tutto diventò normale.

Da civile ci si deve arrangiare e fare vari lavori che consistevano nel costruire o riparare banchine danneggiate dalle bombe, armate o gettate sul posto, oppure con blocchi costruiti a terra e messi in opera, costruzione di scali d'alaggio, vari di piroscafi e petroliere nel cantiere navale, recupero di materiale vario, ecc. L'inizio è stata una sofferenza, perché ti rendi conto che da militare si imparava solo ad andare sott'acqua, qui invece bisognava fare lavori complessi e bisognava saperli fare.

Quando ormai ero sicuro di me e capace di fare qualunque cosa ragionevole mi fosse richiesta ed avevo acquisito la fiducia della ditta e del G. Civile, arriva l'imprevista mazzata (era il 1964): due interventi al Rizzoli per ernia al disco nel giro di tre mesi con una sentenza di divieto assoluto di proseguire nell'attività. Quando raccoglievo i frutti di tutti i sacrifici, smettere è stato un dramma. Mi sono dovuto adattare ad altri lavori, tra cui 10 anni nel cantiere navale Marchegiani di S. Benedetto.

Ritorno all'origine

Una ditta di Roma aveva vinto la gara d'appalto della banchina che attualmente va dalla cabina della Finanza fino allo scalo d'alaggio nel porto di S. Benedetto. Era il primo lavoro marittimo che facevano in quanto avevano costruito sempre e solo case e strade, senza rendersi conto della grande differenza con un lavoro marittimo, privi di un dirigente o un operaio capace. Sono giunti con un capo cantiere e un gruppetto di muratori; finché si è trattato di costruire blocchi di cemento, tutto bene, ma poi, quando è arrivato il momento della messa in opera, hanno mandato da Roma una grossa gru e due sommozzatori incapaci, senza un natante, senza un pontone, senza una zattera. In una settimana di lavoro hanno messo in posa un solo blocco, tutto sbandato e subito, l'assistente del Genio Civile, Castaldi, ha fatto sospendere i lavori. Ci conoscevamo da quando era in Ancona e mi ha proposto se me la sentivo di farlo io quel lavoro. Ho accettato anche se un po' dubbioso per via della schiena. Ma appena messo la testa sott'acqua, è stato come non avessi mai smesso; erano passati quasi dieci anni ma mi sono subito ritrovato nel mio ambiente naturale.

Ho preteso carta bianca, ho fatto tutto a modo mio: prima ho rispedito a Roma i sommozzatori, poi ho preso alcuni galleggianti del Genio Civile che erano accantonati sulla banchina e li ho fatti collegare insieme da una officina in modo da realizza-

re una zattera lunga otto metri e larga cinque. In sei mesi ho portato a termine l'impresa ed a regola d'arte, con i complimenti della ditta e del Genio Civile.

La ditta mi ha proposto di passare alla sue dipendenze per altri lavori che aveva in programma, ma ho rifiutato per paura che mi potessero insorgere i vecchi problemi di schiena e quindi sono tornato da Marchegiani.

Mentre lavoravo a quella banchina ci siamo dovuti fermare perché un grosso pontone della ditta Maggioni giaceva affondato da alcuni anni proprio dove doveva passare la costruzione e bisognava quindi farne il recupero, tirarlo fuori e portarlo fuori zona. E siccome io ero l'unico palombaro che si trovava in zona, il signor Maggioni mi ha chiamato per i rilievi. Il relitto presentava una ventina di falle ed il mio preventivo è stato di 4 giorni di lavori per tamponarlo; la mia proposta gli è sembrata un'esagerazione ed anche tutte quelle falle gli apparvero eccessive, per cui si è rivolto ad un palombaro di Ancona.

Io conoscevo questo individuo che lavorava per il Genio Civile ed i suoi limiti, anche di coraggio. Quando è venuto a S. Benedetto si è rivolto a me per sapere com'era la situazione ed io gli l'ho esternata. Lui, dopo aver fatto la visita ha dimezzato il mio preventivo, dichiarando l'esistenza di dieci falle e due giorni di lavoro.

Io avevo detto la verità sul numero di falle e ci rimasi male per questo comportamento che contraddiceva apertamente un collega di lavoro. Ebbene, il nuovo arrivato, ha lavorato due giorni e quindi ha dichiarato che tutto era pronto. Il terzo giorno cinque motopompe erano pronte per iniziare il recupero ma lui non si è presentato e pertanto hanno dato il via egualmente. Io non dico che lo scafo doveva essere stagno, ma per venire su un relitto, almeno, l'acqua che entra deve essere inferiore a quella che esce. Dopo due ore il pontone non si è mosso di un millimetro e Maggioni è tornato da me ed io mi sono rifiutato. Solo con l'intervento della Capitaneria di Porto sono stato costretto ad andarci. Non dico cosa aveva combinato il mio collega: tavole mezze inchiodate e con chiodi tutti storti, messe di lungo anziché di traverso. Ho dovuto togliere tutto e ricominciare da capo. Finito di tamponare hanno ripreso a pompare e dopo un'ora il pontone galleggiava per cui è stato portato via.

Lo stesso individuo, quando eravamo in Ancona, si era reso protagonista di un episodio sconcertante. Chiamato da un armatore straniero che aveva avuto l'elica della nave incagliata in un rotolo di cavi d'acciaio, ne aveva fatto l'ispezione subacquea. Interrogato sulle condizioni dell'elica e se questa presentava lesioni o altre menomazioni, rispose che tutto era a posto, dopo di che fu invitato a mettere per iscritto la relazione. Prima di agire bisognava sapere come stava l'elica in quanto una sua menomazione non avrebbe permesso manovre corrette ed efficaci. Non fidandosi di un tale responso chiamarono me che, dopo l'immersione, riferiii che le pale che avevo visto erano a posto; quando mi chiesero quante pale avevo visto risposi: *Tre!* Mi ringraziarono ed invitarono anche me a fare la relazione. Praticamente l'altro non

aveva controllato che mancava una pala! Più tardi ritornai sotto per tagliare con speciali forbici quei cavi e così, la nave, liberata dagli impedimenti, potette entrare in cantiere per le riparazioni del caso.

Ce n'erano tanti di questi mistificatori nel nostro ambiente, ma c'erano anche tanti bravi e bravissimi palombari.



Quando sono tornato da Marchegiani, dove ero addetto al ritiro ed al varo dei motopescherecci, un giorno ho visto un bimbo, che stava sulla banchina, tuffarsi in acqua. Mi sono subito precipitato, ho visto solo una mano fuori del pelo d'acqua. Mi sono buttato ma quando sono riemerso la mano non c'era più ed ho percepito solo un'ombra scura poco distante. Ho allungato un braccio e mi sono imbattuto nella testa e l'ho tirato per i capelli. E' stata una fortuna perché l'acqua era sporca e non si vedeva nulla. L'ho fatto vomitare e riprendere; più tardi ho appreso che aveva 9 anni ed era il figlio di Peppe il Portese, comandante di un motopeschereccio.

Un giorno, dopo diversi anni, incontro un giovane e una ragazza; lui mi chiama per nome e mi chiede se lo riconosco. Rispondo di no e lui mi dice che era vivo per merito mio: era il figlio de *lu Portese*.

Un'altra volta, sempre nei pressi di dove lavoravo, due bambini si divertivano stando sopra un battellino a sbandarlo da una parte e dell'altra; li ho richiamati più volte ma essi non mi hanno dato retta. Poco dopo il battello si è rovesciato ed uno è rimasto sotto. Per fortuna io ero ancora nei pressi ed ho dovuto fare un'altro bagno.

Quando lavoravo in Ancona, un proprietario terriero di S. Benedetto, un certo Sgattoni, è venuto a casa a chiedermi se ero disposto ad andare a Castel di Lama da un suo contadino perchè il figlio di questi, nel fare il bagno in un laghetto che era nel suo fondo, era annegato.

Era di domenica e mi trovavo a casa, per cui con un camioncino siamo andati in Ancona a prendere l'attrezzatura. Quando siamo arrivati sul posto, il lunedì, il lago era circondato dai curiosi della zona, mentre i pompieri stavano ancora tentando di recuperarne il corpo. Non trovando alcuno capace di vestirmi e farmi da guida mi son dovuto fidare di uno che mi sembrava il più sveglio, un sambenedettese, Mimì di Pignaiole (Domenico Pignotti, ndr). Il lago era abbastanza grande e fatto ad imbuto e siccome quando ero a Taranto mi era capitato di andare a prendere un altro morto nel Mar piccolo, nel punto dove era annegato c'era una sorgente d'acqua dolce ed il fondo era fatto ad imbuto, ma non riuscivo a trovarlo, e tutt'intorno c'era un fondale di cinque metri. Allora mi sono avventurato verso il centro che finiva alla profondità di 25 metri e l'ho trovato che aveva negli occhi, nelle labbra, nelle narici, sui fori auricolari, sotto le ascelle e nell'inguine, centinaia di bomboletti che si erano già ...attaccati al pasto, ottimo ed abbondante.

Sulla scorta di questa esperienza sono sceso giù per un buco nero dove non si vedeva nulla ed ho toccato qualcosa di freddo: era lui, un ragazzo di venti anni. Mi sono tolto la corda con cui ero legato, l'ho messa intorno al cadavere, quindi sono risalito, per paura che se facevo tirare su prima il morto, il personale che mi mandava l'aria si sarebbe interessato al morto ed avrebbe smesso di pompare aria, così i morti sarebbero stati due.

Qui mi preme ricordare che sei anni dopo la fine del servizio di leva, sono stato richiamato a Varignano per due mesi, dove ho frequentato un corso di aggiornamento sulle novità della subacquea, come la sostituzione della pompa d'aria con il compressore ed il citofono installato sull'elmo. Ho fatto un altro corso ancora dopo dieci anni, ma solo per cinque giorni di visite mediche.

Nel periodo del corso di leva, a La Spezia, eravamo in sedici e tutti ambivamo ad un buon punteggio agli esami, onde poter scegliere la zona di sminamento, e tutti preferivano Taranto in quanto vi si guadagnava di più per via del fondale; essendo un porto di grande importanza strategica era disseminato di esplosivi. Il punteggio veniva assegnato in base a diversi fattori: oltre alla teoria c'era la valutazione sul modo con cui compivi alcuni lavoretti a piccole ma soprattutto a grande profondità, sul come scendevi e la capacità di mantenere il controllo delle proprie emozioni.

Quando si scendeva sui fondali alti, specialmente, si calava tenendosi con la mano sullo scandaglio, poi, quando di risaliva, bisognava farlo allo stesso modo perché è lì che andavano fatte le fermate, rimanendo attaccati al cavo. Quando eri sul fondo e l'acqua era torbida, dovevi lasciare lo scandaglio, perché se rimanevi attaccato di sopra se ne accorgevano vedendo le bollicine dello scarico che escono sempre allo stesso posto. Quindi lo si doveva lasciare e poi ritrovarlo per fare la risalita. Se stavi fermo ed avevi paura di allontanarti il punteggio era basso. Io mi sono studiato un sistema: nascondevo nella tasca un gomitolo di spago ed una volta arrivato in fondo ne legavo un'estremità allo scandaglio e spaziavo; quando dovevo risalire seguivo lo spago. Ho copiato da Arianna nel Labirinto.

Ho detto delle cose belle e delle cose brutte, ma dimenticavo di ricordare che in Ancona, quando ho iniziato ed ho trovato lavori nuovi e diversi da quelli militari, ho dovuto appoggiarmi a palombari più esperti, ma non ho trovato sincera collaborazione, anzi, qualcuno, forse per gelosia di mestiere, ha provato a boicottarmi dandomi suggerimenti sbagliati. Quando ho capito questo mi sono fatto furbo e prima di iniziare un nuovo lavoro, la sera, dopo la giornata lavorativa, quando in cantiere non c'era più nessuno, il lavoro me lo facevo in miniatura, uguale a quello che mi attendeva il giorno dopo, per cui, quando scendevo in acqua ad eseguire quello vero mi trovavo avvantaggiato. Qualche anno dopo ho avuto la soddisfazione che quei colleghi presuntuosi, gelosi e spacconi, sono venuti a chiedermi dei pareri e mi sono diventati tutti amici.

Finita l'attività subacquea mi serviva una dichiarazione della ditta, attestante solo il periodo del servizio prestato. Il documento rilasciato invece recita così: *Si dichiara che il signor Rosati Camillo ha lavorato alle nostre dipendenze con la qualifica di palombaro per la durata di anni undici, svolgendo il proprio lavoro col massimo impegno, diligenza e capacità; si dichiara inoltre che il signor Rosati è persona seria, onesta e stimata. Il suo datore di lavoro, come tutti i suoi colleghi di lavoro hanno la massima considerazione del signor Rosati.*

Gli ultimi quattro anni di attività lavorativi li ho fatti in una officina metalmeccanica O.M.C. di Candidori, dove mi sono trovato un po' a disagio per via di un mestiere di cui conoscevo poco i vari aspetti tecnici, per cui mi utilizzavano a fare l'autista del camion. Tutto sommato però mi sono trovato bene ed a 68 anni sono andato in pensione. Ora a 73 il pensiero mi ritorna spesso all'attività subacquea e provo tanta nostalgia nel vedere in televisione quei fondali stupendi e, confesso, che me la sentirei di rifare u'immersione...anche senza sigaretta, perché ho smesso di fumare.

Recensioni da Malta (a cura di G. Cavezzi)

AA. VV. ***Proceedings of History week 1999. "Aspects of Maltese History During French Rule 1798-1800"***, The Malta Historical Society, ed. William Zammit, Malta 2002, pp. 172, ill. b. e n.

Dal 19 al 23 gennaio 1999 si è svolta la settimana della Società Storica Maltese e questo volume ne raccoglie le letture e le comunicazioni. L'argomento oggetto di riflessione è stato il periodo della presenza francese sull'isola, un momento nodale nalla storia civile e militare di Malta nonché per l'Ordine dei Cavalieri di S. Giovanni che ne aveva caratterizzato le vicende per oltre due secoli.

Dopo la breve presentazione dell'editore, troviamo, dello stesso William Zammit, *Communicating a New Regime: The Maltese Printed Product during the French Occupation (1798-1800)* (1-51), una rassegna della stampa locale del periodo, rappresentata essenzialmente dalla raccolta di 10 numeri del "Journale de Malta", di bandi, prammatiche, avvisi, ecc., quasi tutti con il testo bilingue italiano e francese. L'esposizione mostra anche il documento prodotto dal "Generale Graham ai Maltesi" il 19/6/1800 per complimentarsi del loro comportamento durante l'occupazione straniera e della loro riacquistata libertà, il tutto espresso in chiaro italiano. Conclude il lavoro una ricca appendice documentaria.

Segue Franco Bruni, *Musica alla Cattedrale e alla Concattedrale di Malta durante l'occupazione Francese (1798-1800)* (53-65), unico articolo in italiano, di un autore culturalmente cresciuto alla Sapienza di Roma e quindi alla Biblioteca dell'Accademia di S. Cecilia, nonché alla Discoteca di Stato.

Victor G. Griffiths, ha ricostruito una cronaca avvincente di quei fatti attraverso i documenti appartenuti all'Inquisitore di Malta, Mons. Carpegna. Nel suo *A Letter to Inquisitor Monsignor Carpegna comprising a "Diary" account of events of the French Occupation (1798-1800)* (67-96) riporta tra l'altro la fedele trascrizione dal diario redatto da Ignazio De Bono, cancelliere del S. Ufficio a Malta.

John Azzopardi presenta in forma analitica l'inventario dell'archivio personale del Gran Maestro Hompesch, comprese le carte dei riordini effettuati del consistente e prezioso patrimonio documentario. *The Personal Archives of Grand Master Hompesch* (97-103) è una guida di assoluta importanza nello studio della storia di Malta del periodo Francese e per capire *...il perfido comportamento dei cavalieri francesi* ...in quella circostanza.

Antonio Espinosa Rodriguez, in *Documents and Artefact of the French Period at the Malta Maritime Museum* (105-108) illustra le opere esposte al Museo Marittimo di Malta.

Quelle di Joseph F. Grima, *A Glimpse an the 1798-1800 Register in the Qormi Parch Archives* (109-119), sono pagine dedicate ai registri parrocchiali di S. Giorgio, dalle quali è possibile desumere diverse notizie ai fini di un indagine sull'evoluzione del tessuto demografico negli anni in questione. Di significato quasi analogo sono quelle di Paul Catania, in *The Naxar Parisch Archives: The French Connection* (121-129), dove l'indagine si rivolge all'Archivio Parrocchiale di uno dei tre cantoni in cui è divisa Malta, quello di Naxar.

Di Winston L. Zammit è *Some Minor Figures connected with the Maltese Uprising against French (1798-1800)* (131-136), ossia le figure di secondo piano nella fase insurrezio-

nale dei maltesi all'arrivo degli invasori. Ci dicono della loro origine i cognomi come Trevisan, Castelletti, ma anche delle loro discendenze, come un Muscat, medico dell'Ordine Navale Maltese.

Frans Ciappara con *The "Great Fear" of the French Revolution in Malta* (137-157) fa un'ampia esposizione del repertorio documentario indagato sul periodo, sia nelle fonti locali che in quelle internazionali, attraverso i diversi punti di vista formulati sugli accadimenti.

Jean Gaillard attraverso *Malte 1798: Cronique du temps des Français. Qui etait le Capitaine Masson*? (159-164) si pone l'interrogativo su un personaggio francese che fu travolto nel bagno di sangue che precedette la cacciata delle truppe napoleoniche.

Luois Cini e William Zammit con *Bibliography of the French Rule in Malta: 1798-1800: an update* (165-166) ci forniscono uno strumento di approfondimento del complesso quadro storiografico, attraverso un'ampia bibliografia.

Comunque, la visione complessiva del periodo storico, pur non coincidendo cronologicamente in modo pedissequo all'analogo periodo attraversato dai diversi stati italiani, somiglia in buona parte, sia per i modelli applicativi del nuovo potere che per le risposte del contesto locale in termini di consenso o di opposizione. Quello che emerge in modo palpabile è soprattutto l'uso dell'italiano che, con la "liberazione" inglese, gradualmente, perderà l'antico ruolo di strumento ufficiale di comunicazione linguistica.

Le ultime pagine sono riservate per le schede informative sugli autori dei contributi.

Joseph Muscat, ***Food and Drink on Maltese Galleys***, pin, Malta 2000, pp. 48 ill. b. n.
Tra XVI e XVII secolo il Mediterraneo è stato uno dei più ampi teatri della storia bellica, della storia che ha visto contrapposti essenzialmente i cristiani ai mussulmani e dove, da vere protagoniste, hanno giuocato un ruolo decisivo le galee maltesi. Vere e proprie macchine da guerra, queste dovevano trasportare uomini addetti ai remi ed alle manovre, soldati deputati alle artiglierie e truppa d'assalto per gli sbarchi o i confronti sui ponti delle navi. Da tempo ormai si era perso l'uso della versatilità degli equipaggi, per cui diverse erano le specializzazioni; per ogni classe di uomini imbarcati a bordo si prevedevano anche logistiche diverse, negli equipaggiamenti, negli alloggiamenti e nel vitto.

E' questo il tema che Muscat affronta, dopo avercene illustrati tanti altri diversi dell'epopea maltese, con le sue precedenti pubblicazioni. Non si tratta ovviamente solo di procurarsi le risorse alimentari, tanto per restare in uno degli ambiti citati, ma bisogna anche conservarle, cuocerle e distribuirle. Ed ecco allora i vari comparti della nave deputati a queste funzioni, gli strumenti, i tempi, le modalità, le loro gerarchizzazioni.

In un tempo in cui non era stato ancora inventato il frigorifero, ed il ghiaccio non poteva supplire alla conservazione, una delle soluzioni più frequenti per avere cibo fresco era quella di portarsi gli animali a bordo e qui attendere che dessero le uova o il latte, oppure che fossero macellati per ricavarne le carni. Anche il fumo, quindi il tabacco e le pipe, appartengono alla sfera della logistica di bordo.

Tutto questo l'autore illustra con dovizia di particolari documentari e disegni, diversi dei quali di suo pugno. Insomma un ulteriore spaccato di storia, non secondaria e comunque interessante.

Joseph Muscat - Andrew Cuchieri, ***Naval Activities of the Knights of St. John. 1530-1798***, Midsea Books Ltd, Malta 2002, pp. 240, ill. b. e n. + colore.

Per la prima volta Joseph Muscat non firma da solo un lavoro su Malta. Accanto a lui, di cui sono state ampiamente illustrate le attività storiografiche, compare Andrei Cuschieri, uno studioso nato a Malta nel 1933, che ha compiuto gli studi post-universitari a Roma ed a Toronto. Docente di diritto canonico all'Università S. Bonaventura di New York, ha insegnato tale disciplina anche alla Scuola di Teologia di Toronto. Tra il 1974 ed il 1987 ha coperto il ruolo di giudice presso il Tribunale Regionale dei Matrimoni nella stessa Toronto. E' autore di diversi libri ed articoli nella sua disciplina ma anche di altri argomenti di carattere sociale.

Dopo alcune pagine introduttive sulle finalità del libro, troviamo il capitolo dedicato ai Cavalieri ed al loro peregrinare prima della definitiva scelta maltese. Il secondo capitolo tratta delle barche che hanno caratterizzato la flotta militare dell'Ordine, attraverso la varie tipologie e le loro fasi evolutive, in un'accurata ricostruzione delle evidenze tecniche e morfologiche che ne connotano la diverse peculiarità. Molto del materiale appartiene al già conosciuto repertorio di Muscat, ma qui si ha particolare cura della terminologia e del corredo figurato.

Un altro capitolo, con le stesse peculiarità esplicative, tratta delle navi mercantili.

Abbastanza inedito, almeno rispetto ai precedenti lavori degli autori, è l'approfondimento sulla guerra di corsa che i Cavalieri di Malta hanno esercitato nel Mediterraneo, nelle diverse direzioni e con le diverse finalità, dove l'obbiettivo preminente è stato il mondo mussulmano, e dove il confine tra gli aspetti bellici, quelli politici e quelli economici ci appaiono assai sfumati, all'interno di una situazione in cui i protagonisti hanno elevato quel tipo di impegno "professionale" a modello esistenziale.

Un altro capitolo ancora si occupa delle armi impiegate a bordo delle navi, armi personali o di gruppo, di piccola e grande gittata (pistole, fucili, moschetti, bombarde, mortai, ecc.), illustrandone le varie munizioni, attraverso disegni o con la presentazione di modelli reali conservati nei musei maltesi L'ultimo capitolo è dedicato alle fasi costruttive della galea maltese, alle fasi di varo e di ricovero in arsenale.

Conclude il volume un interessante e nutrito glossario sui termini di questo composito universo marinaro, una vasta bibliografia e l'indice dei nomi.

Di tutta la trattazione vanno sottolineati due aspetti che fanno del libro un'opera significativa: il primo è l'uso straordinaio delle fonti; il secondo è l'iconorafia, vasta e diversificata, soprattutto nella parte descrittiva della vita di bordo, dove con impietoso realismo vengono rappresentate anche le condizioni di degrado dei rematori, "bonavoglia" o schiavi mussulmani che fossero, e il trattamento loro riservato (le scene di questo spaccato di vita sono di Joe Mallia). Viene ricordato (p. 142) che nel 1673 un centinaio di schiavi tentarono la fuga dall'isola a bordo di una polacca; ripresi..*La Giustizia con una ricordevole punizione fece mozzare a ciascuno il naso, e l'orecchio, a terrore de gli altri*, come dice Dal Pozzo (Verona 1703).

Un libro che diventa una "tappa" obbligata per gli studiosi della storia mediterranea, che si presenta accattivante anche nella veste esteriore, munito di robusta copertina e di una elegante fodera illustrata a colori. L'indirizzo per eventuali informazioni sul costo ed il recapito, anche per altri lavori, è MIDSEA Books Ltd, Carmelites Street. Sta Venera HMR II, Malta (www.midseabooks.com)

Recensioni dalla Spagna

"Historia Agraria", revista de agricultura e historia rural, Diciembre 2002, SEHA, Universidad de Murcia, pp. 302.

Questo numero della rivista dita dal Seminario di Storia Agraria (SEHA) dell'Università di Murcia, è dedicato ad una serie di studi monografici sulla pesca nella Spagna contemporanea.

L' "introducion" è di Jesus Giraldez Rivero (11-12) e serve a mettere in luce la varietà degli interventi, caratterizzati da un taglio localistico che rispecchia la mutevolezza delle condizioni ecologiche e sociali in cui l'attività peschereccia si è svolta e si svolge, determinando anche le tecniche di pesca e l'organizzazione che vi presiede.

Ernesto Lopez Losa, con *Una aprosimacion al sector pesquero tradicional vasco (c. 1800-c. 1880)* (13-44) tenta un'analisi di lungo periodo della pesca praticata lungo la costa basca nel XIX secolo, evidenziandone la produzione con diversi schemi statistici, distinguendo il pesce fresco da quello salato, ed ancora, dal baccalà, evidenziando il consumo interno e quello esterno. Una ricerca molto accurata che ha utilizzato diverse fonti a stampa dell'ufficialità, ed una straordinaria bibliografia.

E' di Segundo Rios Jimenez *La industrializacion de la pesca en la provincia de Huelva (1800-1930)* (45-68), dove troviamo ancora altre statistiche e grafici sull'evoluzione, in termini di mezzi, della pesca, e l'entità delle catture di una specifica provincia. L'autore ritorna ancora con *Armadores de Cadiz: competir y cooperar* (91-112) ricco di referenze su una flottiglia che ha puntato sulla cooperazione e l'ammodernamento.

Abbiamo poi di Jaquin Ocampo Suarez-Valdes *Cambio tecnico e industrialiacion pesquera en Asturias (1880-1930)* (69-90) con cui si esamina tutto il quadro tecnologico che ha condizionato lo sviluppo della pesca, non solo spagnola: dalla propulsione a motore nelle barche (in epoca pressoché sovrapponibile a quella adriatica), seguita da quella delle metodiche di refrigerazione, quindi agli strumenti elettronici di orientamento e di cattura.

Concludono la serie Ana Isabel Sinde Cantorna, Maria Teresa Fernandez Vasquez e Isabel Dieguez Castrillon con *El processo de difusion tecnologica en la pesca de altura del norte Espana* (113-136), che riprende argomenti esposti in precedenza ma nell'ottica esclusiva della pesca d'altura.

Il volume si completa con due studi: *La comunidad y el monasterio: el Senorio de Santa Maria en el Valle de Valdeiglesias (siglos XII-XIV)* (137-155), di Inaki Martin Viso, e, del Grupo de Investigacion Historia de Salamnaca, *La naturaleza y el mercado: orientaciones para una exploracion agraria a finales del siglo XIX* (155-178).

La rubrica dei "dibattiti" sul tema *Sobre el atraso de la agricoltura de la agricoltura espanola contemporanea* offre i contributi di Enrizue Llopis Agelan *Otras caras "menos amables" de la agricoltura espanola contemporanea* (179-198), Jordi Palafox *Las agricolturas espanolas e lo siglos XIX y XX: el meior de lo mundos posibles?* (199-206), Pere Pascqual y Carles Sudria *Nota sobre El pozo* (207-216), James Simpson *El pozo, y el debate sobre la agricoltura espanola* (217-230). Si ha poi l'incontro con Miguel Cabo Villaverde su *La Historia Agraria e la Fourth European Sociale Science History Conference* (231-240). Chiudono le ampie note bibliografiche e le recensioni.

G. C.

Recensioni dalla Croazia (a cura di G. Cavezzi)

"Godisniak grada Korcule", 7, Gradski Muzej Korcula, 2002, pp. 484, Ill. b. e n.
Questo numero dell'annuario curzolano è riservato alla pubblicazione degli atti relativi alle "giornate" del 2001, dedicate alla memoria dello storiografo croato Cvito Fiskovic, tenutesi dal 1° al 5 ottobre, nelle località di Orebic, Dubrovnik e Korcula. E' impossibile dare in dettaglio i riferimento dei singoli interventi per cui ci limiteremo alle citazioni, soffermandoci solo su alcune di esse.

Ecco la sequenza:

- Dinko Radic, *Spilja Zukovica pored Racisca i Peljeski kanal tijekom mladeg kamenog doba (La caverna di Zukovica vicino Racisce ed il canale di Peliesac durante la tarda età della pietra)* (19-28);
- Don Bozo Banicevic, *Crkva Svih Svetih u gradu Korkuli u archivskim documenatima od g. 1529-1625 (La chiesa di Tutti i Santi della città di Curzola nei documenti d'archivio dal 1529 al 1625)* (29-61). Si tratta un'interessante esposizione di reperti archivistici sinora sconosciuti, taluni rinvenuti nell'Archivio Vaticano; i più significativi sono riportati nell'appendice (L e visite pastorali).
- Alena Fazinic, *Crkva Sv. Barbare - Sv. Troistva u Korculi (La chiesa di Santa Barbara e della Santa Trinità a Curzola)* (63- 78).
- Vladimir Depolo, *Oporucno raspolaganje Nicole Petrovica (Il testamento di N. P.) (1486-1568)* (79-85). Il Petrovic, autore umanista, nato a Curzola e deceduto a Roma, viene ricordato attraverso il suo "Codice manoscritto" conservato presso la biblioteca Augustea di Perugia.
- Jozo Fazinic, *Prilozi povijesti Racisca: crve matice groblje (Contributo per la storia di Racisce: il registro dei morti della chiesa)* (87-98).
- Sani Sardelic, *"Pisan Svete Katarine" (Un canto per Santa Catarina)* (99-119).
- Goran Kalogjera, *Problem periodizacije knjizecnog stvaralastva na otoku Korculi (Il problema della periodizzazione nella letteratura sull'isola di Curzula)* (121-132).
- Damir Tulic, *Povijest svetog Todora i nijegovi likovni prikazi u gradu Korculi (La storia di S. Teodoro e la sua rappresentazione iconografica a Curzola)* (133-164).
- Franko Oreb, *Iz Dnevnika don Boza Depola (Dal diario di Don Bozo Depolo)* (165-192).
- Elsie Ivancich Dunin, *Korcula's moreska in the Americas (La "moresca' curzolana in America)* (193-212). Attraverso la rappresentazione di un cerimoniale storico-rievocativo, quale è la "moresca", l'autore passa in rassegna i personaggi emigrati fuori di Curzola, che hanno riproposto la manifestazione sin dalla seconda metà del 1800: negli Usa ed in America Latina.
- Alena Fazinic, *Groblje Sv. Luke u Korculi (stari dio) (Il vecchio cimitero di S. Luca a Curzola)* (215-223).
- Stanko Piplovic, *Pomorscke gradine u koculi u drugoj polovici XIX st. (Le costruzioni marittime a Curzola nella seconda metà del XIX sec.)* (225-239). Un tema trattato dall'autore più in generale sul nostro ultimo numero di "Cimbas", dedicato allo spazio complessivo della costa orientale, che qui è ampiamente sviluppato e serve a mettere in luce il ruolo dell'isola nell'ambito delle rotte adriatiche.

Di analogo significato sono i contributi che mettono in luce il patrimonio ambientale e residenziale dell'isola, di Alena Fazinic, *Kultura ladanja u Korculi, XIX st. (La cultura delle residenze estive a Curzola)* (241-258), di Tomislav Premri, *Moderna na Korculi. Cetiri vile ladaniske architekture (Architettura moderna a Curzola. Le ville estive)* (259-275), e di Zivan Filippi, *Fenomenologija mediterranske. Ladanske Kuce i vrta (Fenomenologia mediterranea. Case e giardini* (277-284).

Egualmente omogenei storiograficamente sono i lavori di Pavle Bakarci, *Spomenik oslobodenju od talijanske ocupacij^ 1921 (Il monumento alla liberazione per l'occupazione italiana del 1921 in Zrnovo)* (285-296) e di Ivan Pederin, *Optor talianskoj okupaciji na Korculi otocima (La resistenza contro l'occupazione italiana di Curzola e delle altre isole)* (299-237). Due momenti di importante riflessione per noi italiani, su un evento non esaltante della nostra presenza sulla sponda orientale dell'Adriatico, rimosso dalla nostra storiografia. Mentre il primo si sofferma principalmente sull'opera celebrativa, il secondo approfondisce molti risvolti della vicenda, riportando nomi e situazioni, come carcerazioni, violenze ed uccisioni. Soprattutto la conclusione deve farci riflettere sulle storie del "dopo", quando afferma che l'occupazione forzata di quegli anni produce non solo forte imbarazzo, ma anche esodi significativi nei cittadini di origine italiana, pressoché tutti contrari ad un'occupazione senza giustificazione etnica e civile, per di più non condivisa dagli altri paesi usciti vincitori dalla Prima Guerra Mondiale.

- Franko Mirosevic *Odlomici opcine Korkula 1868. god. traze uspostavu svoje opcine (La richiesta di separazione da parte di alcuni centri curzolani dal comune principale)* (329-339).

Con *Misija "Henna" (Le missione "Henna")* (241-394), Zvonko Letica, ci racconta di una maldestra spedizione, realizzata per mezzo di un sottomarino inglese, per prendere contatto con personaggi della resistenza jugoslava nel primi anni della Seconda Guerra Mondiale. La missione dei due uomini, forniti di radiotrasmittente e di una consistente somma di denaro, finirà nelle...braccia dei carabinieri, messi sull'avviso da alcune spie. La vicenda, purtroppo, coinvolse anche la popolazione, all'oscuro dei fatti. Un lungo racconto ben documentato e corredato di riferimenti archivistici e testimonianze del periodo.

E' di Maja Nodari, *Korkula, grad i archipelag. Usuret mogucem prijdiogu za prdruzenje UNESCO-voj obitelij bastine (La città e l'arcipelago. La possibilità di inserimento nel patrimonio mondiale sotto la tutela dell'UNESCO)* (397-432). Una bella analisi dei fattori che depongono per la tesi sostenuta e che rendono fortemente plausibile l'ipotesi formulata.

Seguono di Frano Cebaldo *Portret (Ritratto)* (435-437), di Mira Svoboda *Cvito Fiskovic knjizevnost (L'opera di C. Fiskovic)* (439-441) e quindi *Izlozba "Korculanska moreska" u gradskom museju Korcula (La mostra sulla "moresca curzolana" nel museo cittadino di Curzola)* di Marija Kraljevic (443-448).

Concludono il ricco volume *Nekoliko kamenih natpisaiz zrnova na otoku Korculi (Alcuni frammenti di iscrizioni su pietra nell'isola di Curzola)* (449-457) e *Oto Korkula - Popis otockih zupnih, crkava, crkvi, crkvica, kapelica i spilka gospe Lurdshe (La devozione, le chiese, le chiesuole, le cappelle, nell'isola di Curzola)* (459-464), entrambi di Neven Fazinic.

"Radovi", 44, Zagreb-Zadar, 2002, pp. 298, Ill. b. e n.

La pubblicazione edita dall'Accademia delle Scienze e delle Arti di Zara, di cui abbiamo parlato in varie occasioni, costituisce uno dei presidi più importanti per la cultura europea, per la posizione di crocevia storico che Zara ha rappresentato e per ciò che vi si racconta.

Il primo contributo che troviamo in questo n° 44 è quello di Kresimir Kuzic, *Zabiljezbe polarnog svjetla na zagorskim kamicima (Segni tombali nell'area della Zagora)*, (1-8) dove si illustrano praticamente le iscrizioni rinvenute nello spazio caratteristico subalpino sito tra la catena dei monti Dinari e la stretta fascia costiera, datate tra il XV ed il XIX secolo. *Natpisi otoka Molata (1479-1899) (Epigrafi dell'isola di Molat tra il 1479 ed il 1899)* (9-46) di Oleg Petrovic, con gli stessi intenti, investiga sui ritrovamenti dell'isola di Molat, più numerosi, espliciti e quindi più ricchi di segnali grafici quali tombe, cisterne, portali, architravi, ecc.

Quello di Malina Cuncic, *Odlomak glagoliskog brevijara iz Banja (Un frammento in glagolitico del breviario di Banj)* (47-98) è una lunga e paziente trascrizione paleografica di parte di un breviario redatto in carattere glagolitici, conservato presso il Museo Archeologico di Spalato. La stessa autrice propone un analogo lavoro con *Glagoljska Kniizica krizme iz Banja (Il libro in glagolitico dei cresimati a Banj)* (99-108).

Lovorka Coralic, con *Hrvati u Mletackim katastrima (XVII-XVIII) (I Croati nei catasti veneziani tra il XVII ed il XVIII sec.)* (109-164) presenta una disamina dei nuclei di insediamento dei croati, nel periodo indagato, all'interno della città lagunare, evidenziandone la distribuzione in comparazione con altri studi sull'argomento. Una ricerca accurata, condotta negli archivi di Venezia, con schede nominative dei proprietari degli immobili, degli occupanti ed i canoni pagati, che offrono dati anche sullo stato sociale degli emigrati

Sime Pericic, altre volte citato per le sue pregevoli ricerche adriatiche legate al periodo napoleonico, con *Prinos poznavanju pomorske trgovine Splita u XIX stoljecu (Un contributo alla descrizione del traffico marittimo nella città di Spalato durante il XIX secolo)* (165-186) compie un'indagine mirata alla ricostruzione dell'attività marittima nello scalo spalatino, visto attraverso il periodo napoleonico e la successiva occupazione austriaca, centro di primaria referenza nei rapporti intradalmatici e con la sponda occidentale, particolarmente con le Puglie. Molte sono le fonti indagate ed inedite, tratte dagli archivi di Zara per la parte riferita ai documenti spalatini ivi conservati ed alle raccolte di giornali d'epoca.

Ante Bralic affronta, con *Zadarsko novinstvo prema Istri i Rijeci pred Prvi svjetski rat (I giornali di Zara in relazione agli eventi in Istria e Fiume precedenti la Prima Guerra Mondiale)* (187-286), la produzione emerografica intorno ad un tema politico scottante come quello dei movimenti di opinione nell'Istria ed a Fiume, alle soglie di forti cambiamenti.

E' del nostro amico Stanko Piplovic *Dioklecijanov mauzolej izmedu dvaju svjetskih ratova (Il Mauselo di Diocleziano tra le due guerre mondiali)* (207-242) in cui porta alla luce, per la prima volta in modo cospicuo ed esplicito, i documenti dell'Archivio della Conservatoria, prodotti in un periodo di particolare attenzione alla ricerca ed al recupero dei segni archeologici del poderoso monumento romano, illustrandone gli studi e le ipotesi realizzative.

Conclude il volume, prima delle recensioni, Tonci Sitin con *Kongres "javnih radnika" u Zagrebu 1922. I niegovi odjeci u Dalmaciji (Il Congresso dei "lavoratori pubblici" a Zagabria del 1922 ed i suoi riflessi in Dalmatia)* (243-266), storia dei primi movimenti politici successivi al riassetto determinato dalla fine della 1^ Guerra Mondiale..

L'indirizzo : Zavod za povijesne znanosti HAZU u Zadru, Obala kneza Trpmira 8, 23000 Zadar

Recensioni dall'Italia

Alberto Caracciolo, ***Il porto franco di Ancona nel XVII secolo. Crescita e crisi di un ambiente mercantile***, Edizione italiana a cura di Carlo Vernelli, Quaderni di "Proposte e ricerche", n. 28, Libreria Sapere Nuovo, Senigallia 2002, pp. 326.

Lo sforzo editoriale di dare alle stampe la traduzione del volume in questione, pubblicato a Parigi nel 1965 con il titolo *Le port franc d'Ancoine. Croissance et impasse d'un milieu marchand au XVIII^e siècle*, oltre che fornire un pregevole elaborato da servire come testo di consultazione "alta" per la storiografia marchigiana, rappresenta anche un implicito riconoscimento al valore straordinario di quell'autore che ebbe a ricoprire incarichi di docenza universitaria presso diverse Università italiane e tra queste quello nella Facoltà di Economia e Commercio di Ancona, dove ebbe a fondarvi una scuola di storiografia e con essa la rivista "Proposte e ricerche". Una celebrazione ma anche un richiamo all'esemplarità del porsi difronte ai temi della storia, talvolta connotata solo dell'aggettivo "locale".

Il merito è anche di Vernelli che ha curato l'opera in maniera esemplarmente fedele.

Quarant'anni ci dividono dallo studio e le strade tracciate, con quel metodo e con l'individuazione delle fonti, appaiono tuttora di grande attualità, diremmo di ineluttabile confronto.

Non sempre vi è stata una continuità secondo quel modello e quei filoni di ricerca per "capire" e rendere comprensibile la storia delle Marche. Spesso le tentazioni della parzialità, della occasionalità della repertazione, hanno prodotto risultati estremamente provvisori, anche se confortati da uno strumento linguistico accattivante. Caracciolo è lì, con quella esperienza, a dirci da dove si deve ripartire.

Dire del libro non è difficile, ma nemmeno facile, in quanto si tratta di un'analisi temporale condotta sopra un secolo dotato di grande mutabilità, circoscritta ad una città fornita di elementi di unicità e non solo nella regione, e di ricostruirne attraverso le affinità, le dipendenze, le coincidenze, economiche, storiche ed ambientali, un'immagine comprensibile di essa.

Ancona, specchio delle Marche solo fuori delle Marche, fortemente dipendente da fattori che non hanno a che vedere con la regione, sembra una nave sbattuta dai flutti del prepotere veneziano, dai compromessi pontifici, lasciata a se stessa verso una deriva che non sarà mai totale e dalla quale riesce a ripartire con eguale coraggio. Una città marchigiana ma soprattutto adriatica, dalla notte dei tempi, ed anche nel '700, quando i riflussi mondiali condannano all'emarginazione il suo mare e con esso i traffici che vi si svolgono.

Ed ecco allora il bisogno di libertà, di un porto franco come altri nati dopo il suo, di avere le mani libere per i tanti uomini liberi che vi hanno cercato riparo e fortuna.

Sono le stesse sensazioni che abbiamo provato, noi successori indegni di Caracciolo, frequentando gli stessi archivi e trascrivendo analoghi o altri documenti negli stessi luoghi da lui praticati e suggeriti.

Una città composita per etnie, religioni e ragioni commerciali, che si ritrova oggi intorno ad un sindaco dalle chiari origini Ragusee, Sturani, a smacco di quanti continuano a sostenere l'incapacità di integrazione di provenienze trans-adriatiche, antiche o contemporanee.

G. C.

"Proposte e ricerche", n° 49, anno XXV - estate/autunno 2002, Editrice Sapere Nuovo, Senigallia, pp. 322.

Ancora un numero di questa rivista ricco di contributi adriatici. Il primo di questi è *"Sottovento". I traffici veneziani con la sponda occidentale medio-basso Adriatico,* di Massimo Costantini (7-22). Pur trattando un tema di caratterizzazione veneziana, l'esclusivo utilizzo delle fonti archivistiche lagunari toglie molto della visibilità del quadro rappresentato, tra l'altro dotato di estensione temporale troppo vasta per avere possibilità di una illustrazione esaustiva. Pure le fonti bibliografiche risentono di diverse limitazioni, ma queste sono figlie della separatezza delle pratiche storiografiche e delle frequentazioni circoscritte dei praticanti. Sino a quando non si giungerà ad una ricomposizione delle indagini e delle conoscenze sotto un'unica guida, illuminata e schiva da qualsiasi pregiudizio, andremo avanti ciascuno raccontandoci le nostre "storie" adriatiche separate. Questo anche per evitare, come è capitato a Costantini, nel descrivere la costa di "sottovento", di dimenticare scali importanti e meno importanti, come quelli di Porto Potenza Picena, Torre di Palme e Marano (che insieme a Sant'Andrea oggi costituisce Cupramarittima), tanto per rimanere nello spazio pontificio.

Di diverso respiro e di corredo è invece il contributo di Marco Moroni, *La fiera di Fermo (secoli XIV-XVIII)* (23-59), dove seppure appena accennato, si evidenzia il ruolo di area di mediazione della costa marchigiana, nel caso quella fermana, e non solo per via della fiera, negli scambi tra il nord ed il sud dell'Italia adriatica, e con presenze anche fiorentine. Un'esauriente esposizione di innumerevoli dati di ricerca e di riferimenti a fonti bibliografiche, che fanno del lavoro un momento significativo nella ricerca storica marchigiana.

Anche se di diversa collocazione topografica, si rivelano egualmente importanti i lavori di Gabriele Metelli, *La fiera di Foligno nella prima età moderna* (60-79), di Maria Ciotti, *Il commercio del sale a San Marino*, (80-100) di Paola Nardone *La formazione di due patrimoni immobiliarti in Abruzzo tra Sette ed Ottocento* (101-119).

La ricerca di Carlo Vernelli, *L'osteria nell'Anconitano, secoli XVIII e XIX* (120-144), pur priva di quelle possibili implicazioni che erano da attendersi per il mondo legato al porto di Ancona, così come noi abbiamo fatto in parte per la marineria sambenedettese (Vedi Nicola Romani, *Cantine e pesce secco a S. Benedetto*, "Cimbas" n° 21, ottobre 2001) ci ha stimolato ad andare a ritroso e, per lui, abbiamo riesumato un documento inedito dell'Archivio di Stato di Ascoli, Fondo Vice Prefettura del Tronto. Busta 76:

22/8/1812 ...Certi Giovanni e Francesco Cavezzi padre e figlio Bettolieri del Comune di Colli, malgrado le replicate ammonizioni fatte loro da quel Sindaco, a publico scandalo e a discapito del buon costume, e della comune tranquillità, tengono aperta mai sempre la loro osteria in giorni festivi anche nell'ore dedicate all'esercizio del culto divino. Riunisconsi in essa li più sconsigliati ed attendono alla crapola, ed al gioco, si ubriacono, e cimentandosi con pericolose risse turbando l'ordine pubblico. Fin nel giorno 15 andante al momento che cantava l'Inno Ambrosiano nella Parrocchia dei Colli per solennizzare il giorno onomastico di SMI e Reale, i sudetti Cavezzi ricettarono nella loro bettola i rissosi, e giocatori, che poco dopo ubriachi menarono gran sussurro nel comune. Conoscendo le reiterate avvertenze del Sindaco sono riuscite inutili per correggere li nominati Cavezzi e che questi nella loro incorregibilità sono quelli che fomentano i vizi della crapola, e del malcostume nei Colli, io

la interesso sig. Cav. Prefetto, ad autorizzare il Sindaco perché vieti l'esercizio della Bettola ai Cavezzi medesimi.... Giovanni era figlio di Lorenzo, originario di Corfù, giunto in Ancona dove aveva sposato una Maria Domenica, alunna del collegio dell'Annunziata. Sì, il sospetto è legittimo, egli è un antenato di chi redige questa recensione.

Giorgio Cingolani ha voluto certamente fare un omaggio alla marineria sambenedettese con *Pietas e rivoluzione* (145-163), ove tratta precipuamente dell'episodio dell'affondamento del motopeschereccio "Rodi" in cui morirono 10 uomini, nella notte tra il 22 ed 23 dicembre del 1970. L'intento, pur collocandosi tra "cronaca e storia", ci conforta per l'attenzione che dimostra nei confronti di una vicenda umana e sociale assurta a simbolo di un olocausto che ha segnato la storia di alcuni secoli della marineria picena. L'autore purtroppo si è privato di qualche successivo approfondimento storiografico, scaturito da momenti di celebrazione con apporti di studiosi sambenedettesi e di Ortona (luogo dell'aggancio del relitto), come di recenti pubblicazioni ove l'argomento è stato ulteriormente sviscerato (vedi tra gli altri Remo Croci, *La barca di Nessuno*, Fastedit 2001, Nicola Romani, *Riflessioni sull'ultimo lavoro di Remo Croci...*"Cimbas n° 22 Marzo 2002; suggeriamo anche la lettura di un capitolo del libro per racconti di Antonella Roncarolo, *Le vie dei poeti*, Stamperia dell'Arancio 2001, dove un capitolo è dedicato proprio al naufragio del Rodi, rivisitato in modo struggente, seppure in chiave letteraria ed in parte autobiografica, dall'autrice sambenedettese.)

L'ultimo contributo, *Territorio e sviluppo economico: una prospettiva storica* (164-181), di Ercole Sori, ben messo lessicalmente, diremmo affascinante, ci pone solo un dubbio sulla esaustività delle analisi situazionali della nostra regione. Non abbiamo trovato infatti, nella categoria delle componenti il "territorio", per tutte quelle implicazioni a cui lo stesso Sori allude, di afferenze e referenze, sia culturali che economiche, il MARE, e che per alcuni centri non è e non è stato solo l'Adriatico. Si pensi all'indotto della lavorazione della canapa e dei manufatti per la pesca che ha portato S. Benedetto ai vertici europei e che in parte perdura, nonostante l'avvento delle fibre sintetiche ma anche attraverso esse: alcune fabbriche hanno riconvertito i loro indirizzi e producono elaborati per varie destinazioni, tra le quali dei filati per le suture chirurgiche.

Un MARE che oggi è anche diporto e turismo, elementi con cui deve fare i conti tutta la regione, e non solo per l'urbanistica costiera.

Si pensi poi al "territorio" ortofrutticolo che andava dalle Puglie alle valli delle Marche meridionali e che aveva per epicentro S. Benedetto del Tronto, con relazioni commerciali sino alla Scandinavia e con la Russia stalinista, un territorio non solo inteso come area di raccolta e commercializzazione, ma anche come produzione nell'indotto degli imballaggi. In riconoscimento di tale "territorio" il Ministero dell'Agricoltura impiantò a Monsampolo del Tronto, tra i primi d'Italia, un Istituto Sperimentale per l'Ortofrutticultura che tuttora opera per quel contesto produttivo.

Segue, in questo numero, la rubrica dedicata alle note, ai convegni ed alle letture, sempre molto stimolanti, quindi la bibliografia.

Ci associamo, infine, sinceramente commossi, alla celebrazione fatta da Sergio Anselmi per la scomparsa di Giovan Battista Bronzini, con il quale avemmo a collaborare in più di una circostanza, attraverso la sua "creatura", la rivista "Lares".

G. C.

Lepoldo Saraceni, ***Core de mamme***, Fastedit, Acquaviva P., 2002, pp.195, Ill. b. e n.
Dopo *Gente di mare*, Saraceni ritorna con un altro omaggio storiografico e non solo, al suo paese di adozione ed alle persone con cui condivide la dimensione esistenziale di una comunità che ha costruito la massima parte dei suoi destini sul mare.

Questa volta lo fa attraverso la sequenza dei morti su quel mare, scavando nei ricordi dei superstiti, interiorrizzando le emozioni delle interviste, raccogliendo frammenti di testimonianze e documenti, fotografie, come si fa dopo una calamità che ha spazzato via tutto, eccetto la memoria. Per far questo, lui, professore di lettere, ha voluto condividere le esperienze della pesca, salendo a bordo di motopescherecci, per una percezioni più diretta di quella vita in bilico sulle onde.

Nella presentazione del sindaco di Martinsicuro, Leonilde Maloni, ritroviamo il senso di questo ripercorrere gli eventi quando accenna alla data del 14 agosto che in paese si celebra in ricordo dei caduti in mare... *la Messa sulla rotonda, la teoria dei pescherecci, il fischio delle sirene che accompagna il lancio in mare della corona commemorativa. Non c'è ritualità nei gesti e nelle azioni ripetute per anni: chi osserva e chi partecipa ha comunque presente l'immagine di una persona cara, di un amico, la storia di una famiglia.*

Non è quindi solo la storia di naufragi ma anche quella dello strazio delle famiglie. Si tratta di 21 morti verificatisi in 19 eventi accaduti tutti nel dopoguerra che hanno segnato altrettanti nuclei domestici, in un piccolo centro a ridosso della sponda meridionale del Tronto, quasi una "riserva umana" della marineria sambenedettese. In un caso si tratta di una coppia di fratelli. E l'autore dedica il libro al fratello Peppino morto sul lavoro.

Un lavoro puntiglioso corredato per ogni fatto narrato della mappa geografica, dello scenario della scomparsa, di documenti ufficiali compilati dalle autorità competenti, di riscontri giornalistici, di testimonianze, di opinioni, soprattutto quando la sequenza dei fatti presenta elementi di dubbio, se non addirittura di suggestione e mistero.

Core de mamme è anche un libro partecipato, nel senso che il corredo fotografico è soprattutto il frutto, come si intuisce, del conferimento delle "reliquie" care conservate dai congiunti. Partecipato con un sentimento di dolore che permane, inestinguibile, ...*Ma chi non riuscì mai ad accettare la morte del giovane Peppino fu la madre Elvira. Tutti coloro che l'hanno conosciuta ricordano ancora con profonda compassione la sua figura, immagine stessa del dolore, inchiodata sulla spiaggia di Martinsicuro, lo sguardo proteso verso l'orizzonte alla ricerca del figlio da riabbracciare. Spesso, quando, soprattutto di notte, l'urlo del mare in tempesta echeggiava minaccioso tra le strade e le case del nostro paese, lei si alzava silenziosamente dal letto e, raggiunta la spiaggia, vi rimaneva a lungo per essere pronta ad aiutare il figlio nel momento in cui sarebbe uscito dalle acque del mare in tempesta...*

Un libro molto curato esteticamente, come si conviene ad un omaggio per dei caduti, dal quale ci giungono i loro sguardi sereni, i loro gesti colti in momenti di gioiosa esibizione sugli scafi in navigazione, le barche diventate bare d'acciaio, imperscrutabili teatri dell'ultimo atto di quelle tragedie.

Un libro ...*Un piccolo coro sommesso*... dice Cavezzi nella presentazione... *che richiama alla mente le tragedie antiche, come il luogo topografico di Martinsicuro che evoca Truentum ed i Liburni, anch'essi uomini coraggiosi votati alla navigazione.*

Giuseppe Merlini

"Chioggia", Rivista di studi e ricerche, n° 21 ottobre 2002, Biblioteca civica "C. Sabbadino", Chioggia, pp. 232, ill. b. e n. + colore.

Questo numero della rivista chioggiotta presenta in apertura quattro contributi riguardanti la storia di Chioggia tra medioevo ed età moderna. Gli oggetti dell'indagine sono la società, l'architettura e l'età moderna. Il primo di questi, *Casa e famiglia a Chioggia tra Medioevo ed età moderna,* di Sergio Perini (7-36), propone uno studio condotto sulla struttura urbanistica e la vita quotidiana nel periodo compreso tra XIV e XVI sec. Un lavoro oltremodo ricco di citazioni bibliografiche ma, quel che più conta, archivistiche, attinte presso la fonte veneziana. Sono queste che hanno permesso la ricostruzione in modo palpabile, in ogni suo intimo aspetto, di un mondo composito di mestieri e relazioni umane, dove i toponimi marcano la storia minuta e domestica. Segue una rilevazione del 1592 degli abitanti di Chioggia, suddivisi per famiglie e dislocazioni nei quartieri, dal titolo Quando *a Chioggia vivevano Ercole e Sansone. Considerazioni su una ricerca di demografia storica*, di Alberto Naccari (37-62)

Antonio Diano, con *Latitudini culturali dell'architettura tardomedioevale veneta: Chioggia, Este, Padova* (63-74) e Daniela Sassi, con *La Madonna del drago nella collezione civica di Chioggia* (75-78), sviluppano una ricerca su beni artistici peculiari dei periodi indagati dai colleghi sopracitati.

Nella rubrica "Il Novecento" troviamo *Dalle cronache degli anni Settanta le iniziative sociali per la casa*, di Francesco Lusciano (79-94) mentre per i "Materiali d'archivio" abbiamo *Le Bande a Chioggia tra '800 e '900* (parte prima) di Mario Marafante e Laura Biscolo "Cucco" (95-112)

Una gradita sorpresa è rappresentata da *Chioggia si specchia a Spalato. La "venezianità" della pittura di Emanuel Vidovic*, di Dino Memmo (113-139) corredato da un'adeguata galleria di immagini dell'artista croato.

Seguono alcuni importanti segnali di promozione di altri beni culturali chioggiotti, in particolare quelli rappresentati dall'Archivio e dalla Biblioteca comunale, quali *L'Archivio storico comunale come strumento per la didattica* di Flavia Fuiano (139-142), *Scuola, Archivio e capacità inferenziali* di Gina Duse (143-148), *I ragazzi alla scoperta della Biblioteca* di Fulvia Scarpa (149-152).

In *Conoscere per partecipare e decidere,* con la presentazione di Cinzio Cibin (155-166) vengono presentati gli articoli vincitori del Premio "Memoranda", edizione 2002, promosso dalla Commissione per l'insegnamento della Storia contemporanea. Il filo conduttore di quest'anno è stato il federalismo, tema trattato sotto i diversi aspetti dell'economia, della storia e delle implicazioni giuridiche.

Nella sezione delle tesi di laurea viene presentata *La biodiversità del bosco "Nordio"* è una ricerca di Giorgio Boscolo "Papo", su uno dei patrimoni vegetali più rappresentativi del paesaggio perilagunare.

Il fascicolo si completa con gli *Indici dei fascicoli, dei soggetti e degli autori per i numeri che vanno dal 1 (1988) al 20 (2002)*, a cura di Stefano Spagnolo e Anna Voltolina.

Nella collana "Il Novecento", quale supplemento alla rivista, segnaliamo di Sergio Ravagnan, *il "francese", Egidio Perini (1889-1978), l'esule antifascista di Chioggia*, pp. 78.

Dino Palma

Lino Palanca, (a cura di) ***Porto Recanati 1895-1911, "Potentia. Archivi di Porto Recanati e dintorni"***, Anno III, n° 10, Speciale 2002, Centro Studi Portorecanatesi, Fondazione Mengoni., pp. 94, ill. b. e n.

Questo numero speciale della rivista portorecanatese, che si pubblica per l'iniziativa del locale Centro Studi e porta la firma del presidente del sodalizio, esordisce con la felice constatazione di "una crisi di crescita" della pubblicazione, nel senso che il numero di lettori è talmente aumentato da costringere la redazione a limitarne la dotazione ai soli iscritti. Una circostanza, questa, diventata ormai comune alle poche ma valide iniziative locali di fare storia scritta che si scontra, comunque, con l'esiguità delle risorse di cui i promotori possono valersi..

Per tornare alla fatica di Palanca, diciamo che si tratta proprio di una "fatica" quella compiuta dall'instancabile amico potentino, in quanto ha dovuto concentrare in meno di 100 piccoli fogli un percorso storico fatto di tanti personaggi ed accadimenti. Sedici anni che coincidono con la presenza, alla guida di Porto Recanati, di Enrico Volpini e si concludono con la sua morte il 25 giugno 1911. Quindi la storia di un sindaco decisivo nel maturare la crescita del paese, ma anche le opere, le iniziative pubbliche e private, gli accadimenti che ... *chiudeva (no) un'epoca, che era stata, certo, l'epoca delle polemiche e delle fazioni politiche l'un contro l'altra irosamente armate, ma pure della costruzione di una solida base economica e sociale di Questo Porto* ...come ricorda Palanca nella presentazione. Ed a proposito di Volpini, egli propone d'intestargli una via, come un'altra per i cugini Enrico e Giovanni Lucangeli, considerati come veri *...padri del Comune.*

Il lavoro si basa principalmente sulle risultanze del censimento del 1911 ma poi ripercorre gli anni immediatamente precedenti per farci capire il processo evolutivo che precedette quel momento.

I titoli degli innumerevoli capitoli e sottocapitoli ci danno conto della vastità della materia recuperata: *Popolazione ed ambiente*, entro cui trovano posto anche l'emigrazione, le opere pubbliche, l'urbanistica, i medici e gli ospedali; *Il lavoro*, in particolare negli aspetti della presenza femminile, la pesca, i contadini, gli artigiani e commercianti, il turismo, le piccole e grandi imprese industriali che caratterizzeranno per buona parte del XX secolo Porto Recanati, rispetto ad altri centri rivieraschi delle Marche; *La Scuola, la Cultura e dintorni* dove trovano posto anche le scuole private, la banda, i dibattiti culturali e soprattutto i giornali locali. Non manca il consueto inserto dell'*Album del porto* con foto d'epoca.

Un'appendice interessante è costituita dagli *Appunti sull'autonomia del Porto*, vicenda nodale nella storia del paese, dai primi approcci al problema, da parte di Crispino Valentini, ai Lucangeli, con sguardi più ampi alla storia generale (siamo nel 1848) , dove i *...miseri pescatori. Quasi tutti per la loro condizione niente istruiti, non conoscono, e non ne hanno colpa, o sociali doveri...Non è meraviglia pertanto se con facilità si trascinano a qualche disordine. Ne han dato prova or sono pochi giorni, col grave inconveniente ch'è ben noto a tutti noi e alla Superiorità.* (citazione di atto deliberativo del comune di Recanati), eventi e problematiche affrontate anche da Monaldo Leopardi padre del grande Giacomo.

G. C.

Aldo Biagetti, Paolo Bucci e Lino Palanca, ***1571: due paesi per la Cristianità. Arquata del Tronto e Porto Recanati a Lepanto***, a cura del Centro Studi Portorecanatesi,e del Comitato "festa della Spelonga", Recanati 2002, pp. 136, ill. b. e n.

Si sono ritrovati, dopo oltre quattro secoli, le comunità di Porto Recanati e di Spelonga (nel comune di Arquata), entrambi paesi delle Marche, per ricordare un evento che li accumuna dal 1571: la partecipazione di loro cittadini alla battaglia di Lepanto.

Dopo la presentazione collegiale degli autori, che ringraziano i due comuni sostenitori dell'iniziativa di pubblicare il volume, nonché alcuni collaboratori, troviamo il saluto dei rispettivi sindaci di Arquata e Porto Recanati. Il secondo ricorda il perdurare della memoria dell'evento attraverso la Festa della "Vittoria" il giorno 7 ottobre di ogni anno, nel corso della quale ...si mangiavano "gli gnocchi con la papera".

Spelonga più di ogni altro contesto ha mantenuto orgogliosamente vivo il ricordo della "Vittoria", in ciò autorizzata dalla presenza, in una chiesa del luogo, di una bandiera catturata ai Turchi in quella memorabile impresa. Le periodiche rievocazioni, attraverso la "festa" ed il suo rituale suggestivo del'innalzamento dell'albero di una nave nella piazza del paese, lo hanno posto al centro di molte attenzioni ed interessi, non solo meramente turistici.

In questo lavoro a sei mani Aldo Biagetti si è caricato dell'onere di ripercorrere le evoluzioni delle vicende storiche del periodo, culminate con la celebre battaglia. Il suo *La battaglia di Lepanto* (5-75) è corredato di buona iconografia e si avvale di una bibliografia classica.

Paolo Bucci, quindi, ci intrattiene, con *Arquata del Tronto e Lepanto* (76-95), sulle lunghe vicende di Arquata nei rapporti con Norcia e di contro con il comitato ascolano nel corso dei secoli, ripercorre i segnali della presenza turca nell'Adriatico più prossimo e quindi illustra le ragioni e lo svolgersi della "festa" di Spelonga. Il valore di partecipazione popolare alla "festa" è sottolineato da alcune belle fotografie in appendice del suo contributo.

Conclude l'opuscolo Lino Palanca con *Porto Recanati e Lepanto* (96-125). Il suo è una puntigliosa rivisitazione di tutte le testimonianze dirette ed indirette della partecipazione portorecanatese all'evento che ha segnato la storia della Cristianità, non solo in Adriatico . Egli ha ripreso pubblicazioni e cerimoniali, tra i quali quello del "far conto" tra i pescatori, proprio in occasione della ricorrenza.

Porto Recanati, infine, ha voluto immortalare questa memoria apponendo una lapide sulla parete esterna del castello svevo, inaugurata nel 1911, ma anche intitolando una via con il nome della località insulare che la ricorda. In passato vi erano state altre significative rievocazioni, come quella del 1927 e del 1997, quest'ultima a cura dell'Associazione "Anni d'argento" e con la presenza dell'on.le Franco Foschi. L'autore constata comunque il lento decadere di questa tradizione, soprattutto nell'ambito più naturale che è quello della marineria da pesca e ne auspica la ripresa, se non altro per il significato simbolico che esso riveste in un momento come quello che si sta attraversando.

A noi sono apparsi interessanti i recuperi dei componimenti poetici e dei canti nati intorno a "Lepanto", segno tangibile della forza di penetrazione che l'evento aveva avuto nell'immaginario popolare locale ma anche misura della partecipazione emotiva di quanti lo vivevano nei racconti che avevano lasciato i superstiti.

G. C.

AA. VV. ***La galea ritrovata. Origine delle cose di Venezia***, Consorzio Venezia Nuova, Marsilio Editori, Venezia 2000, pp. 142, Ill. n. e n. + colore.

Ci sono degli eventi che possono definirsi "epocali", nel senso che con il loro verificarsi cambiano il modo di pensare le cose, appartengano esse al presente o al passato. Il ritrovamento di un reperto archeologico fortemente rappresentativo di una civiltà è tra questi, come lo è stato il ritrovamento di una galea sui fondali della laguna veneziana di cui si parla in questo libro. In verità le barche rinvenute sono due, essendo l'altra una "rascona" per trasporti fluviali ed intralagunari.

Il ritrovamento ha messo in luce anche il loro utilizzo finale, cioè il loro sprofondamento in funzione di salvaguardia idrogeologica dell'antica isola di San Marco in Boccalana, oggi sommersa.

Più autori si sono impegnati a raccontare il verificarsi del ritrovamento e le difficili, quanto esaltanti fasi del recupero, un progetto ed il suo realizzarsi sul mare e sotto di esso, per recuperare vecchi fasciami che parlano di storia meglio dei libri e dei dipinti. Quindi tecnica specialistica di lavoro subacqueo, di recupero archeologico, di restauro, conservazione ed interpretazione di segnali materiali molteplici. Un libro che *...ricompone, come in un gioco a incastri, la memoria e l'immagine della natura delle cose e degli uomini che hanno fatto la storia di Venezia*, come dice Paola Savona, presidente del Consorzio Venezia Nuova.

Un recupero che è appare metafora della città lagunare ma che vuole essere il contrario di quello: *Ma noi speriamo, invece, di difenderla integra, paghi della ricchezza dei siti archeologici già esistenti, auspicando, e non solo per fini istituzionali, che l'intera città storica di oggi sia tutelata all'interno della sua laguna e non divenga, a sua volta, un reperto archeologico*...precisa poi Maria Giovanna Pica, Presidente del Magistrato alle Acque.

Con *Venezia e il mare* (13-17) Luigi Fozzati, tiene a sottolineare il valore di "sistema" che attiene alle ricerche sul mare, ed in particolare sul mare di Venezia, dove fattori istituzionali, consapevolezze accademiche ed amministrative hanno cooperato consentendo la tutela prima ed il recupero poi. Un recupero realizzatosi attraverso uno scavo interdisciplinare, la progettazione del trasferimento del reperto dalla laguna al laboratorio di restauro, l'allestimento di un laboratorio all'interno di una struttura consona, l'allestimento di un locale di esposizione dei relitti ed infine la pubblicazione scientifica e didattica dell'intera operazione.

Marco D'Agostino e Stefano Medas si occupano de *La storia del ritrovamento. Il sito archeologico di San Marco in Boccalana* (21-43) e lo fanno partendo dalle imprese quarantennali di Ernesto Canal nella ricognizione della Laguna di Venezia, diventata poi un laboratorio sperimentale per la Salvaguardia dei beni sommersi. Gli studiosi illustrano con dovizia di informazioni le fasi ed i dati sperimentali della prima parte della ricerca, quindi si dedicano a quelle dell'effettivo intervento sul relitto attraverso lo scavo stratigrafico subacqueo.

La rascona, di Ugo Pizzarelo (44-61) serve a spiegare il ruolo di questa imbarcazione prevalentemente fluviale e ad intepretare le vicende possibili del relitto, a dare ragione delle condizioni di rinvenimento, dei successivi interventi su di essa ed intorno ad essa.

La galea di Mauro Bondio (62-71), pur con gli stessi intenti esplicativi legati al recupero, ci introduce più in profondità nei segreti costruttivi di questa imbarcazione, fornendoci schemi e terminologie, immagini e riferimenti appropriati. Un racconto che si snoda tra passato

glorioso ed una fase di amorevole salvamento ed intepretazione dei segni residui. Anamnesi e diagnosi, quindi competente e tenace assistenza, ai limiti dell'accanimento terapeutico, che comunque ha trovato alfine un esito di resurrezione.

L'avventura del fotografo di Graziano Arici (72-88) ci appare come il bisogno di fare storia per immagini di quei mesi trascorsi dagli uomini del recupero in laguna: apparentemente estranei al resto degli altri accadimenti quotidiani, pur consapevoli di un'investitura epocale, come lo erano i materiali e l'ambiente con cui erano a contatto.

L'isola e la galea. I documenti d'archivio di Giovanni Caniato (89-98) è un corollario che non poteva mancare; e qui la scoperta vale forse più per l'isola che per le barche, restituita alla memoria da ricerche minuziose condotte nelle carte veneziane.

La riscoperta del sito archeologico di Boccalana di Ernesto Canal (99-110) è invece la storia di una passione e della tenacia nella riscoperta del sito, delle vicende per renderlo significativo all'attenzione collettiva e delle istituzioni.

Reinhold C. Mueller *La galea a Venezia. Da convogli mercantili a squadre navali* (111-124), ci riconduce sulle rotte delle galee ed a bordo di esse, in viaggio lungo diversi secoli, attraverso il mutare degli scenari dove essa naviga, ma anche i cambiamenti nelle gerarchie umane che la guidano e la manovrano, che la guidano in battaglia.

L'immagine della galea. Itinerario iconografico nelle collezioni del Museo Correr di Camillo Tonini (125-141) serve per dirci che la nave è *...Lunga, grossa, sottile, mezzana, riformata, bastarda, a "terzarolo" o a "scaloccio" nel sistema di remaggio, a uno o più alberi, la galea, con le sue successive evoluzioni e trasformazioni fa la sua comparsa in codici miniati, incisioni, marmi, dipinti, medaglie, monete, stendardi, disegni al tratto e colorati e altro accompagnando l'immagine urbana di Venezia nella sua tradizionale iconografia, della quale diviene spesso attributo complementare e simbolo di ricchezza e potenza.* E qui c'é la sintesi di tutto lo spledore delle immagini riportate a corredo del capitolo, "carpite" alla grande collezione del Museo Correr tra le quali fa spicco lo straordinario scenario de "La battaglia di Lepanto", olio su tela di anonimo de XVI secolo.

Unico appunto, che ha affievolito il nostro entusiasmo nel corso della lettura, è quello relativo all'impiego di alcune pagine patinate d'argento, preziose sì, ma con il difetto di riflettere la luce e quindi di scoraggiare il lettore, soprattutto con caratteri talvolta così minuti da rendersi indecifrabili (almeno per noi privati di alcune diottrie).

G. C.

Giuseppe Merlini, ***Cholera Morbus del 1855 e del 1866. (Cronaca delle epidemie e degli avvenimenti a San Benedetto del Tronto e nel Piceno)***, Parrocchia di San Benedetto Martire, Fastedit Acquaviva Picena, pp. 193, Ill. b. e n.

In un foglio interno si legge che il volume è nato dall'idea del Pievano della Parrocchia del S. Benedetto Martire, seguito dal nome dell'architetto che ha fatto il progetto grafico, Carla Moretti: questa, come l'autore, è parrocchiana di quella chiesa. Ciò serve subito a farci capire come abbia presieduto alla volontà di fare il libro non soltanto un semplice stimolo rievocativo, ma qualcosa di più in termini di appartenenza e di condivisione di memoria.

Prima ancora di affascinarsi nella lettura della pubblicazione, lo sguardo immediatamente coglie nel titolo e nelle date riportate, l'oggetto del percorso storico effettuato nella forma di racconto che recupera la memoria tragica, collettiva ed individuale, di una serie di eventi luttuosi che hanno colpito in modo inevitabile e devastante la cittadinanza di San Benedetto e del suo contado, vale a dire le epidemie di colera del 1855 e del 1866.

Per far ciò l'autore ha fatto ricorso a fonti documentarie che procedono da una febbrile e pluriennale ricerca svoltasi, come è possibile ravvisare nell'elenco riportato in una delle ultime pagine dell'opera, negli Archivi Storici e Parrocchiali, nonché nelle Biblioteche della Provincia, ma a cui vanno affiancati quei dati sicuramente più intimistici, raccolti tramite le interviste fatte a coloro che hanno tristemente elaborato la propria mestizia familiare, soprattutto per quanto riguarda la ricostruzione dell'evento del 1866. E' proprio questo materiale estremamente vario che comprende, oltre una parte testuale, immagini con particolare ricercatezza delle fotografie d'epoca, che correda e fonde un unicum spazio-temporale l'evolversi drammatico dell'accadimento luttuoso.

Ma l'opera non si limita solo a rappresentare puntualmente le calamità, nel loro evolversi e dissolversi dallo scenario piceno, ma dà spazio alla memoria dell'Atto di Fede, ormai segnato dalla disperazione, della popolazione Sambenedettese nei confronti dell'Immacolata Concezione, vale a dire quel voto che rimaneva l'unico antidoto non solo spirituale, ma fisico, laddove la medicina non trovava più rimedi possibili e che scaturirà poi nella Venerazione e nella Commemorazione della Vergine Santissima che col Suo Sguardo Benevolo vegliò sulla Città ed a cui andò dedicato il ringraziamento dei Sambenedettesi per la scomparsa dell'epidemia, almeno quella del 1855. Atto di fede che ancora oggi è sentito con la partecipazione e devozione durante la Novena che precede l'8 dicembre, giorno della Commemorazione, quando il simulacro viene portato proprio per quelle vie che furono teatro di morte, ma successivamente anche di lode per il cessato pericolo.

Non a caso la presentazione del libro si è svolta il 30 novembre nella Chiesa Abbaziale di San Benedetto Martire, luogo del culto, gremitissima di fedeli e di studiosi, e che ha visto, oltre alla presenza del Parroco, Mons. Romualdo Scarponi committente dell'opera, quella del Vescovo Diocesano. Mons. Gervasio Gestori..

Molteplici sono i filoni percorsi della ricerca di Merlini, che vanno dai nominativi e le date dei primi casi di insorgenza del male, ai decessi; dalle vicende di alcuni protagonisti a quelle delle presenze di sacerdoti e sanitari.. Un aspetto particolare è quello della solidarietà che si coglie unanime da parte delle entità comunali limitrofe, come pure l'intervento autorevole di personalità civili ed ecclesiastiche, sia nel periodo Pontificio che dopo l'Unità d'Italia.

Anna Cosentino

AA. VV. ***Civitanova. Immagini e Storie 10***, pp. 80, Centro Studi Civitanovaesi, CM Arti Grafiche di Civitanova Marche, 2002, ill. b. e n.

Con il patrocinio della Nuova Assicurazioni di Civitanova Marche, dell'Assessorato alla Cultura del Comune e della Biblioteca Comunale "S. Zavatti", ha visto la luce questo decimo numero della collana del Centro Studi Civitanovesi che tanto consenso ha riscosso sinora tra gli studiosi, anche al di fuori del contesto regionale.

Dopo le brevi presentazioni del sindaco Marinelli e del presidente del Consiglio della Biblioteca, Giulietta Bascioni Brattini, troviamo la premessa di Giuseppe Vacca e Renato Zavatti, titolari dell'agenzia di assicurazioni, sponsor dell'opera, tutte tesi a sottolineare il bisogno e l'adesione ad esso, di recuperare i segni più significativi della memoria cittadina quale patrimonio di valori, capaci si stimolare attenzione ed amore al proprio presente.

Il primo contributo è quello di Mariano Guarnieri con *"Lo Vattajò" (il battaglione) nella tradizione popolare civitanovese* (9-19), una lunga disamina, attraverso documenti e testimonianze, della rievocazione storica più importante che ha caratterizzato l'ambiente di Civitanova per circa due secoli. L'autore fa risalire la contesa equestre, originale e popolare, legata essenzialmente alla conquista di beni in natura - come in una "cuccagna" - alla presenza di truppe a cavallo ,"lu vattajò", non infrequenti da queste parti, di varia estrazione e finalità militare.

Pier Luigi Cavalieri con *Maggiorenti. La classe dirigente di Civitanova Marche negli anni di fine Ottocento* (21-46) compie un vasto exursus su un periodo decisivo nella storia del paese che va dal 1888 al 1900, per il suo incremento demografico ed economico. Un periodo che vede anche la presenza della scrittrice Sibilla Alerano, accanto alla quale si riconoscono molti di quei personaggi trattati dall'autore. Una classe di notabili, possidenti, professionisti (medici in particolare), imprenditori, commercianti, che hanno lasciato anche tangibili tracce del loro successo nelle ville residenziali e nelle loro attività e nelle istituzioni. A noi piace qui segnalare, tra i diversi esponenti che operano sul mare, la famiglia dei Cellini dei quali, dice l'autore *...commerciano con l'altra sponda dell'Adriatico, in particolare la città di Fiume, importando soprattutto legname.* Un nome che compare più tardi insieme a quello del fratelli Baroni, dei fratelli Martellini e di Domenico Pierangeli, tutti con lo stesso sbocco economico. Un segnale di non poco conto che conferma la tipicità, la vivacità di quel porto e la durata di questo legame con il mare.

La presenze di suore a vivificare il tessuto civile e culturale del paese, così come è avvenuto per buona parte dei nostri centri rivieraschi, ci è riferita da Monia Ciminari e Alvise Manni, con *Le suore domenicane di Civitanova Alta (1862-2000)* (47-55)

E' di Marcello Filippi, *La lunga storia di una piccola azienda vinicola. La ditta "Filippi Romolo" di Civitanova Marche* (57-66), omaggio ad un'impresa minore ma fortemente rappresentativa dell'agricoltura e dell'imprenditorialità locale nella prima metà del XX secolo.

Infine Luigi Quintabà e Ricciotti Fucchi, in *Una competizione storica: Civitanova Marche a "Campanile Sera" (1962)* (67-77), rivisitano con orgoglio "una sconfitta" immeritata sul palcoscenico della celebre tenzone televisiva tra cittadine, che vide alla ribalta nazionale tanti personaggi locali, tra i quali il prof. Dante Cecchi, chiamato il giorno della presentazione del volume a rievocare quei tempi ed illustrare con la proverbiale sapienza gli altri contributi.

G. C.

Newletter, European Maritime Heritage, N° 12 del 12 Settembre 2002 e n° 13 del 13 Dicembre 2002. E-mail: newsletter@sjelskib.dk.; www:european-maritime-heritage.org
Questi due numeri della rivista, edita in Danimarca ma che raccoglie scritti e comunicati da tutte le nazioni che aderiscono all'associazione culturale di cui è strumento, ci servono per fare il punto sulla situazione.
Primo: L'Italia resta ancora ufficialmente fuori da questo contesto culturale, almeno nelle forme partecipate che presuppongono accordi tra governi e sostegni conseguenti. La nostra nazione, insieme a poche altre in Europa, regge il fanalino di coda nella istituzionalizzazione di forme di difesa del patrimonio materiale legato alla storia dei rapporti con il mare, in contrasto con la sua storia specifica e la concomitante morbosa attenzione per altri beni culturali.
Secondo: I tempi di attenzione nel recupero di testimonianze materiali si stanno sempre più accorciando e questi incominciano a riguardare anche i primi manufatti in metallo, sorretti da spinte a motore. Questa preoccupazione riguarda un patrimonio ancor più vasto, soggetto a scempi di dispersione e distruzione che sono sotto i nostri occhi in modo più evidente.
Terzo: Taluni, coraggiosamente, hanno inteso entrare a far parte dell'organismo di cui sopra a titolo personale o individuale dell'associazione di appartenenza.

Questa premessa serve a farci comprendere come la costruzione di una comune Europa, fondata su comuni valori, passa attraverso anche il modello di attenzione che una nazione rivolge a questo o quel tipo di memoria. In materia di memoria marinara, l'Italia, non costituisce certamente un esempio. Per tutti e per noi del Piceno, valga l'ultima segnalazione inviata al sindaco di Porto Civitanova per la soluzione dell'annoso problema del trabaccolo "Prudente", reperto datato ad oltre un secolo addietro, per il cui recupero erano stati stanziati dei fondi privati, e della cui esecutorità del progetto non si sapeva più nulla, salvo la volontà della Capitaneria di Porto di ritornare in possesso dell'area dove giace in deposito il manufatto, della conseguente minaccia di abbattere il prezioso cimelio e rimuoverne i rottami.

Premessa che giova a placare solo in parte lo sgomento con cui abbiamo assistito in questi tre anni appena trascorsi, alla distruzione degli ultimi scafi in legno che facevano bella mostra di se nell'area portuale di S. Benedetto del Tronto, di cui uno ancora in buono stato di conservazione, di costruzione della cantieristica greca, nonostante le nostre accorate segnalazioni. Non placa comunque lo sdegno per la chiusura ingiustificata, ormai biennale, del Museo della Civiltà Marinara di S. Benedetto del Tronto.

Ed è così che Giovanni Panella, nostro amico ligure, membro dello staff editoriale del giornale dell'EMH, ci propone, attraverso il suo *Twenty years of Latee-Rig Regattas at Stintino*, di prima pagina, il Ventennale della Regata delle vele latine a Stintino, un lavoro che sottolinea l'esistenza di un'attività, la quale, nella sua eccezionalità di durata e di partecipazione, rappresenta involontariamente uno "scandalo" nel panorama delle disattenzioni nazionali.. Una manifestazione dove si cimentano velieri, gozzi, guzzette e lance, dove avrebbe potuto trovar posto anche la nostra paranza, solo che questa barca fosse sopravvissuta allo scempio di cui è stata vittima e testimone.

Nello stesso numero si annuncia la celebrazione del X° anniversario dell'EMH, ai primi di Settembre del 2002 ad Enkhuizen in Olanda, al quale non abbiamo potuto essere presenti. La circostanza permette alla redazione del giornale per rivendicare all'EMH il ruolo di Organizzazione "ombrello" che, nel nostro caso, ci ha visto volontariamente fuori da quella

protezione, all'attività svolta per la formulazione di linee guida da adottarsi nell'ambito della Comunità Europea, sino alla formulazione della Raccomandazione n° 1486 del 2000, concernente il patrimonio culturale marittimo e fluviale, fatta propria dell'Assemblea del Consiglio d'Europa.

Le ultime pagine sono dedicate da John Robinson al libro di Duglas Bennet, *Schooner Sunset: the Last British Sailing Coaster.*

Il numero di Dicembre occupa le prime due pagine per *A Flying Dutchman sails into the 21st Century* del Capitano Henk Wever, storia secolare di un veliero d'altura Segue, nella pagina centrale il notiziario *World Ship Trust Awards z European Logger Projec*t.

Conclude *Classic Week 2003 in Svendborg*, Denmark, un invito per il luglio prossimo a trascorrere tra vele e barche giorni di passione marinara: www.classicweek.dk.

Diamo alcune coordinate della rivista, la quale ha altri punti focali: Il Museo Marttimo di Barcellona (e-mail miroih@diba.es) ed il Danish Schooner Charter di Helsigor, in Danimatrca (e-mail emg@sejlshib.dk).

Un sito segnalato è anche www.klassieke-schepen.nl

Il Premio "Truentum" 2002 a Ugo Marinangeli

Nella sala consiliare del Comune di S. Benedetto del Tronto, nel pomeriggio del 22 dicembre scorso, si è tenuta la cerimonia di premiazione con la quale l'apposita commissione comunale ha insignito il prof. Ugo Marinangeli del Premio "Truentum", relativo all'anno 2002.

Il massimo riconoscimento, che la città conferisce a suoi concittadini, gli è stato assegnato per la sua lunga presenza nei diversi ambiti della vita civile, nel volontariato sociale, nell'insegnamento, nella direzione scolastica in qualità di preside, nella politica e nella pubblica amministrazione - dove ha ricoperto anche la carica di sindaco del comune di S. Benedetto - e, non da ultimo, per il suo impegno culturale profuso nella ricerca e nella pubblicazione di ricerche storiche sulla Civiltà Marinara Picena.

Alla cerimonia, oltre ai parenti, gli amici e le autorità, erano presenti numerosi rappresentanti della marineria locale, in segno dell'accoglimento del premio, destinato a favore di un personaggio, in qualche modo espressione di quel mondo.

Le congratulazioni gli sono giunte dall'Italia e dall'estero, molte delle quali derivate dalla sua attività di direzione scientifica del nostro bollettino.

Anche la Redazione si è stretta intorno a lui, soprattutto per augurargli ancora tanti anni di questa entusiastica dedizione.

Lancetta "Città di Porto Recanati". Presentazione del restauro

Porto Recanati, 14 e 15 Dicembre 2002

Nelle due date del 14 e 15 Dicembre scorso, a Porto Recanati, si sono svolte due giornate per la presentazione dell'opera di restauro di una "lancetta" alla quale è stato dato il nome della cittadina rivierasca, teatro secolare dell'attività di quella barca da pesca.

In prima giornata c'è stato l'armamento alla presenza degli alunni delle scuole cittadine, mentre, il 15, nella sala consiliare, la riconsegna ufficiale dell'imbarcazione alla cittadinanza. Relatore ufficiale della cerimonia è stato Carlo Vitali, l'appassionato ed instancabile promotore nonché realizzatore del progetto.

L'evento si è svolto sotto il patrocinio dell'Amministrazione Comunale e dell'Ente Palio di San Giovanni.

Presente erano molte autorità, tra i quali il Vescovo di Loreto. Hanno parlato, tra gli altri, Lino Palanca, del Centro Studi Porto Recanatesi, Gabriele Cavezzi, presidente del nostro Istituto, Pino Fuggiano, presidente del Club Nautico di Riccione e protagonista del recupero della "Saviolina", la barca riccionese risuscitata tre anni fa.

Tutti hanno sottolineato l'aspetto di civiltà che caratterizzava l'evento, visto questo non solo come recupero di una testimonianza materiale della memoria locale, ma anche come apporto fondamentale nella ricostruzione della visione più ampia della storia adriatica e dei valori che essa sottintende, di saperi e di fatica.

Veramente partecipata è stata la relazione che ha tenuto Carlo Vitali, presentando l'opuscolo dedicato al *Recupero "sentimentale" di una Lancetta da pesca. Illustrazione di un percorso,* curato dal Cantiere G. M. G. di Vitali Carlo & figlio di Ancona.

La storia del recupero inizia nel 1995, con una telefonata ricevuta da Vitali dall'allora assessore recanatese alla Cultura Giorgio Monaldi, per fare "un salto" nella vicina Porto San Giorgio, assieme ad alcuni responsabili del Centro Studi Portorecanatesi, *..i quali avevano scovato una vecchia imbarcazione con le sembianze di una "lancetta", riuscendo ad ottenere l'opzione per l'acquisto.*

La barca fu acquistata dal comune di P. Recanati che dimostrò lungimiranza, intuendone allora la rarità di reperto. La consegna avvenne il 24 Giugno 1995 alla presenza dell'allora sindaco Giuseppe Giampaoli ed un gran pubblico. *Dopo questa giornata di festa la storia di questo "legno" si fa più triste tanto da pensare che il ritrovamento non fosse avvenuto*, constata il Vitali, *L'imbarcazione fu lasciata a dormire lontano dall'arenile...*

Nell'estate del 1997 Vitali avverte prepotente il bisogno... *di mostrare quanto grande fosse il mio amore per un mondo, quello della pesca, che, con la tecnica e la modernizzazione delle attrezzature da lavoro, ha fatto perdere alla figura del pescatore quell'immagine biblica dell'uomo che ogni giorno sfida la natura ed i suoi elementi per poter sopravvivere...* Egli ha passato la sua infanzia con quella gente, di cui faceva parte il padre come tanti altri che in quel giorno di rievocazione gli stanno vicini, commossi come lui.

E poi procede nell'exursus promozionale per quella che è stata una vera e propria avventura, attraverso le prime sfavorevoli diagnosi, gli scetticismi, sino all'incontro con un vecchio carpentiere, Livio Malagugini, che gli confermò la situazione disperata alla quale sarebbe andato incontro in caso di recupero. Ma poi, il vecchio, aggiunse che, conoscendo Vitali e che egli avrebbe tentato egualmente l'impresa, gli sarebbe stato comunque vicino.

Ciò rappresentò la molla che fece scattare l'avvio.

Il comitato dei pescatori fece la prima mossa, procurando di trasferire il relitto da P. Recanati ad Ancona, dove il reperto fu posto *in terapia intensiva.* Nel frattempo cambia l'Amministrazione Comunale e Vitali si reca dall'attuale sindaco Glauco Fabbracci a perorare la causa del cuore; qui ottiene le assicurazioni che gli premevano ed il tempo scorre, per giungere proprio alle soglie di quel 15 dicembre 2002 al compimento dell'opera.

Omettiamo di citare tutte le fasi attraversate dall'opera che sono riportate pedissequamente nell'opuscoletto e che possono costituire da guida tecnica per comprendere le difficoltà ma anche alcune genialità dell'operazione, le une e le altre costituenti "l'altra storia", quella sentimentale, della barca risorta.

A conclusione della sua esposizione Vitali ringrazia il figlio Giovanni per aver creduto in lui, il comune di Porto Recanati, l'Ente Palio Storico di San Giovanni, Il Comitato dei Pescatori per il sostegno morale, Livio Malagugini e Nicola Gaetani che gli sono stati vicini come fratelli.

Di particolare interesse è una sorta di disposizione testamentaria che conclude il lavoro scritto, cioè le istruzioni per il mantenimento e l'uso della lancetta, fatto di 14 memorie, con allegata l'indicazione per la dotazione di bordo tradizionale e non. Particolare non trascurabile, per quest'ultima parte, è la presenza a bordo di una coroncina di palme benedette, immaginetta sacra e qualche simbolo scaramantico...*spiedini in legno di tamerici, n° 1 scatola di fiammiferi in legno e n° 1 mezzo sigaro toscano.*

Venato di commozione è stato il saluto del sindaco Fabbracci, il quale alla fine ha letto un documento, recuperato in una ricerca condotta dal figlio negli archivi locali. Si tratta di un elenco di caduti in mare della marineria portorecanatese nella seconda metà del XVIII secolo. Gentilmente concessoci dal Sindaco, lo trascriviamo, non solo per dovere di cronaca dell'evento a cui assistevamo, ma principalmente per codificare una fonte della storia infinita del popolo marinaro piceno, percorsa dallo stesso filo delle morti sul lavoro.

- Nicola e Antonio, di anni 15, figli gemelli di Giuseppe Rota del porto della Città nuova (Porto Civitanova)
- Giuseppe, figlio di Leopoldo Senesi, di anni 20
- Giuseppe Boccia di questa Parrocchia di S. Giovanni Battista, di anni 60
- Pasquale figlio di Domenico Flamini, di anni 24
e Mario figlio di Giacomo del fu Francesco Bufarini, di anni 24
pescatori nella barca di Saverio Cittadini di questo Porto di Recanati, il giorno 22, del mese di maggio, anno 1755, sul far della sera, furono sospinti dalle onde nel mare di Numana e Sirolo e, notte tempo, fecero naufragio.
In questa lettera, il 27 Maggio 1755, sono stati scritti i nomi di questi 6 marinai morti annegati in quella stessa barca.
Furono celebrate le esequie e, recuperati i resti mortali, essi furono conservati in questa chiesa parrocchiale (di S. Giovanni Battista) *e custoditi dalla Confraternita del Rosario.*

La Redazione

Francesco Maria Moriconi

Ancora il grande sconosciuto Jack

Jack La Bolina è il curioso pseudonimo, d'origine letteraria, scelto dallo scrittore ed ufficiale di marina Augusto Vittorio Vecchi per firmare i suoi numerosi saggi su ***Rivista Marittima*** e gli altrettanto numerosi libri da lui pubblicati dalla seconda metà dell'800 fino agli anni venti del secolo scorso.

Nato a Marsiglia nel 1842, era figlio del più noto Candido Augusto Vecchi, ascolano esule politico del Risorgimento. Morirà nel 1932 a Forte dei Marmi.

Inutile ricostruirne brevemente le vicende biografiche. Valgano le note di Gabriele Cavezzi e di Ugo Marinangeli su queste pagine (cfr. ***Cimbas*** rispettivamente n. 19/2000, pp. 14-119 e n. 6/1998, pp 25-34).

Oltre alla bibliografia ivi citata segnalo il sito Internet **http://www.jacklabolina.com/nuovo/pagine/trofei/jack_la_bolina.htm** in cui compare una breve scheda informativa sul nostro.

Le sue vicissitudini, infatti, meriterebbero altri interventi e ricerche, ci fa capire lo stesso Cavezzi, ben oltre le due tornate di studio organizzate dalla Lega Navale a San Benedetto del Tronto e ad Ascoli Piceno nell'aprile 2000. Una vita avventurosa nel vero senso della parola, una vita in giallo, per certi momenti critici del Vecchi; insomma quantomeno una serie di vicende che potrebbero invogliare ad affrontare una biografia romanzata chi ne abbia tempo e mezzi.

Il proemio del suo ***Al servizio del mare italiano*** del 1928 (che la biblioteca sambenedettese possiede anche in una copia donata dalla moglie di Pier Cesare Gobbi al quale è intitolata la specifica sezione del mare) è venato da una garbata consapevolezza dei propri meriti e della fortuna d'essere vissuto in un'epoca ancora eroica e certamente non banale, cosa che di questi tempi sembra interessare a ben pochi.

Scrive il Vecchi:

"Ho avuto la sorte d'invecchiare con la lentezza particolare a coloro che con egual misura avvicendarono il pensiero e l'azione. Ragione per cui non mi era facile raccogliere le memorie di una vita che, assai lunga, fu di continuo operosa.. Siccome non sono stato un fanciullo prodigio, salterò a piè pari i primi anni. Pur tuttavia della mia fanciullezza qualche cosa dovrò pur dire, non per spirito di vanità personale, ma per la gente dalla quale nacqui, i cui casi furono piuttosto eccezionali; per il tempo in cui questi miei primi anni trascorsero, che furono quelli della rinascita politica del nostro paese; infine per la memoria netta che serbo degli amici della mia famiglia, i quali divennero, quasi tutti, non oscuri artefici del patrio Risorgimento, e che, a suo tempo, ebbi a educatori e a superiori gerarchici, quando, a mia volta, a codesto grande e glorioso movimento sociale, politico e militare partecipai quale ufficiale dell'ar-

mata." (pag. XXI)

Ultimamente sono riuscito, fatto davvero strano, ad arricchire la Sezione del mare della biblioteca sambenedettese di alcune opere di Jack. (quale nick migliore per un navigatore ... se fosse vissuto nell'era di internet e della posta elettronica ...).

Il mercato antiquario, monitorato quasi settimanalmente in questi ultimi anni, offriva parecchi titoli del nostro, ma si è potuto acquistare soltanto quei volumi più abbordabili per il costo, anche se bisognerà, una buona volta, decidersi all'acquisto anche di quei volumi che, pur costosissimi, dovrebbero da tempo figurare negli scaffali di una biblioteca che si voglia davvero legata al mare, alle sue tradizioni alle sue economie e culture, alle sue avventure. E chi meglio del nostro Jack La Bolina può testimoniare con la sua produzione letteraria, scientifica e divulgativa delle innumerevoli valenze del mare.

Non avendo né tempo né mezzi per affrontare quanto sopra mi limito a segnalare ai lettori di ***Cimbas*** quanto posseduto dalla nuova Biblioteca comunale di San Benedetto del Tronto.

- ***Saggi storico-marinareschi***, Genova, Tipografia del Regio Istituto de' sordo-muti, 1877, cm. 19, p. 400 (4), con tavv f.t. , Leg. In mz tela con punte e tit. e filetti in oro sul dorso.

- ***Bozzetti di mare***. 2.ed. ; ***Il taccuino di Giorgio Biondi***, 1.ed., Genova, Tipografia del Regio Istituto de' sordo-muti, 1878, In-16, p. 302, Leg in mz tela non edit., con piatto orig. applicato alla cop.

- ***Le fortune della indipendenza italica dal 1815 al giorno d'oggi***, Roma, G.B. Paravia, e comp, 1888, p. 255. con dedica autografa dell'A. (A.V. Vecchi) in front, purtroppo tagliata da una legatura errata, e con firma dell'A. (Jack La Bolina). Privo di cop. andata perduta, evidentemente, con la legatura.

- ***Racconti di mare e di guerra di Sindbad Al Bahari***. Illustrati da Enrico Mozzanti. 2.ed, Firenze, R. Bemporad & figlio, 1892, p. VIII-276-XII. Le pagg finali sono il catalogo della collana "Biblioteca scolastica"edita da Felice Paggi (fra i titoli quelli di Collodi); privo di cop perduta con legatura. Da notare che Mozzanti è stato anche illustratore di Collodi.

- ***Bozzetti di vita di bordo. Libro per la gioventù***. Edizione definitiva, Firenze, R. Bemporad & figlio, 1898, In-8, p. 242, ill. di Clemente Origo, bross. ed. definitiva, timbro A.V. Vecchi.

- ***Leggende di mare***, Bologna, Nicola Zanichelli, 1879, p. 304, ill., leg. In tela ed. orig., piatti illustrati, ex libris Carlo Emanuele Bombrini - S. Francesco D'Albaro (Genova).

- ***L'Italia marinara e il lido della patria*** con 1 carta e 91 illustrazioni ad uso delle classi complementari e secondarie inferiori, Bergamo, Istituto italiano d'arti grafiche editore, 1905, p. 359. La cop. è andata perduta con la legatura, ex libris di Mario e Fiammetta Witt.

- ***Il mare d'Italia, i suoi prodotti e la sua ricchezza***, Bologna, N. Zanichelli, 1911, cop., sopracop. E fregi di Adolfo De Carolis, p. 220. collana "Biblioteca di cultura popolare" diretta da Guido Biagi, nella quale figurava anche del nostro ***Nel grembo del mare***.

- ***Il libro dei prodigi***. Con fregi di Duilio Cambellotti, n. 24 della collana per ragazzi "Biblioteca dei ragazzi", Milano, Istituto Editoriale Italiano, 1916 o 1920 (?), In-16, p.197, XXIII (?) tavv ft

- ***Leggende di mare ed altre scritture***, Bologna, Nicola Zanichelli editore, 1921, cm. 17, p. VI-247.

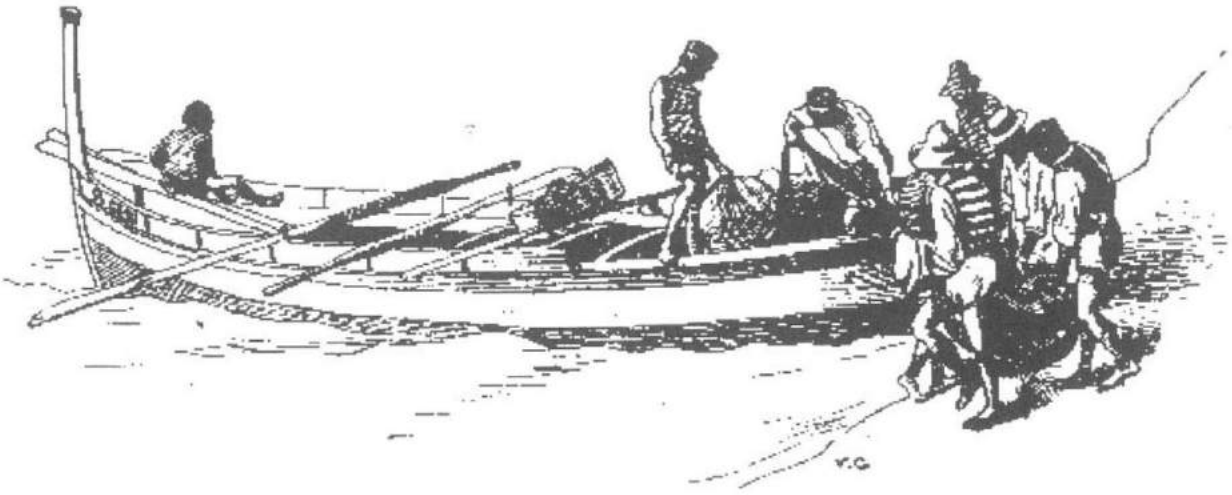
- ***Al lago degli elefanti. Avventure di un italiano in Africa***, Torino, G.B. Paravia & C., 1922, In-8, cm. 16X24, p. 143, ill., 2. ed.., bross. edit. figurata a colori da Brugo.

- ***Tre garibaldini (Ippolito Nievo, Rosolino Pilo, Agostino Bertani)***, Milano, Istituto italiano per il libro del popolo, anni '20, In-16, p. 159, s.d. (ma anni '20). Con timbri di appartenenza sovracoperta. Ill.

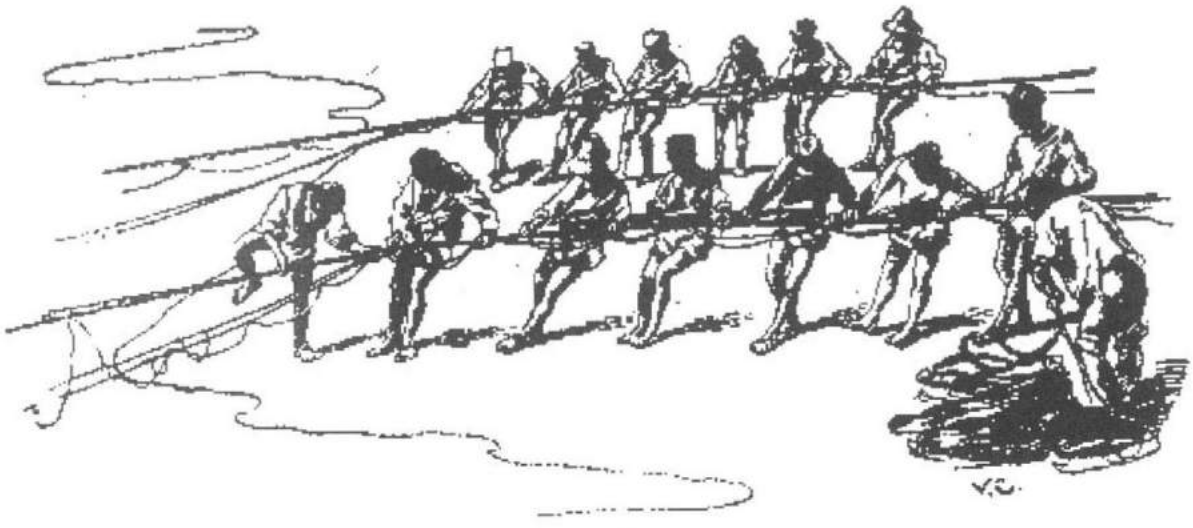
- ***Al servizio del mare italiano***, Torino, G. B. Paravia & C., 1928, In-8, p.XXXI-525, in antip. ex libris della Biblioteca Caproni.

- ***Al servizio del mare italiano***, Torino, G. B. Paravia & C., 1928, copia id. al precedente; proviene dalla biblioteca di Pier Cesare. Gobbi.

- ***Caccie su terra e su mare. Lettere di due giovani esploratori***, Torino, G. B. Paravia & C., 1931, In-8, p. 112, con illustrazioni di C. Chessa



Barca di ritorno dalla pesca.



Pescatori che tirano la sciabica.

Dr. sc. Boris Cupin (Presidente dell'Associazione Vila Velebita)

La Guardia Costiera Volontaria Croata

Diamo diffusione alle finalità dell'associazione "Vila Velebit" di Spalato, segnalandone il significato di profondo messaggio culturale, espresso da parte di una "civiltà marinara" ancora viva e partecipe dei propri destini, destini ai quali sono legate tutte le popolazioni adriatiche. Ci associamo in particolare all'assunto finale che collima perfettamente con quanto avemmo ad affermare alcuni anni addietro, in merito alla collaborazione tra le nazioni che hanno competenza territoriale sul mare: *L'Adriatico dovrà essere un mare di tutti quelli che vi si affacciano o sarà un mare di nessuno.*

La Croazia è un piccolo paese di mare. Né ora, né nel futuro essa potrà avere un ruolo significativo nelle "vicende di mare" esterne all'Adriatico. In altre parole, **i valori fondamentali sia naturali che sociali, i diritti e gli interessi vengono a raggrupparsi lungo la fascia costiera, parte integrante del paese, come succede per tutti gli altri piccoli stati di mare.** A conferma di quanto sopra basta osservare la storia di numerosi stati marittimi di tutto il mondo. Le nazioni che durante il loro sviluppo hanno saputo sfruttare correttamente il mare, come patrimonio naturale, hanno registrato una crescita costante mentre i paesi che non sono stati capaci di farlo, indifferentemente dai motivi, sono retrocessi.

La Croazia, come uno degli eredi dell'ex RSFJ, è un nuovo soggetto marittimo nel mondo. Ha ereditato i diritti e obblighi statali di tutela e conservazione dei beni naturali e sociali, i diritti e gli interessi concernenti la zona costiera e il mare (territoriale). Di conseguenza, in base ad una valutazione del grado rischio, applicando tutti i fattori obiettivi, materiali e di altro carattere, il nostro stato sviluppa un proprio sistema di sicurezza in mare. Accanto alle organizzazioni professionali (statali), un ruolo sempre più importante in questo tipo di strutture create dai paesi sviluppati che si affacciano sul mare, è quello ricoperto dalle numerose associazioni marittime di cittadini a carattere di volontariato.

In una tale prospettiva, l'attuale sviluppo dell'**Associazione Vila Velebita** è il primo passo verso la creazione di un'associazione marittima croata (nazionale) volontaria. E' stata fondata il 26.11.1993 ed ha la propria sede a Spalato. **La funzione è quella di associare tutte le attività volontarie che prendono forma lungo la fascia litoranea, e non solo, e che contribuiscono alla tutela dei valori naturali e sociali, dei diritti e degli interessi della Croazia che si affaccia sul mare e alla promozione delle sue attività marittime (Statuto, art. 8).** E' l'erede della "Jadraska stra" (1) (Guardia adriatica) e, considerando il suo ordinamento e i programmi di attività, dovrebbe ben presto venir riconosciuta a livello nazionale ed internazionale. **Sussistono già condizioni adatte e un potenziale umano marittima di alta qualità.**

E' stato pianificato che l'attività e gli interventi vengano suddivisi in rami, ovvero "in loco", il che significa che singole zone del mare costiero vengono a costitu-

(1) Anche se la cosa non è stata oggetto di ricerca scientifica, sussistono numerosi dati relativi a svariate forme di organizzazione volontaria marittima lungo la costa croata, nel passato recente e remoto. In questo contesto è molto significativa l'attività della "Guardia adriatica". Da alcuni dati risulta che nel 1940 avesse più di 100.000 membri, da altri addirittura più di 180.000.

ire insiemi naturali - come da programmi di lavoro approvati. Il programma di lavoro e di attività dell'Associazione è praticamente illimitato. Parlando liberamente, con esso vengono previsti programmi che spaziano "dalla canzone che parla di mare, alla ricerca marina scientifica e ad attività svolte direttamente sul mare". Finora sono stati approvati i seguenti programmi comuni (nazionali):
- S/b "Vila Velebita".
- Guardia costiera volontaria croata.
- Educazione ed istruzione marittima (prevalentemente di giovani).
- Attività editoriale.
- Modellismo navale.
- Programma nautico.
- S/b "Jadran" (assegnazione della S/b "Jadran" della Marina militare dell'ex RSFJ alla Croazia, nell'ambito della ripartizione del patrimonio dell'ex RSFJ.
- Programma delle attività scientifico- di ricerca.
- Programma di collaborazione internazionale.

Il primo programma di lavoro dell'Associazione è legato alla costruzione della nave-scuola, il veliero "Vila Velebita". E' da esso che l'Associazione prende il nome. Non c'è alcun dubbio sulla necessità di ricostruire una nuova scuola. A favore di questa tesi ci sono numerosissimi dati sull'esistenza di imbarcazioni del genere in paesi stranieri e ci è nota per la loro presenza storica e tradizionale lungo la costa orientale dell'Adriatico. Purtroppo, attualmente, per motivi economici, il programma è fermo. Al suo posto, quale programma di lavoro centrale dell'Associazione è stato scelto lo sviluppo della Guardia costiera volontaria croata. Con il suo sviluppo l'Associazione garantisce una presenza di massa e condizioni favorevoli per le attività previste da tutti gli altri programmi.

Parlando di potenziale marittimo della Croazia, di solito vengono messi in primo piano i dati relativi all'industria cantieristica, ai porti, alle compagnie di navigazione di lungo corso (mediterranee), ecc. Viene dimenticato il mare lungo la fascia costiera, pur essendo uno spazio di alto valore naturale e i suo abitanti. E' parere generale che **il mare croato che bacia la costa sia un territorio di altissimo valore.** Parliamo di una fascia che conta mille e 85 tra isole, isolotti, scogli e scoglietti, che si allungano parallelamente alla costa, raggruppati, creando in tal modo un'infinità di canali. Per questo tipo di costa la letteratura tecnica usa il nome di litorale di **tipo dalmata**. I mari che vantano una costa del genere offrono condizioni di sviluppo ideali per tutte le attività marine, compresa l'offerta turistica, specie quella che mette in rilievo il cosiddetto riposo attivo.

Alla base del potenziale marittimo umano della Croazia ci soni i **marittimi non professionisti, ovvero la gente della fascia costiera con le proprie imbarcazioni, che vive sul mare e di mare**. Si suppone che essi siano 500.000 (oltre il 95% del potenziale umano marittimo globale). Le loro caratteristiche salienti sono la professionalità e l'immenso amore per il mare. Per la maggior parte si tratta di proprietari o di membri del nucleo familiare di proprietari di imbarcazioni (yacht). *L'organizzazione di un sistema di tutela del patrimonio naturale e sociale, dei diritti e degli interessi della Croazia sul mare, la loro introduzione volontaria in tale sistema è il traguardo che si vuole raggiungere e mantenere ed è pure lo scopo dello sviluppo della Guardia costiera volontaria croata.*

Il programma di sviluppo della Guardia costiera volontaria croata è stato ap-

provato nella riunione del Comitato esecutivo del 9.2.1995. Ne furono informati tutti gli organi e le amministrazioni statali competenti, i potenziali e "naturali" collaboratori, come pure l'opinione pubblica croata. Inizialmente l'attività concreta fu rivolta alla creazione di una base dati e all'instaurazione di contatti con numerose associazioni marittime, club e società del paese. In base ai dati raccolti nel maggio del 1998 a Spalato è stata organizzata una tavola rotonda sul tema "Organizzazione marittima volontaria in Croazia".

Nello stesso anno si tentò di organizzare la "Guardia costiera volontaria di Spalato", in occasione dell'annuncio dell'istituzione di una riserva naturale nel territorio di "Svetac" (isole Svetac, Brusnik e Kamik) che avrebbe compreso pure la fascia di mare costiera. A tale scopo fu fondato un gruppo di lavoro. In base ai dati loro disponibili, all'epoca, sul territorio della Regione Dalmato-Spalatina c'erano quasi 25.000 barche e 120 navi, al 50% di proprietà privata. Delle 67 società sportive marittime, 53 (il 79,1%) di esse sono state alla base della fondazione della Guardia costiera volontaria di Spalato.

La zona di Svetac non venne però dichiarata riserva e di conseguenza non fu nemmeno costituita la Guardia costiera croata di Spalato. Le attività svolte dal gruppo di lavoro che si era costituito e che mirava allo sviluppo della Guardia costiera volontaria Spalato, ebbe come risultato nell'anno seguente l'elaborazione del progetto scientifico-di ricerca, intitolato "Guardia costiera volontaria croata". Attraverso di esso di tendeva a definire:

- i valori fondamentali, i diritti degli interessi della Croazia, alla cui tutela possono partecipare volontariamente i suoi concittadini;
- lo stato delle disposizioni di legge in materia di organizzazioni volontarie marittime in Croazia;
- lo stato delle organizzazioni marittime volontarie in Croazia;
- le esperienze che si possono riconoscere nell'ordinamento e nell'attività di altre organizzazioni simili di paesi stranieri.

Con il progetto si prevedeva di ottenere i dati desiderati mediante la costituzione di una squadra particolare di ricercatori, facendo partecipare all'attività studenti di facoltà e scuole marittime attraverso le loro tesi di laurea, come pure mediante l'attività scientifico-di ricerca della maggior parte di singoli che lavorano alla redazione di magisteri e dottorati (master). Nel febbraio 2001 è stata elaborata la proposta dei temi delle tesi di laurea per la Facoltà di Giurisprudenza di Spalato, mentre si sta lavorando alla prima ricerca di master seguendo il suddetto progetto.

La guardia costiera volontaria viene vista come un'organizzazione particolare di membri dell'Associazione che **parteciperanno volontariamente al sistema di sicurezza nazionale in mare**. Come avviene anche nei paesi marittimi sviluppati, le attività verranno svolte "in loco", attraverso contenuti e forme di lavoro ben definite, nel pieno rispetto dell'attività fondamentale, delle specificità dei singoli territori e dell'ambiente sociale. Appoggiandosi e collaborando con tutti i soggetti che partecipano, indifferentemente in quale forma, all'istituzione della sicurezza della fascia di mare costiera, vista come ambiente naturale e spazio sul quale prendono forma svariate attività marittime.

Non sussiste al mondo un modello di ordinamento e contenuti dell'attività standard delle "guardie costiere volontarie". Di regola esse si organizzano dipendentemente dall'oggetto della tutela di ogni singolo paese marittimo. **Il numero e la-**

complessità dei loro compiti aumentano costantemente. In generale, i compiti a cui adempiono si possono far rientrare nelle seguenti attività:
a - tutela del mare quale ambiente naturale e
b - tutela dell'uomo e del patrimonio in mare.

La tutela del mare quale ambiente naturale considerato in generale può venir suddivisa in tutela delle parte marina, di quella sottomarina e di quella costiera. La prima parte è quella più facile da definire. E' il mare lungo le coste della Repubblica di Croazia. In esso, presso **quale unità naturale** (massa d'acqua) **vivono numerosissimi esseri**. E' costituito da un'infinità di specie vegetali e animali che si sono adattate alle caratteristiche particolari, sia fisiche che chimiche, dell'acqua marina. In mare ci sono anche molteplici fonti di **cibo, miniere, fonti di cura, ricchezza culturale di un paese, ecc**.

La tutela del mare quale ambiente naturale è di competenza di diversi ministeri e direzioni statali. Essi si prendono cura del mare per mezzo di istituzioni pubbliche di tutela ambientale, di parchi nazionali e naturali. Esternamente alle zone di competenza di queste istituzioni troviamo numerosissimi isolotti, isole e parti di terraferma. Pensiamo alle isole più distanti (esterne), che dal punto di vista della scienza naturale sono anche territori più preziosi. **Sono destinazioni fisse di specie e sottospecie autoctone o meno, spesso molto rare**. Molto spesso qualcuna di esse sceglie a propria dimora solamente un'isola molto piccola. Sono perciò molto sensibili alla caccia, ovvero alla raccolta oppure all'introduzione di specie nuove, non del luogo. Alcune specie sono già scomparse.

Hanno bisogno di tutela anche alcuni esemplari di natura morta. Alludiamo ai svariati fenomeni geologici e geomorfologici, come lo sono ad es. grotte che hanno l'entrata in mare, isole vulcaniche ed altre forme interessanti. (foto 1)

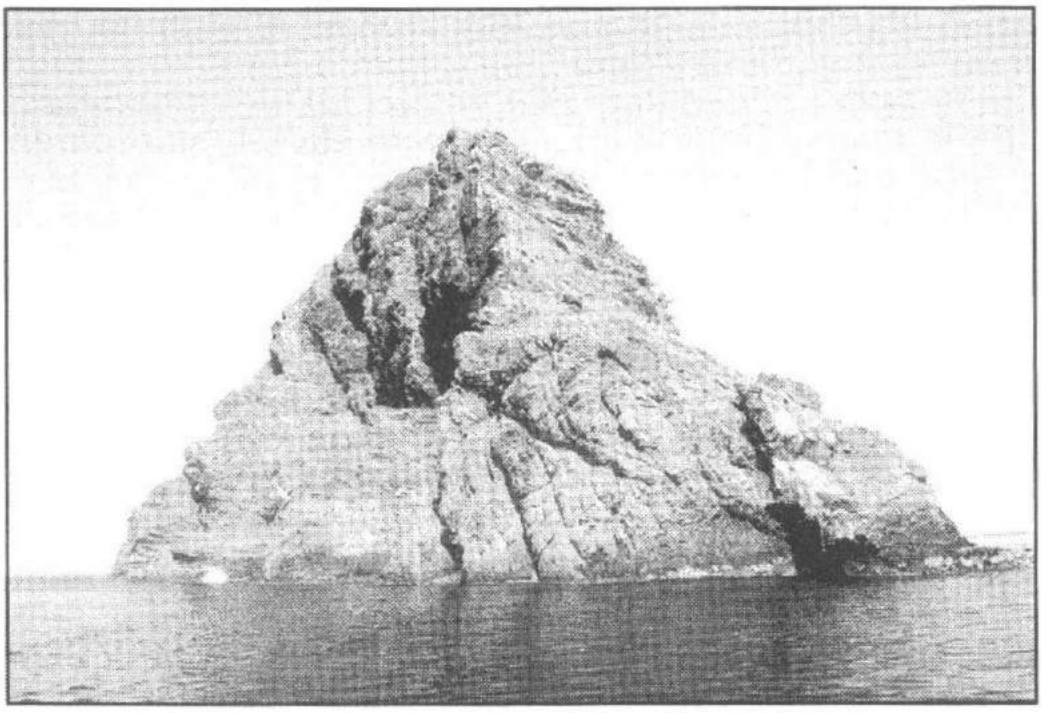


Foto 1. L'isola di Jakuba.

L'impossibilità di possedere il mare, a differenza della terra, è una caratteristica saliente di questo ambiente. Quale ambiente naturale, il mare può venir sfruttato per il traffico, su di esso prendono forma diverse attività economiche e non, può venir sfruttato il suo patrimonio marino (pesce) e subacqueo, **ma non lo si può possedere**. In tal senso lo sfruttamento del mare per il trasporto dei passeggeri e di merce, accanto alla pesca, è l'attività marittima fondamentale sin dai tempi più remoti.

La fascia di mare che bagna la costa croata, soprattutto durante la stagione estiva (turistica), grazie alle sue caratteristiche oceanografiche, di navigazione, climatiche e meteorologiche, se considerate nell'ambiente, può venir definita come "mare calmo" e adatto alla navigazione. E' noto comunque anche per la bora, che talvolta raggiunge velocità da uragano, e per le tempeste e il maltempo (del mare aperto) da direzione ovest che spesso cambiano senso inaspettatamente da sud ad ovest. **Fenomeni meteorologici di questo tipo sono molto pericolosi in mare, specie per i diportisti che non conoscono a sufficienza le singole caratteristiche locali, anch'esse molto pericolose per le imbarcazioni, considerando le onde che il vento viene a creare**. I suddetti fatti vanno considerati e osservati in proiezione dello sviluppo turistico nautico lungo la costa orientale del mare Adriatico, che prevede un incremento di tutte le forme di navigazione.

Gli organi statali non sono in grado di tutelare effettivamente i valori naturali e sociali della fascia di mare del litorale della Croazia, sia quelli riportati sopra che altri ancora, senza che intervengano volontariamente pure i cittadini. Ed è per questo motivo che non 'è alcun dubbio sul fatto che ci sia bisogno e che sia giustificabile la costituzione di una Guardia costiera volontaria croata. **Far partecipare i cittadini nei sistemi di protezione dei loro paesi è una legittimità del mondo contemporaneo. Ciò combacia con il dato di fatto che qualsiasi attività di difesa - tutela del mare, ad iniziare da quella di natura ecologica e fino a quelle più violente, come lo sono le aggressioni armate - è condannata a fallire se non viene appoggiata, ovvero se non si fonda sulla presenza delle genti della fascia costiera. Questo dato di fatto è stato confermato dalla storia innumerevoli volte, anche durante le azioni belliche sul mare croato durante la Guerra per la patria**.

Parallelamente ai "preparativi teorici" (2) per la fondazione ufficiale della Guardia costiera volontaria croata, prendevano forma svariate attività pratiche. Partendo dal presupposto che una forma di "rieducazione marittima" delle persone già adulte è alquanto improbabile, l'educazione marittima è stata rivolta ai giovani. In tal senso sono stati organizzati i primi campi sulle isole della Dalmazia centrale e sono state avviate diverse attività concrete in collaborazione con le scuole elementari e medie.

Il risultato delle attività di cui sopra è stata la fondazione ufficiale della Guardia costiera volontaria croata, esattamente il 14 novembre 2000, sull'isola di Mrduj, in segno di ricordo della Battaglia nel Canale di Spalato durante la guerra per la patria. Subito dopo, sull'isola Vrgada è stata costituita la prima squadra della Guardia costiera volontaria croata esterna a Spalato.

2) Nello sviluppo della Guardia costiera volontaria croata vengono applicate naturalmente le nozioni e le esperienze organizzative e d'attività di organizzazioni simili nel mondo. In tal senso risultano utili soprattutto le esperienze dell'Associazione reale nazionale inglese di salvataggio in mare (Royal National Lifeboat Institution - RNLI), la più antica e la più nota del genere al mondo.

A costituzione avvenuta, sono state svolte numerose attività pratiche rivolte allo sviluppo della Guardia costiera volontaria croata. Vogliamo mettere in risalto le seguenti:

- ad inizio del 2001 è stato bandito il concorso per la creazione dell'emblema e della bandiera della Guardia costiera volontaria croata. La commissione costituita per l'occasione non ha accettato alcuna delle offerte pervenute e perciò lo stesso concorso verrà ripetuto nel 2003;
- nell'ambito della celebrazione del primo giorno primaverile, il 24 e 25 marzo è stata organizzata l'azione ecologica "Facciamo qualcosa per la Croazia". Lo scopo dell'azione era "l'uscita in mare". Le attività sono state seguite dal Centro operativo del Comando della Guardia costiera volontaria croata. Hanno preso parte all'azione numerosissimi abitanti delle isole dalmate, tra i quali vanno messi in risalto quelli dell'isola di Solta che hanno ripulito le coste e le acque del litorale.
- in collaborazione con la Facoltà di Giurisprudenza di Spalato, il 16 aprile dello stesso anno è stata organizzata una tavola rotonda sul tema "I confini marini della Repubblica di Croazia con particolare attenzione alla fascia economica". La seconda parte della tavola rotonda ha avuto luogo sulla nave HRM "Faust Vrancic" durante la navigazione verso e il ritorno dall'isola di Palagruza;
- Il 9 giugno 2001 a Spalato si è tenuta la tavola rotonda "Tutela del mare quale ambiente naturale". In questa occasione è stato svolto un sondaggio tra i partecipanti sull'attività della Guardia costiera volontaria croata. Tutti si sono espressi a favore dello sviluppo della "guardia" quale organizzazione non governativa anche a costo della mancanza di un sostegno finanziario dai mezzi di bilancio. I membri della Guardia costiera volontaria del territorio di Murter hanno dato il loro appoggio alla talvolta rotonda organizzando un'azione ecologica denominata "Pulizia delle Incoronate e di Murter " (foto 2).
- nel mese di ottobre dello stesso anno, il Comando della Guardia costiera volontaria croata ha inoltrato al Ministero della Sanità la proposta che il trasporto dei convalescenti e delle squadre di medici dalle isole dalmate minori venga affidato alla "guardia" (isole di Sebenico e Zara). Quasi subito dopo ai ministeri competenti e al Governo della Repubblica di Croazia viene inoltrata pure la proposta di affidare alla "guardia" il controllo della pesca di tonno internamente agli allevamenti ittici durante i mesi di dicembre e gennaio. La proposta aveva preso spunto dai numerossimi articoli di giornali che denunciavano l'inquinamento marino costiero causato dall'ingrassamento dei tonni;
- il 14 novembre 2002 è stato contrassegnato solennemente il secondo anniversario di costituzione della Guardia costiera volontaria croata. In base a quanto scritto dai giornali, al lancio ufficiale della corona ai "coraggiosi custodi del mare croato" dal traghetto "Hanibal Lucic" della Jadrolinja di Fiume hanno presenziato più di 200 persone (foto 3). Con tale atto e specie con l'annuncio della costituzione della Guardia costiera della Repubblica Croata quale organizzazione statale, ci si attende l'insorgere di condizioni di sviluppo favorevoli della Guardia costiera volontaria croata nel futuro.

Nella situazione attuale è possibile affidare ai membri della Guardia costiera volontaria croata compiti di tutela del mare, considerando quale ambiente naturale, attraverso:

- la raccolta di rifiuti solidi e liquidi superficiali che inquinano il mare;

- la raccolta ed il trasporto dei rifiuti dalle coste insulari (specie di quelle minori);
- la raccolta dalle imbarcazioni di olio usato, acque dei servizi igienici, immondizie, ecc.
- pulizia del mare dai detriti o rifiuti alluvionali;
- pulizia del fondale marino da rifiuti, alghe, ricci ed altri organismi che minacciano la sicurezza e la salute dei naviganti costieri (specie se diportisti);
- aumentare il grado di tutela antincendio delle coste delle isole e della terra ferma, specie esternamente ai centri abitati, ecc.

La partecipazione dei membri della "guardia" al sistema di sicurezza di navigazione marittima avverrà in conformità alla loro preparazione organizzativa e materiale in questo campo.

Sin dall'inizio, lo sviluppo della Guardia costiera volontaria croata ha avuto il supporto generale dei "pescatori e dei braccianti" della fascia costiera. Purtroppo, se escludiamo pochissimi singoli, non è stato così con le personalità di stato. In gran parte si tratta della conseguenza diretta di una vita pluriennale in una Jugoslavia concretamente orientata verso il continente e della sua politica marittima sbagliata. La mancata pianificazione dei mezzi di bilancio statale per il finanziamento della Guardia costiera volontaria croata e, in primo luogo, l'assenza di norme di legge per la sua attività - sono state le mancane più vistose e più frequenti nelle motivazioni del mancato appoggio e aiuto alla sua attività.



Foto 2. I membri del ramo della "Guardia" del territorio di Murter

Perciò nel programma di lavoro del 2003, i compiti primari prefissi sono i seguenti:

a) elaborazione di una proposta di legge per l'attività della Guardia costiera volontaria croata;
b) programma con la costituzione di nuove unità lungo la costa e anche nel retroterra del paese. Precedentemente tribune (corsi, discussioni, officine, ecc.) in materia di attività e di ordinamento della stessa;
c) educazione e istruzione marittima dei cittadini. Partendo dal fatto che una rieducazione di persone più anziane è molto improbabile, questo aspetto viene rivolto verso le fasce d'età scolare. In tal senso verrà costantemente ampliata la collaborazione con il personale scolastico delle scuole ottennali e medie superiori della Croazia.
d) far sventolare la bandiera della Guardia costiera volontaria croata a partire dal l'estate 2003.

Il mare Adriatico è un piccolo mare chiuso. Il suo inquinamento non conosce barriere. E' per questo motivo che la rete di tutela e di protezione dell'ambiente marino deve interessare tutti i paesi che vi si affacciano. In un'atmosfera tale va osservato pure lo sviluppo di un sistema di tutela unico dell'Adriatico, visto come ambiente naturale e centro di attività (marittime).

Udruga Vila Velebita, Drazanac 3a, 5100 Split (Croazia)
telefono 00385.021.399.129 fax 338.315 e-mail hdps@net.hr

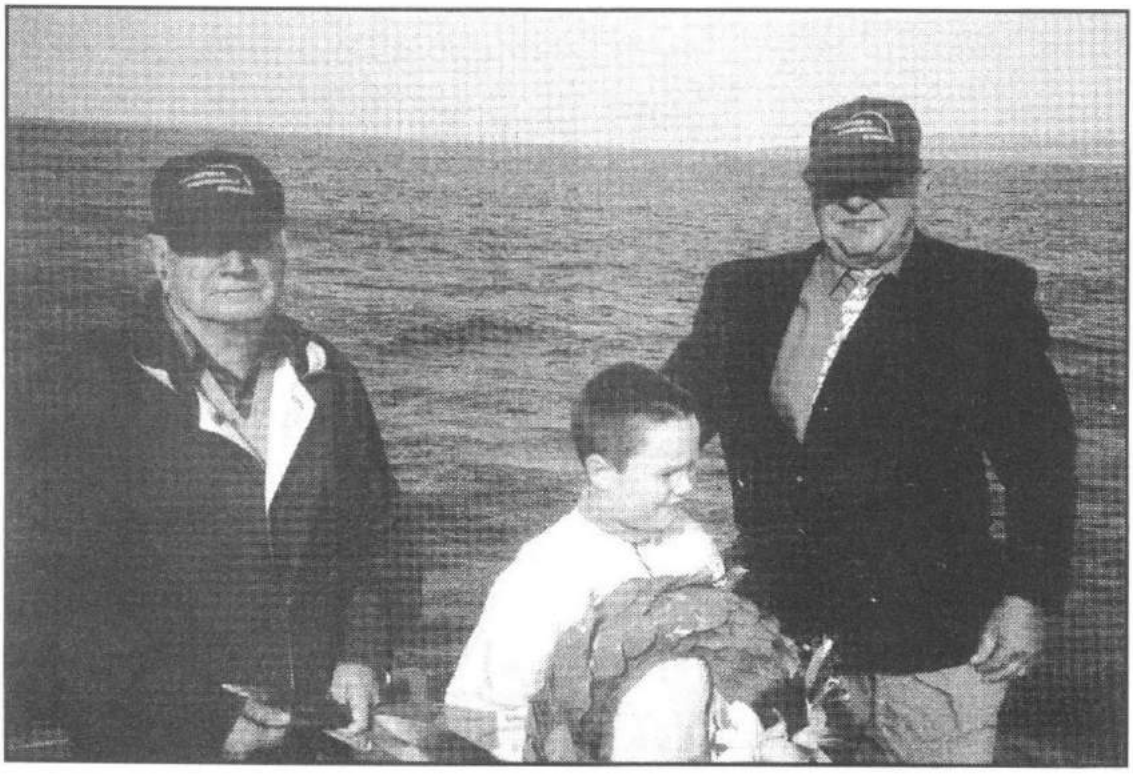


Foto 3 Celebrazioni per il secondo anniversario delle 'Guardia"

Finito di stampare nel mese di Marzo 2003
dalla **Tipolitografia "GRAFITALIA"**
Via S. M. Goretti, 15 - Tel. e Fax 0735.86457
63039 S. BENEDETTO DEL TRONTO (AP)