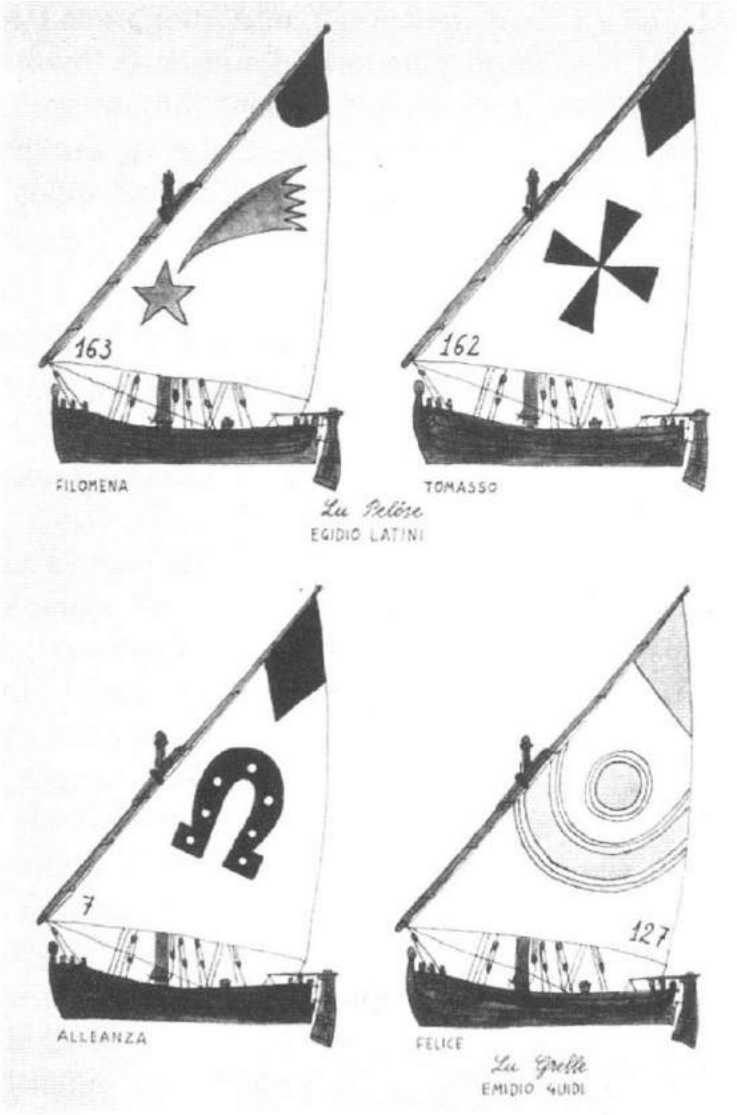
CIMBAS

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

N° 30 Marzo 2006



SAN BENEDETTO DEL TRONTO

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

N° **30** Marzo 2006

Quota associativa con diritto a ricevere la rivista **19 €uro**. Versamento in c/c Postale n° **13721634** - CIMBAS c/o Cavezzi Gabriele, Va Sabotino 98, 63039 San Benedetto del Tronto (AP) Italia, e-mail: **vezzica@libero.it** Internet - **http//members.xoom.it/cimbas** (aggiornato semestralmente, curato da Gianfranco Marzetti).

Direttore scientifico: Ugo Marinangeli

Comitato di Redazione: Natascia Baic-Zarco, Josko Bozanic, Umberto Candiani, Gabriele Cavezzi, Laura Ciotti, Anna Cosentino, Pietro Cupido, Maria Perla De Fazi, Dubravka Dujmovic, Gianfranco Marcone, Francesco Maria Moriconi, Carla Mascaretti, Giuseppe Merlini, Stefano Novelli, Federico Olivieri, Dino Palma, Pino Perotti, Stanko Piplovic, Nicola Romani, Miroslav Rozman, Luigi Santoni, Leopoldo Saraceni, Alessandro Sciarra, Alberto Silvestro, Ljerka Simunkovic, Carminio Spinucci.

Sommario:

- Laura Ciotti, *Personaggi adriatici in un documento dell'Archivio di Stato di Ascoli* 1- 4
- Gabriele Cavezzi, *Alcuni documenti sul porto di Ancona tra XVI e XVIII sec.* (1 parte) 5- 26
- Karmen Hrvatic, *Le navi delle forze alleate a Spalato 1918-1924* 27- 39
- Vincenzo Del Zompo, *Quella volta in Jugoslavia che mi scambiarono per un criminale di guerra...ed altri racconti* 40- 45
- Alberto Silvestro, *L'anno d'oro. A proposito del Congresso di Vienna e della pirateria barbaresca* 46- 58
- Josko Bozanic, *Viaggio a Venezia* 58- 64
- Redazionale, *L'Astillero Naval Contessi & C.* 65- 76
- Francesco Voltattorni, *Una normale campagna di pesca in Nord-Africa con il motopeschereccio "Nesso" - La travagliata spedizione nel Benin* 77- 95
- Gianfranco Fazzini, *Una fonte per la storia...del porto di San Benedetto* 96- 98
- Recensioni dalla Croazia 99-106
- Recensioni dall'Italia 107-125

Laura Ciotti (Archivista dell'Archivio di Stato di Ascoli Piceno)

Personaggi adriatici in un documento dell'Archivio di Stato di Ascoli.

Sono molti i documenti rinvenuti da studiosi che frequentano gli archivi piceni e che riguardano il passato delle relazioni intradriatiche. Diversi di sono stati già pubblicati su questa rivista o su altre pubblicazioni di analoga specificità storiografica. Qui viene data la trascrizione di un documento dell'Archivio Notarile di Grottammare, il cui fondo è conservato presso l'Archivio di Stato di Ascoli Piceno.

La datazione del documento si colloca in un periodo di particolare ripresa dei rapporti tra le due sponde, quella picena e quella dalmata, qualche decennio dopo gli assalti falliti della flotta ottomana alle isole venete, nella relativa calma seguita alla vittoria delle armi cristiane nella battaglia di Lepanto.

Si tratta di una transazione finanziaria tra due fratelli di Grottammare, appartenenti alla famiglia dei Palmaroli, ed un mercante di Zara, con la mediazione di una delle figure più rappresentative dell'imprenditoria mercantile di tutta l'area, Federico Paccaroni. Dei Paccaroni esistono testimonianze di lungo periodo che riguardano proprio gli scambi commerciali con la Damalazia e Venezia, in un ruolo spesso egemonico. Tra l'altro alcuni suoi rappresentanti risultano risiedere in Croazia.

I Palmaroli, anch'essi originari di Fermo, sono annoverati tra i rappresentanti della piccola aristocrazia locale e la loro presenza, sia a Grottammare che nei paesi limitrofi, si farà sempre più significativa, sino a conseguire un ruolo di primo piano in ambienti politico-religiosi come pure in quelli artistici, nello Stato della Chiesa e fuori di esso.

Il documento, peraltro di non facile lettura, acquista una certa rilevanza anche per l'entità della somma che compare nel contratto, abbastanza insolita nei piccoli pur molteplici scambi che si registrano nel periodo e, come sempre accade, per gli altri nominativi e località citate.

Bibliografia

- "Cimbas" Organo d'informazione interna all'Istituto di Ricerca delle Fonti per la Storia della Civiltà Marinara Picena, San Benedetto del Tronto
- Gabriele Cavezzi, *Veze izmeduistocine izapade jandrasnke obale i archivshim izvorina juznog P icena (I rapporti tra le due sponde dell'Adriatico nelle fonti archivistiche del Piceno meridionale)* in AA.VV. "Kniiga Mediterranea 1997, Predavanjia, Split; G. Cavezzi - Alberto Silvestro, *Gli approdi e gli scambi via mare nel Piceno tra XIII e XIX sec.: segnali archivistici ed indizi storici*, "Jornal Mediterranean Studies, Universiy if Malta, V-9/n. 1; AA. VV., *Civiltà contadina e civiltà marinara nella Marca meridionale e nei rapporti tra le due sponde dell'Adriatico* , Laboratorio Didattico di Ecologia del Quaternario (Cupramarittima 26/X-11/XI/1995); AA. VV. *Fermo e la sua costa*, vol. II, Laboratorio Didattico...Id. Cupramarittima (AP) 2004.

Archivio di Stato di Ascoli, Notaio Flaminio Polidori (Arch. Notarile di Grottammare, vol. 291, cc. 54rv-57rv).
Il documento presenta la scrittura abrasa dall'inchiostro ed appare in alcuni tratti di difficile decifrazione.

(c. 54r)
Die 5 augusti 1617
Baronus Palmerolus et Mandoctius Palmerolus eius frater germanus de Gruptis ad Mare comitatus Firmi, eorum propria voluntate pro se ipsis in solidum et cum effetcu, promiserunt domino Antonio Huasic Zaratino, absenti et pro eo perillustri domino capitano Federico Paccaroni de Firmo eius procuratori et commisso publico, liras duas mille tricentesa sexaginta, dico 2360, monete Venete pro residuo maioris summe contente in istrumento breviato per quondam domninum Nicolaum Rettium notarium publicum rogatum .....

(c. 54v)
Eoque casu teneatur diffalcare a dicta summa supra espressa alia hoc modo videlicet: quolibet festo Natalis Domini nostri Iesu Christi incipiendo prima solutio cum futuro festo Natalis nostri Iesu Christi presentis anni 1617, et sic de anno in anno usque ad integralme satisfactionem ..... de quibus pro quibus cum obligatione firma remanere usque ad integram stistactionem predictus Baronu ....peirillustris capitaneus Federicus Paccaronus ut supra .....domini Iulii de Marchis civis Iadrensis

(c. 55r)
notarii publici infrascripti tenoris.
Nel nome di Cristo amen.
L'anno della salutifera natività Sua 1617 indizione XV, giorno vero di martedì VIII del mese di aprile, nelli tempi del serenissimo principe ed eccellentissimo signore nostro Iuanne Bembo per Iddio gratia inclito dose di Venezia, per il regime dell'illustrissimo signor Alvise Ianne ....et Marco Giustiniano degnissimo Rettore di Zara, alla presenza del notabile huomo Zaratino il magnifico signor Giulio Begnamorano (?) giudice della Corte di Zara, personalmente costituitoil signor Antonio Huasich cittadino e mercante di Zara con ogni modo, ...costitui

(c. 55v)
suo vero e legittimo procuratore e nunzio e commesso speciale agente così che la specialità non deneghi alla generalità, ne all'incontro, l'illustrissimo Federico Paccaroni di Fermo, assente ma come se fosse presente, specialmente al nome del detto .....

scotere relevare et .... da Barone Palmarolo dalle Grotte lire tremila e doicento sessanta, che li deve dar come appare per istrumento publico 27 marzo 1611, fatto del Porto di Fermo, celebrato per domino Nicola Rittino notario publico di detto loco, al quale..... componere accordare et accomodarsi con il detto Barone quella maniera che al detto illustrissimo suo procuratore meglio parerà, et per le cose suddette si roghi uno o più istrumenti publici con le clausole solite et consuete, con il suo ..... per fine e generale

(c. 56r)
quietazione in forma valida. E però bisogna comparire dinanzi quello chiaro e illustrissimo signor giudice, e far dare e procurare così a voce come in scritto tutto quello che per le cose commesse sarà necessario et come potrebbe esso signor constituente se fosse presente, con amplio e generale mandato promette tenere sempre fermo rato e grato tutto quello che dal detto suo procuratore sarà in ciò fatto detto et esperito, sotto l'obligazione di tutti suoi beni mobili stabili presenti e futuri.
Fatto in Zara, nella spetiaria del signor Simone Armani, posta a presso la chiesa della Madonna della Piazzola (?).
Presenti li signori Simone Ventura e Pietro Fumati (?) cittadini di Zara testimoni havuti chiamati et pregati.

(c. 56v)
Ego Iulius de Marchis civis Iadrensis Venetianus notarius publicus supradictus omnibus adfui fideliter scripsi et in hanc formam redegi me subscripsi signumque meum solitum et consuetum apposui.
(loco signi sui)

Noi Marco Giustiziario per le serenissima signore di Venezia capitano di Zarafacemo ampla et indubitabile fede a qualunque li presenti come il suddeto domino Iulio de Marchis è notario di Venezia autorità legale et autentico alle publiche scritture istrumenti sottoscrizioni del quale qui si presta piena fede e con ogni....gli si può prestare. In quorum fidem.
Di Zara li 12 aprile 1617.

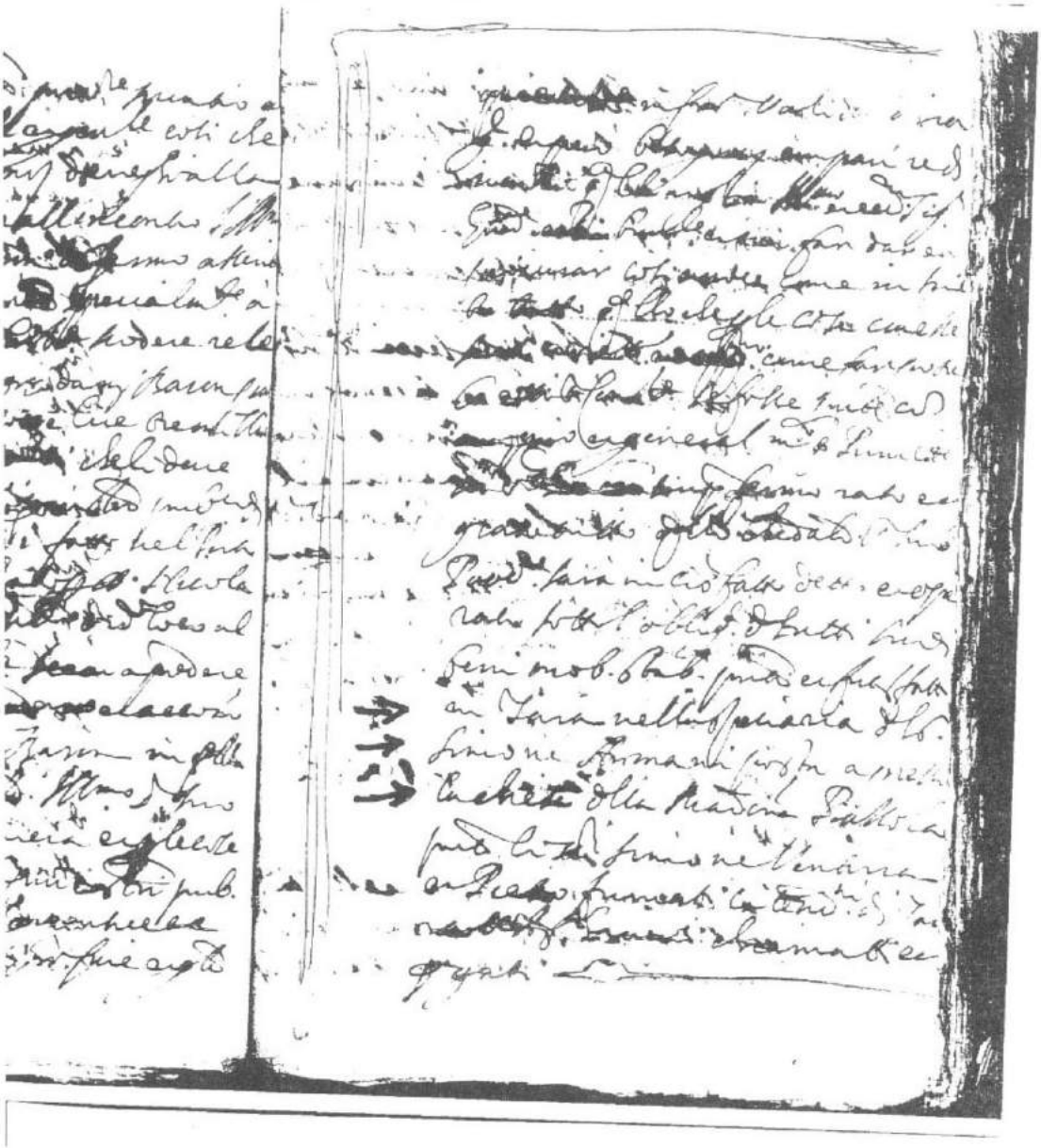
Simon..... publicus Veneta auctoritate notarius et vice cancellarius.....
Hinc est quod unus

(57r)
alteri et ex converso fecit finem et generalem quietationem de omnibus et singulis hinc inde factis gestis et quomodolibet acceptis usque in presentem diem, computatis

in huismodi modum, lirarum 3200 per dupradictum dominum Baronum debitas lira ....quinquaginta solutas a.... .... de Gruptis in civitate Zare, que fuerunt detracte de liris 3200 per dictum dominum procuratorem ....(si omette il formulario) rentiavit et obligavit

(c. 57v)
se et bona omnia Camere Apostlice submictens se ipsum et bona ipsius brachio seculari illisu presentibus dicto domino Alexandro et Vincentio.... de dicta civitate.

Flaminio Polidori notarius publicus rogatus.



Riproduciamo un tratto dello scritto meglio decifrabile da cui si legge tra l'altro...*Fatto in Zara nella spetiaria del signor Simone Armani, posta a presso la chiesa della Madonna della Piazzola.*

Gabriele Cavezzi

Alcuni documenti sul porto di Ancona tra XVI e XVIII secolo.

(prima parte)

La ricerca storica spesso è stimolata da ragioni di insoddisfazione sulle conoscenze di uno spazio temporale e dei personaggi che ne sono protagonisti, dei fenomeni che concorrono nel tempo al loro avverarsi. Ciò è accaduto anche per noi, rileggendo il libro di Rosario Paravia ed Ercole Sori sulla città di Ancona (*Le città nella storia d'Italia. ANCONA*, Editori Laterza, 1990) e nonostante quanto riportato nel supplemento della collana di "Proposte e ricerche" sul porto franco di Ancona, con la ristampa del pur autorevole lavoro di Alberto Caracciolo, edito a Parigi nel 1965 (*Il porto franco di Ancona nel XVIII secolo. Crescita e crisi di un ambiente mercantile.* Edizione italiana a cura di Carlo Vernelli, Quaderni di "Proposte e ricerche", n. 28, 2002). Gli stessi motivi sono rimasti anche dopo i tentativi di approfondimento condotti attraverso altri testi di letteratura storica prodotti intorno al tema di Ancona, come città adriatica: citiamo per tutti, di Gianni Orlandi, *Il porto, le navi e la gente di mare nelle carte dell'Archivio Comunale di Ancona* (sta in) AA. VV: "Munus Amicitiae", Edizioni Tecnostampa, Loreto, 2001.

Non si tratta ovviamente di insoddisfazioni sulle diverse "verità" trasmesseci attraverso quei lavori, ma essenzialmente sulla mancanza di sufficienti chiarimenti sui rapporti del ruolo di Ancona rispetto alle altre città costiere adriatiche (per noi rispetto alle attività dei centri costieri a sud del Conero) del loro evolversi in contiguità, talvolta in antitesi, rispetto a quell'approdo principale; quindi il loro divenire e scomparire nei mutevoli rapporti con Venezia e le piazze del nord-Adriatico. Per non parlare poi del peso sostenuto dalle comunità dello Stato Pontificio e tra queste quelle adriatiche, per promuovere l'affermazione e spesso solo la sopravvivenza del porto di Ancona, in vista di ritorni economici differenti, di ruoli militari, tutti più o meno pertinenti agli interessi del resto del contesto regionale. Soprattutto non ci si è ancora resi conto di quanto Ancona fosse realmente "marinara", nel senso del navigare dei suoi uomini, rispetto all'essere mercantile sopra ed al di là della banchina.

Nell'analisi del significato di Ancona, riferito almeno al XVII ed ai primi decenni del XVIII secolo, sino alle soglie della dichiarazione di "porto franco", sulla scorta della storiografia sin qui prodotta e dei vari documenti consultati in vari archivi marchigiani, a noi è parso che il centro dorico sia stato più una città "portuale" che una città "di mare", aspetto che diverrà successivamente più marcato attraverso una separazione tra le due entità , quella portuale e quella cittadina vera e propria, così come sottolineato da Paravia e Sori, dopo l'Unità d'Italia. Gli anconetani, nel periodo esaminato e successivamente, ci sembrano più sedentari che navigatori. Ancona, infatti, è una città che si caratterizza sul piano economico essenzialmente per una ren-

dita patrimoniale derivante dal fitto delle case e dei magazzini, dalle botteghe e dagli appalti doganali, dall'indotto artigianale ed agricolo, che vede buona parte del suo tessuto umano, peraltro composto di molti apporti occasionali ed esterni, dedito ad attività di commercio. La sensazione, per dirla in termini metaforici, è che il mare non entri nelle case degli anconetani se non in massima parte attraverso persone di altri paesi che su quel mare vi navigano.

E' un'impressione ragionevole o esistono possibilità di dimostrare il contrario? Per dare l'avvio ad un primo chiarimento, forniremo alcune trascrizioni documentarie, possibilmente in forma integrale, sulle quali richiamare l'attenzione e la riflessione dei nostri lettori.

***

Il primo documento (Archivio di Stato di Ancona, *Miscellanea*) è uno dei memoriali che nei primi decenni del '700 partono verso Roma per focalizzare l'attenzione sul degrado della struttura portuale e sull'opportunità di non tassare le merci d'importazione in modo da favorire la produzione locale anche attraverso l'emulazione nel realizzare in loco quanto si importa. Una scelta a cavallo tra il liberismo e l'autarchia che trova ragione nel collasso della vita mercantile di Ancona, derivato anche dall'apertura o la crescita di nuovi scali sia nell'Adriatico che nel Tirreno. Altrettanto valide ci sembrano le preoccupazioni che si esprimono sull'interramento del bacino portuale e sulle frane che incombono dai dirupi sovrastanti. Gli interventi che si richiedono immediatamente presuppongono supporti economici con il concorso di tutto lo Stato Ecclesiastico che dalla ripresa del porto ne trarrebbe sicuri giovamenti.

A seguire vengono riportati anche gli allegati, prodotti probabilmente per storicizzare la situazione rispetto ad eventi pregressi. Siamo alla vigilia della concessione del "porto franco", provvedimento che risolleverà per qualche decennio le condizioni generali della città.

Carteggio (databile tra il 1715 ed il 1729) preceduto da un foglio segnato col n° 79 e la scritta *Memoriale dato alla Santa Mem. Bened.° XIII in relazione dell'altro dato l'Anno 1725 per l'alterazione, che si pretendeva dare sopra i pagamenti della Dogana non meno per dar principio a far costare quanto sarebbe utile la Franchigia del Porto.*

Beatissimo Padre
Non è così difficile a comprendere di dove derivi l'anichilimento della Città e Piazza mercatile d'Ancona, a chi con occhio compassionevole rivolga lo sguardo al presente suo infelice, e miserabile stato; ed all'opulento passato suo essere; Volgasi dunque al passato, e considerandosi tutta la Città ne' suoi gradi, la raviserà ne' suoi nobili Cittadini doviziosa, perché non mancavano a questi le grosse piggioni delle Case,

che per la populazione del Paese, molto rendevano di lucro, fertili erano li terreni, non meno il tempo presente, con queslo solo divario, che allora per la populazione causata dal comercio esitavano con vantaggio l'entrate per la moltiplicità de Mercanti e Negozianti, impiegavono qualche denaro al negozio, da cui ne ricavavano li consueti vantaggi.

L'artista scorgevasi non meno commodo, che moltiplicato ed attento perché con il commodo del Nobile provedendosi con più prodigalità di loro manifatture, ne ritraea egli non meno maggiori le mercedi, che gl'utili, così ancora lo avvantaggiava la populatione forastiera ; che l'affluenza del comercio, nel provedimento del loro necessario bisogno, ciò bene si ravisa, senza maggior dilatazione, in ogni altro grado, quanto fosse la sua opulenza, e la sua fama.

Compassionevole altresì è poi lo stato presente, poiché con l'apertura del Porto di Livorno, Castel Novo, ed altre piazze Cristiane, con molte facilità esibite da quei Prencipi a' Mercanti, che vi fussero concorsi, diedero motivo a moltissimi di farlo per essere scale commode, non solo per la negotiatione di Levante, ma ancora di Ponente, in gran numero abbandonarono perciò questa Piazza, e si portarono in quello, e per conseguenza risecandosi il trafico, ed il comercio, e con esso la populatione, si diminuirono così l'entrate a' Cittadini, perché non ritrovano più ad affittare le loro case, né ad esitare li frutti de loro terreni, onde cominciarono a sentire il grande peso delle Tasse imposte dal Prencipe, non a misura del loro fondamentale, e posseduto valsente, ma a riguardo degli utili considerabili, che loro apportava il comercio, per lo che diede principio anche agl'artieri a penuriare, et a diminuire li loro capitali, e così ogni sfera di persone soffrendo degl'incomodi, s'avilirono nella conciliata passione del loro misero stato, per non vedere proveduto il mantenimento del tipo del loro vantaggi, il Porto d'Ancona, opera sì gloriosa, e lucrosissima a' Possessori, et a Vassalli.

Questo Porto d'Ancona decantato da tanti scrittori, come Strabone, Plinio, Cornelio, l'Alberti, il Biondo, il Calipino, il Baronio, tanti e tanti altri e come scrisse il Platina nella restaurazione, che ne fece Eugenio quarto ed il Cavaliere Giacinto Fontana speditovi da Sisto Quinto per il di lui mantenimento.

Questo però senza darseli mano da tanti anni è andato riempiendosi, che il presente non è capace, che de piccoli bastimenti, e per conseguenza mancata dirò quasi affatto il comercio, rimangono totalmente distrutti li Popoli, che con poca industria possono procurare, e la soddisfazione de pagamenti al Prencipe, che si sono sempre più aumentati, anche con l'essere passati quantità de beni in mani Ecclesiastiche, e per ciò esenti, il peso de' quali si riffonde negli altri con grossissime collette impositive fra di loro; per il sostentamento de loro medesimi la stessa industria non essendo sufficiente, e mancando le proprie forze, che conviene ad essi necessariamente consumarle ogn'anno visibilmente si osserva ridursi in miserabilissimo stato delle Case, e la Plebbe fugirsene continuamente mendicando.

Li Rappresentanti dunque di quella Città fedelissima, et (assepio?)sissimi Vassalli della Santità Vostra non tralasciano di prostrarsi ai Piedi Santissimi, e rappresentarle con occhi lacrimevoli lo stato miserabile di quella Città, non solo a' riguardo d'intercedere dalla Paterna, et amorosa Clemenza di Vostra Beatitutudine, un decente provvedimento al loro anichilimento, ma al deterioramento del lucro, che ne fa la stessa R. C., e nelle Dogane, e in molti altri appalti Cam.li, che non è di poco momento: considerano essi lo stato, e le contingenze presenti molto calamitose, che rendono esausto anche l'Erario Apostolico, ma riflettono altresì, e si stimano in obligo di manifestare alla Santità Vostra, che se più si dilunga sarà inreparabile il totale anichilimento di quei Popoli, la perdita infallibbile di quella Città, e la ruina di quel Porto, e per conseguenza non a migliara, ma a decina di migliara li scudi sarà la perdita annuale della R. C.

Né sono iperboliche tali riflessioni, poiché dalle rappresentate calamità, e del rimpimento del Porto a tutti visibile, e dal dirupamento di fabriche per lame continue, che è dalle ripe, dette di Capo di Monte, sopra li Baluardi di S. Agostino, e Lazaretto vecchio, che alla fine vanno al fondamento della Fortezza, e dalle altre del Monte di S. Ciriaco giornalmente, e considerabilmente colano nel Porto, e Mare, viene tutto comprovato. Onde se agli stessi rappresentanti toccasse, e fosse lecito, potrebbero sugerire al loro Clementissimo Sovrano, che tutto ciò, che si spendesse, benché somma rilevante, e di considerazione, in restaurare, e ridurre in proprio stato quel Porto, sarebbe l'istesso, che creare un Monte, che con il maggior fruttato, che renderebbe quel Porto ristaurato, restarebbero pagati li frutti, ed estinta la sorte, ed assicurato in appresso un notabilissimo vantaggio alla R. C.

Due cose sole richiedesi a tanta urgenza, ma due attioni proprie de Grandi, che sono una nel spendere con eterna fama, gloria, e vantaggio consecutivo, e l'altra l'arbitraria volontà di Sovrano.

Con la prima renderebbe alla fama con il suo glorioso nome il Porto, e proprio per li Naviganti, e mercatura, con l'escavazione del medesimo quasi affatto ripieno, e con fermare il dirupamento delli devisati Colli, che con incredibili lame annualmente lo moniscono, ne risultarebbe il vantaggio del maggior concorso de Legni, e di maggior portata, che per conseguenza apporterebbe incremento, e lucro maggiore all'Erario Apostolico, et altresì conservarebbe quella Chiesa Catedrale antichissima, e venerabile per tanti Corpi Santi, che vi sono, e perché mancato questo Monte, e Chiesa, restarà tutto il Porto scoperto per li venti di Levante, e Greco, che prendono la stessa di tutto il Golfo, e perciò più impetuosi, e capaci di rovesciare qualsivoglia fabrica.

Con la seconda introdurrebbe il comercio, e la negotiatione con cui si rendono opulenti li Popoli, e le Città, e pingui gl'Erarij de Sovrani, per introdurla non ha bisogno questa Piazza di noviziato ne trafichi, quando si può dire l'altro giorno era essa l'esemplare per l'altre di cui ne era tanto abbondante.

L'introduzione delle mercanzie di Levante originarie, sarebbe la meta di quella volontà assoluta, e dispotica Padrona, con ordinare, che lo stato si provedi in se stesso, e per conseguenza nella Piazza d'Ancona, ed altre del medesimo stato; ritroverà con moltissimi vantaggi l'uno, che non potendo li Mercanti forastieri introdurre le manifatture per servitio dello Stato Ecclesiastico, verranno a mettervi essi la medesima arte, l'altro sarà quello, che resterà il denaro nello stato, né si anderà a fare continui, e considerabili sborsi, e in Livorno, e in Venetia, e in Napoli, in somma in Stati esteri.

Ci assicura di ciò l'esperienza fattane dalla Repubblica Veneta e dal Regno di Napoli, che proibitene rigorosamente le manifatture estere, ha introdotto in quel Stati l'arti forastiere con tanto suo vantaggio, né è di ciò difficile a praticarsi anche in questo, perché per qualche anno se fosse necessario, vi sono nello Stato tante fabriche, che se non lo civirà (?) dalle manifatture tanto particolari, come le forastiere, ne provederà delle civili, e competenti, ma stabilitane la proibizione delle forastiere, immediatamente n'entrano l'arti industriose.

Se si rispondesse, che prima bisogna introdurre le mercantie originarie per ridurle in manifatture, e che perciò vi vuole prima l'introduzione de Mercanti, si potrebbe sugerire, anche a questo provedimento opportuno, stabilire un indulto, o sia essentione a tutte le mercanzie originarie dal pagamento della Dogana di due, e mezzo per cento nell'entrata, e aggravarle di un tre, o due, e mezzo per cento nell'oscita, il Mercante non avendo un tal peso all'introduzione, con somma facilità correrebbo a procacciarsi di questo vantaggio in questa Piazza, e farebbe venire di Levante delle Navi di tali mercanzie avendone già le corispondenze, che altro non dovrebbe fare, che commetterle, essendo certi della rimessa, e la R. C. nulla perderebbe in tale esentione, perché si sarebbe nell'uscita, anzi se ne utilizarebbe di molto.

L'esperienza ci dimostra quanto denaro eschi da questo Stato, che in niuna parte si ritrova, perché tutto ne provedimenti necessarij, che si fanno in altri Dominij, s'impegnano, né questi più ritornano perché lo Stato Pontificio non ha che provedere di cose perticolari gl'altri Stati.

S'ordini dunque, che lo Stato si proveda nelle Piazze dello Stato med.o, e non altrove, che in tal forma rimarrà sempre lo Stato opulento, poiché è considerabile la negotiatione di Levante, con questa s'introduce nello Stato le mercanzie grezze, o' siano originarie, e per queste non si rimettono in quelle parti, denari, ma si contrapongono pannine, setarie, coccialami, e legnami, di modo che rimane nello stato il denaro, e si moltiplica l'entrata del Prencipe con il duplicato negotio, et imbarcazioni, che vi si fanno.

Questa è l'unica strada d'introdurre moneta nell'Erario Apostolico, già che hora ne restano munite tante altre, questo è l'unico modo di rendere la Città opulenta, e li Popoli applicati.

Questo è il modo di ristabilire la fama di quel Porto, che da Sommi Pontefici è stato considerato, e di tanto utile, e di tanta gloria alla Santa Sede, ed al di lei stato per il mantenimento di cui questo sborsa annualmente scudi 8000 in Camera, ed ecco appunto Beatissimo Padre una riflessione degna della mente Clementissima di Vostra Santità. La S. M. di Paulo Quarto impose dell'anno 1559, li 10 Maggio questo peso di doversi pagare dalla Romagna, Marca, Umbria, e Città d'Ancona scudi 8000, come si legge nel Breve di Pio Quarto di S. M. spedito li 9 Giugno 1561, le seguenti parole.

Mandamerit ut pro reparatione Portus Civitais nostre Ancone quo nullum alium universa Romana Ecclesiae Iurisditio ad Mare Adriaticum; nec comodiorem, neque tutiorem quolibet anno octo millia scuta soluerentur, que si annuatim exigerentur videlicet a Romandiole due millia a Marchie Anconitane due item millia, ad Umbria Provincijs nostris mille, a Communitate vero dicte Civitatis Ancone tria millia.

Da quel Santo Pontefice, come da altri consideravasi questo Porto come una cosa di particolare stima per cui gl'era necessario una dote annuale, mentre all'inclemenza dell'onde convien tenere apparecchiato, e pronto, ciò che puole occorrerle per sostenère nel proprio essere un capitale di tanto decoro, gloria e vantaggio della Santa Sede. Non ha duopo dunque di ricercarsi ulteriori assegnamenti, né maggiori dispendii alla R. C.

L'Amorosa pietà della Santità Vostra ordini, che si lasci a questa grand'opera la sua Dote, che sembra in certo modo atto della solita, et inalterabile giustizia di Vostra Santità, in tal forma si ripulirà, si assicurerà delle Lame, e si rinvestirà di muraglie ove averà il bisogno.

L'urgentissima necessità d'esser riguardato questo Porto benignamente anche dalla Santità Vostra, la possono attestare gli Emi Imperiali, Conti, Tanara, e Paracciani, che per più anni ne anno avuto le visibile cognitione, così Monsignor Caraffa, Negroni, et altri Prelati, che sono stati Governatori per la Santità Vostra in quella Città.

Per otto, dunque, o dieci anni, che pervenga questo assegnamento in mano del Deputatario della R. Camera in Ancona, e s'mpieghi a seconda degl'ordini di Vostra Santità nel Porto, giusta la mente d'altri Santi Pontefici nell'impositione, o creazione del medesimo assegnamento resterà così il Porto perfettamente ristabilito nel suo primiero essere, commodo, e sicurezza per la navigazione di Levante, e Ponente, e renderà quelli vantaggi, che ben puol considerarsi, e alla Santa Sede, ed alli sudditi della medesima.

Ecco rimessa la Città in stato di rifiorire, ecco accrescersi le rendite alla Santa Sede, ecco aumentato l'assegnamento per tener pulito il medesimo Porto, e reso celebre, e di eterna, e gloriosa memoria il Nome adoratissimo di N. Signore Clemente Undicesimo felicemente Regnante, e che S. D. M. prosperamente per lunga serie d'Anni conservi.

Allegato troviamo altro memoriale, di incerta datazione, comunque precedente al primo, ove si espongono gli aspetti di difficile relazione con Venezia, questi storicamente collocabili a diversi secoli prima ed ancora in essere. Vi si fa cenno anche all'editto di Sisto V per il rientro in Ancona degli Ebrei e si riferisce di un episodio di intimidazione esercitato da un funzionario veneziano nei confronti di navi ancorate nel porto di Ancona. Interessante è la disquisizione giuridica che si fa sulla libertà di navigazione.

Beatissimo Padre
Ancorché i signori Venetiani per i tempi trascorsi non habbiano mai preso l'impegno d'interdire publicamente il comercio alla Città, e porto di Ancona, et alli Mercanti di estera nazione soliti ad ivi introdurre, e mercantare le loro merci, nientemeno presentemente levata ogni maschera hanno, e con decreti, e con represaglie prohibito affatto il sudetto comercio, conforme in specie sopra l'arresto di due navi, che portavano merci in questo Porto di ragione de Mercanti della medesima Città ne è stata certiorata la Santità Vostra con lettere scritte al Signor Cardinale Paulucci Segretario di Stato tanto dal signor Cardinale D'Aste, quanto da questo Mons. Governatore, e benché per parte de medesimi Signori Venetiani sia stato rimostrato alla Santità Vostra, che una di dette navi sia stata
rilasciata, non se ne è però fin qui riceuto alcun riscontro.

Anzi per rimostrare sempre più pubblica detta prohibitione di Comercio, e per rendere affatto intimorati i negozianti, ed i corresponsali di esteri Paesi, ultimamente, e non più lontano, che alli dodici del corrente mese due officiali della Galera Veneta sortita in quel Porto con fiducia della medesima ebbero ardire non senza grave lesione della suprema Giurisditione della Sanità Vostra di visitare tutti quei bastimenti spettanti a Levantini, Greci e Maltesi, che stavano vicino al molo del medesimo Porto con prendere nota di quei Capitani, del nome della Nazione, della Bandiera, che inalberavano, e delle merci, che portavano, non ad altro oggetto; che per farne le represaglie per havere condotto merci in detto Porto conforme si comprova dagli acclusi attestati; che si esibiscono in pubblica forma.

Beatissimo Padre questa totale prohibitione di comercio resasi ormai pubblica a tutte le nazioni intimorite da queste procedure, indubitatamente causerà la totale desolatione di detta Città, e di detto Porto, anzi tutti questi mercanti tanto Christian, che Ebrei, non potendo più ricevere le loro merci commesse alli corrisponsali per la prohibitione di detto comercio resasi sì pubblica, o si converrà di soggiacere ad un totale fallimento, o pure saranno necessitate di abandonare la medesima Città, e di portarsi altrove per mercantare, et assicurare i loro effetti, quali poi pregiuditij ne risultaranno alle dogane della R. Camera, et universalmente a i poveri sudditi della S. Sede molto bene li potrà comprendere il Superiore Intelletto della Santità Vostra.

Perché si è presentito che per parte de medesimi Signori Venetiani sia stato allegato un Decreto di più centinaia d'Anni, con il quale pretendono, che ab antiquo resti da loro prohibito detto Comercio, e che presentamente più tosto continuano ad osservare detto decreto, che a commettere dette Innovationi, si risponde in primo Luogo in fatto, che admesso anche che da quel Senato sia stato fatto ab antiquo tempore simile decreto, nientedimeno non si è veduto mai porre in esecutione con questa pubblicità di prohibitione, et esecutioni, e questa ferita è incontrastabile, poiché se simili decreto fosse stato osservato dal giorno che si allega essere emanato fino a questa parte se ne sarebbero veduti gli effetti, poiché nesuna natione haverebbe più condotto le sue merci nel sudetto Porto, e pure si come se ne è veduta fino al giorno d'oggi l'osservazione in contrario mentre tutte le nationi hanno condottato per secoli intieri le loro mercantie nel medesimo Porto, così chiarissima ne risulta la prova, che non sia stati mai eseguito saltem con questa pubblicità a fine di non ingelosire i Sommi Pontefici, e per non far sì che posposta ogni toleranza tacita havessero dovuto provederci con la medesima pubblicità.

Anzi è stata lontana l'osservanza di detto decreto che la S. Me. di Sisto V, l'anno 1586, per allettare gli Ebrei Orientali ad habitare nella sudetta Città di Ancona, et ad introdurvi il comercio, publicò una Costitutione speciale, con la quale prohibì universalmente a tutti, che navigando per i mari non fossero molestati né nelle Persone, né nelle Loro mercantie conforme si rimostra dalla sudetta Costitutione, che si trascrive in Calce la quale fin qui è stata inviolabilmente osservata anche da Prencipi esteri.

Si risponde anche de jure sopra l'insussistenza e irrelevanza di detto decreto; è indubitato che secondo la disposizione delle leggi, e del dritto delle Genti, che l'è comune a tutti i Principi, il Commercio in tempo di Pace in niuna forma si può prohibire senza ledere il Jus di quel Prencipe, ai i sudditi del quale viene prohibito conforme ne insegnano il Hominh. al Cons. 13: e 44: n. 89; Il Castrapa oper. moral. tract. 6: disput. 5, punct. 4:2:17; il Covar. in regula Peccatum § à: n. p°., et 2, il Mager. de Advocat Armat. cap. 8: n. 16, il Caluin in Lexic. Jur. verb. Hostes, il Molin de Jugt., et Jur. tract. 2: disput. 100 et 102: in guisa tale che se i sudetti Signori Venetiani vogliono in oggi sostentare, e porre in esecutione il sudetto decreto, che per secoli intieri si rimostra inosservato, ciò ridondarebbe in pregiuditio della pubblica fede, del dritto Commune delle Genti e della Suprema Giurisditione della Santa Sede.

Né si sa comprendere come i sudetti Signori Venetiani pretendino esercitare giurisditione sopra il mare Adriatico privative ad ogni altro Prencipe quando secondo la dispositione di tutte le leggi - Maria vel omnino existunt pubblici Hiurij bel sunt de Jurisdictione, vel Territorio Domini Adiacentij conforme provano questo assunto communemente i Dottori nel Cap. Periculum § Porro de elect. il Bartol. nel Tratat. de Insul. verb. nullius, Regens Constan. in leg. unic. n. 12. Cod. de Classic. Lib. 11;

Maria Cons. 50 n. 31; Bellon Jun. Cons. 14 n° 33, il Giurb. cons. 79 n. 30, il Cepol de seruit. Lib. 2 cap. 26 n. 12, Petr. Gregor. Sintag. Jur. lib. 2°. cap 3 dopo il n. 5, il Borell de prestant. Reg. cathol. cap. 10 n. 4 et il Capiblanc de Baron. tom. 2 cap. 41 n. 9.

E benché i medesimi Signori Venetiani pretendino di havere prescritto il dominio, e la Giurisditione dentro il Mare Adriatico conforme ne vengono difesi dal Thoming. al cons. 39 n. 90, dal Bellon Jun. cons. 14 n. 37, dal Veg. cons. 28 n. 30, dall'Everard. Jun. al Cons. P°. al n. 141 et 150 Lib. 2 dal Cepol. de feruit li. 2 cap. 26 n. 7, e dal Borelli de Reg. Cathol. prestant cap. 46 n. 233, nientedimeno questa prescrittione di dominio, e di Giurisditione è stata acramente impugnata, e con solidissimi fondamenti dal Deponte de Potest. Pro reg. sub tit. de Triremibuis dal n. 19 al 37, e dal Boc. de offic. sub tit. de pred. Bonor. host. al § 2 dal n. 136 fino al n. 171.

Queste legali raggioni; che haverebbero piena esecutione nei i Tribunali contentiosi non sogliono separarsi dalle giuste Resolutioni che si prendono ne i Gabbinetti da i Prencipi Supremi, et in specie dalla Sanità Vostra, che bilancia le sue infallibili e prudentissime determinazioni con la Bilancia della Giustizia.
Né un affare di tanto rimarco può in oggi restare addormentato con il sonnifero che sia stata restituita una delle navi arrestate, poiché anche fosse seguita detta restitutione, non perciò resta riparato al pubblico timore inferito a tutti i negotianti, et a tutte le nationi per causa delli sudetti Arresti tanto più per havere veduto con i proprij occhi avanzati gli officiali di questa Repubblica a fare delle Inventioni fin dentro il Porto della Sanità Vostra, e però devesi infallamente credere, che di già siansi sparse queste esecutioni prohibitive del sudetto Comercio per tutti i Porti di Levante, in guisa tale, che nesun mercante indrizzerà più i suoi Bastimenti al medesimo Porto, anzi nepure i Corresponsali se non vengono assicurati si vorranno cimentare di trasmettere le commesseli e anche pagateli.

E di qui si degni Vostra Santità di benignamente ponderare quelli pregiuditij riceveranno i Poveri mercanti di detta Città, e quale desolatione della medesima sarà per seguirne, né per riparare opportunamente a sì gravi pregiuditij, e danni può darsi altro temperamento, che con una pubblicità d'atto, che restituischi in pristinum il medesimo Comercio, al quale non possono, né devono recalcitrare i Signori Venetiani, sì perché i medesimi mai si sono avanzati ad interdirlo pubblicamente, si anche perché una simile pubblicità di proibitione non può mai ricevere altro riparo che con un atto retrosimile.

Altro allegato è costituito da un lunga dissertazione su questioni impositive relative alle

Raggioni per le quali dal S. Cap.no Francesco M.a Scalamonti Fondichiero

si pretende; che li Signori Vincenti et Arici siano tenuti al pagamento del Fondaco per le risapute merci.

Si dice dunque che il Capitolo co.° del Fondaco dispone che tutti quelli, che condurranno robbe di qualsivoglia sorte per mare da Cavomalio in qua, habbiano da pagare il Fondicaggio o mettino, e ciò esso robbe in Fondaco. Le robbe per le quali si controverte il pagamento del Fondaco son state condotte da Venetia, che è Luogo da Cavomalio in qua, dunque devono pagarlo.

Ne osta il cap. 14 in cui si legono escluse quelle mercanzie che vengono da Luoghi sopraventi purché non siano per transito, che però le mercantie, delle quali si tratta, sendo venute da Venezia, che anche è Luogo sopravento, a riva sono state scaricate per transito, pare perciò per conseguenza possa inferirsene che siano esenti dal pagamento.

Poiché all'obietione si risponde in più modi, e precipuamente che nel sudetto capitolo 14 non si comprendono altrimenti tutti li luoghi di sopravento, ma solamente Zara, Fiumi, Triesti, o altri simili sopravento, come sarebbero tutti gl'altri luoghi della Dalmazia, e quelli Luoghi che stanno alla parte destra del Golfo, il che non verificandosi di Venetia, non resta perciò compresa nel medesimo Capitolo.

E che ciò sia vero, si osservi che li Luoghi che sono nella parte sinistra del Golfo, da Ancona verso Venezia, con tutto che si chiamano Luoghi di sopravento, come ver di grazia, Senigallia, Fano Pesaro non però sono considerati in detti capitoli per luoghi sopravento, ma contradistinti da medesimi luoghi chiamandoli Luoghi in sù verso Venezia sicché manifestamente si vede che detto capitolo non include Venezia, che sta ivi posta, per termine esclusive et anzi che per luoghi di Sopravento, non ha volto il capitolo comprendere tutti quelli che propriamente sono tali, a solamente quelli della Dalmazia, e perciò non vi lega la parola tutti, ma la parola simili. Che se si soggiungessero exads. che le mercantie, che in passato son venute da Venetia liberamente, non hanno mai pagato il Fondaco, e perciò anche listessa Venetia deve essere necessariamente compresa in detto capitolo, potrebbe al'hora replicarsi, che ciò anche concesso, non sarebbe seguito in vigore de capitoli, ma dello stile, o pratica, onde quando debba haver luogo stile o pratica, o sia contraria, o interpretativa tall'ora de capitoli, è certo che le mercantie, delle quali si tratta, non possono scansare il pagamento del Fondaco, anche per quest'altro risposto, che vi è stile e pratica, che non si fà la Bolletta nell'istesso giorno, tante le robbe devono pagare il Fondaco, sebbene vengono da Luoghi compresi in detto capitolo 14; come appariscono dalle fedi esibite, qual pratica, non resta punto debilitata dal supposto deposito di scudi è e dall'impedimento del giorno festivo, mentre se è vero, che sia stato fatto il deposito appo. Ministro legittimo della Dogana, così il Ministro poteva far la Bolletta se gli fosse stata richiesta, che è un atto minore del ricevimento del deposito e poi in casi più forti di termine limitato alla spedizione di quell'atto necessario l'istessa legge,

da dato il rimedio per preservarsi da pregiuditij e sottrarsi da qualsivoglia imputazione di colpa.

Che però tornando alla sudetta abitudine, alla quale già si è risposto in un modo come di sopra ivi = Prima si risponde che in detto cap. n°14 non si esentano dal pagamento le robbe che vengono da luoghi compresi in detto capitolo per transito ma quelli che vengono da detti luoghi liberamente et essendo le robbe controverse venute per transito, ne segue che non sono esenti dal pagamento del Fondaco.

Né si dica, che sebbene le robbe controverse sono venute per transito, sono però state scaricate liberamente, e non per transito.

Perché si risponde che il detto cap. 14 non risguarda lo scarico ma la venuta delle robbe, mentre non dice + le robbe che si scaricaranno in Ancona, ma che verranno dunque poca importa che le mercanzie siano state scaricate liberamente, mentre non venute per transito.

Né giova replicare che se ciò fosse vero non haverebbe fatto di bisogno il capitoli 11, nel quale si dice che le robbe, che si scaricano di barca in barca sian tenute al pagamento del Fondaco, poiché se si deve havere in considerazione la venuta, e non lo scarico, conforme è stato osservato già nel resto, era stato proveduto dagl'altri capitoli.

Che se poi si soggiungesse che havendosi ad havere in considerazione la venuta, e non lo scarico, ne seguirebbe che le robbe, che vengono per transito nel medesimo Bastimento, dovrebbero anche esse pagare il Fondaco, il che maggiormente in detto cap. 11, che le robbe che si scaricaranno da Barca, in Barca debbano pagar il Fondaco, sino ad inferire, che non sbarcandosi di Barca in Barca, ma conducendosi via coll'istesso Bastimento non debba però pagare il Fondaco.

Si risponderebbe francamente alla prima parte di detto obietto che il medesimo cap. 11 hera necessario per le robbe che si conducevano da Cavomalio in qua de Turchi non per transito, ma per contrattare in Ancona, siccome per le robbe, che si conducono da qualsivoglia altra Nazione da Zara, Fiume, o altri luoghi simili, non per transito ma liberamente, e poi ciò non ostante si scaricassero di Barca in Barca, o si conducessero via, perché sebbene venissero liberamente da detti luoghi, o perché fossero state portate da Turchi non doverebbero pagare, nondimeno devono pagare perché si scaricano di Barca in Barca sendosi nei capitoli 8 e 14 proveduto ben si per le robbe, che si portano liberamene, e poi si transitano da Turchi, a risguardo dagli altri d'altra Nazione, che le portano da Luoghi compresi nel cap. 14, e che si sbarcano da Barca in Barca.

Con ciò si risponde alla seconda parte del detto obietto desunto dal detto cap. 11 in cui disponendosi, che debba farsi il pagamento delle robbe, che si scaricano di Barca in Barca quando si pretende inferirsene l'esenzione di quelle, che si transitano col medesimo Bastimento, poscia che tall'illatione deve intendersi per le robbe, che

si conducono, come si è detto da Turchi, o che vengono da Zara, Fiume, quali robbe pure se vengono liberamente o per transito e portano coll'istesso Bastimento non devono pagare, ma se si sbarcano di Barca in Barca, devono pagare.

E se si aggiunge che tutto ciò si pratica anche colle robbe che vengono da Venetia, od altri Luoghi.

Si puol replicare, che questo non succede in virtù de' capitoli, ma del solito, che potrebbe pretendersi non pregiudiciale al Pubblico, come che contrario a capitoli, ma caso ché per il contrario questo solito, possa pregiudicare al Publico, molto più puol pregiudicare a Mercanti il solito di farsi la bolletta nell'istesso giorno, e di pagare prontamente quando la bolletta non è stata fatta.

Quanto al cap. 15 si dice che parla per le mercanzie che di loro natura non hanno transito, onde non fa al caso nostro perché le mercanzie controverse, essendo venute per transito, convien necessariamente concludere, che sieno di quello, che per se stesso han transito.

Indi il privilegio concesso ad Ancona sul finire del XVI secolo, per renderla piazza di esclusive trattazioni per merci importate nello Stato Ecclesiastico.

Privilegio delle revocationi delle supersessioni et nova deliberazione per la manutenzione della Bolla de XII scuti.
Henrico del Tituolo di S. Prudentiana Prete Cardinal Gaetano della Romana Chiesa Camerlengo.
Per ordine espresso di N. S. datoci a bocca et per authorità dell'officio del nostro Camerlengato, revocando tutte le supersessorie et suspensioni, et grazie concesse a sudditi dello stato Ecclesiastico in qualsivoglia modo d'andarsi a provvedere delle merci Levantine contro il tenore del comercio d'Ancona per altra via, che di detta città, si commanda sotto le pene contenute in detta Bolla che tutti li sudditi dello Stato debbano provedere per via di Ancona tutte le merci contenute in essa conforme alla tavola et nota che si stamperà ai piedi del presente Editto.
Et acciò li Popoli di Bologna e di Romagna siano sicuri di trovar in Ancona merci a sufficienza per il bisogno loro et se dia tempo, che ve ne concorrano, Sua Santità si contenta che li Bolognesi et Romagnoli andando a provedersi altrove, che in Ancona di dette merci per uso proprio siano esenti dalle pene contenute in detta Bolla per tutto il mese di Ottobre del presente anno 1597 et passato detto termine se intendono et siano compresi come li altri sotto la disposizione d'essa.
Et volendo la Santità di Nostro Signore provedere in maniera, che nella Città d'Ancona si trovi d'ogni sorte di merci in abondanza acciò li suoi Popoli siano provisti delli loro bisogni, et a minor prezzo possibile, però deve alli Privilegi concessi fin ora a quel commercio, et alli Mercanti, che lo frequentano, da et concede di novo a tutti

quei mercanti, che per un anno prossimo andaranno a metter casa in Ancona con, capitale di diecimila scudi esenzione da tutte le Gabelle imposte et da imporsi di tutte le robbe che faranno venire a drittura in detta Città per conto loro di Levante, di Ponente, o di qual'altra parte per mare, da durare per quindici anni, dando facultà a Mons. Governatore che insieme con li Consoli de mercanti ne spedisca a ciascuno di essi mandati gratis et senza pagamento alcuno, volendo che lo presente Editto publicato che sia in ciascun luogo secondo il solito astringa tutti all'osservanza di esso, come se personalmente fosse intimato. In fede di che Dato Rome in Cam. Ap.lica di XII Marzo 1597.

Nota delle mercatie di Levante

Aloe latico
Assa fetida
Bolo Armeno
Boldroni
Bufali
Canelle
Cassia
Cinamono
Canfora
Colori d'ogni sorte
Cere bianche sode lavorate
Cere saure
Cottoni sodi e filati d'ogni sorte
Cenere d'Alessadria
Caviali di Levante
Cordovani e montoni dogni sorta
Cuoi pelosi d'ogni sorte
Cuoi conci di sussidone e vacchette
Indaco d'ogni sorte
Feltri fini di panni
Fien greco
Felate cioè panni bianchi da letto
Grano
Garofoni
Zenzero d'ogni sorte
Gomma arabica
Zebibbo
Galla di Levante
Incenso
Lini soriani d'ogni sorte
Lana d'ogni sorte
Legno d'Aloe
Muschio di Levante
Matij
Murnia
Mirra
Malici
Moroni
Macravani
Noci moscate
Noce vomice
Pepe
Reobarbaro
Storace
Sangue di drago
Sponghe
Senape
Sete d'ogni sorte
Tutia
Teribinti
Tele di tokante
Tetraghetto
Tapete d'ogni sorte
Tabacco
Uva passa
Vischio
Zaffarano di Levante
Zibetto

P. Il Card. Aldobra. pro Camerlengo . Pro d. Lutio cald.no io Bapta Cennus
Die 30 Martij 1597 pubblicat Ancone per bannum pub.
Copia autenticata dal notaio Antonio Boninnus il 5 Gennaio 1719.

Ed inoltre

Copia del Memoriale dato alla S. Me. di Innocenzo XIII col rescritto.
Beatissimo Padre
Di qual peso e stima sia sempre stato ad ogni Prencipe l'introdutione nel suo stato,

ed in conseguenza la dilatazione del pubblico commercio, specialmente marittimo, basta vedere la spesa e l'industria, che ognuno di essi usano per la constituzione de Porti di mare in ogn'una di quelli Luoghi, dove la natura con la felicità del seno gle lo permette, e nel secolo scorso si è veduto tutto questo posto in pratica dal Grand Duca di Toscana nella città di Livorno, ed in questo dall'Imperatore nell'Adriatico nella città di Trieste, e nel Porto Re, ed etiam li Prencipi peraltro Barbareschi nel tempo anche di non interrotte Guerre, come il Re di Marocco, li Bey di Tunisi ed Algeri, e Tripoli permettono a la pratica e l'ingresso ne loro stati de Christiani con loro Bastimenti e merci non per altro fine che per le conseguenze sempre felici conosciute, che apporta il commercio, non solo per l'introductione di quei generi da Luoghi originarij che ad essi mancano, ma per l'estrazione, e per il consumo di quelle di cui li proprij Stati abondano: questi non desimili sentimenti è credibile; che da tanti antichi sommi Pontefici fosse professato per la Città e Porto di Ancona, con fabrica di quel Porto per altro unico nell'Adriatico, nello Stato Ecclesiastico, ed havendo fede all'Historia, non fallarono nella loro idea, mentre è incontrovertibile, che nella Città, una volta fu famosa nella mercatura, il progresso però dei tempi ha fatto mutar sistema alle cose mentre allettati quelli con Bastimenti esteri conducevano in Ancona le loro merci da altri Paesi confinanti con far franchi li loro porti, come padroni, che ne erano s'è in pochi anni veduto non solo una piena ricorrenza ne loro porti, ma altresì si è toccato con mano una precisa diversione della povera città di Ancona. Fu principiata l'osservazione di questo discorso che tutto quanto si esprime, ideò la franchigia del Porto di CivitaVecchia, ma come situavisi troppo remota al centro dello Stato Ecclesiastico perché troppo lontana dalle Provincie della Romagna alta e bassa dello Stato di Urbino, dell'Umbria e della Marca, e dalla Lombardia, come altresì per esser quello di Civita Vecchia un Porto confinante tra quelli di Livorno, e Genova da una parte, di Napoli, e Messina dall'altra non potè di ciò vedersi li desiderati effetti perché li Bastimenti mercantili con l'esito delle loro aziende restavano felicitate le loro intenzioni ne a quelli delle dette Provincie potea mai complire far capo per le compre del loro mercato nel Porto di Civita Vecchia come troppo remoto alle loro città, onde si sono deviate ad andar a far le loro provisioni parte in Livorno e parte in Venetia.

Sono evidenti le universali pregiuditij, che lo Stato Ecclesiastico esita in formalità di commercio riceve.

Primo il denaro, che resta fuori dello Stato per la provista de generi di cui manca.

2° il prezzo eccessivo, che li sudditi si provedono in 2^ mano de quei generi, che si avrebbero originalmente a drittura, e per

3° Le Genti non impiegate in quei esercitij meccanici, che porta seco un vivo commercio, e la misera città d'Ancona più di tutti ha provato il suo eccidio dalla privazione di questo commercio, perché quella città che già 50 anni componeva 30

mila Anime ora non ne contiene che 7.000, da questo ne succede la povertà de quelli possidenti, che per non trovar esito delle loro entrate etiam a vil prezzo, marciscono ne poderi, e le case, e magazzeni restano smantellati per mancanza d'Abitatori per non pagarne le collette.

In riparo però d'ulteriori miserie non solo universali per lo stato tutto della Santità Vostra ma particolarmente la povera città di Ancona, appoggiata al clementissimo sentimento della Santità Vostra umiliata ai suoi Santissimi Piedi un Oratore Anconitano spinto dall'amor della propria Patria si è assunto dopo l'esponer i motivi delle sopra cennate calamità esponer un unico rimedio, che crede di più proficuo nel caso medesimo, ed è di ridurre la Città di Ancona Porto Franco, a similitudine di quello di Livorno la qual prova alla Rev.da Camera Apostolica non può apportare di pregiuditio annuo più di scudi 2.500 il che farà vedere a suo tempo con tutta la più reale distinzione a quella con cui si degnerà la Santità Vostra di rescrivere che l'oratore se ne intenda per il tutto riferirsi alla S. V. da cui dovrà poi prendersi le misure più purgate secondo l'alto intendimento di V. Be.
Mons. Segretario della Congregazione del Buon Governo ne parli.

Ancora una pregressa supplica per render "franco" il porto di Ancona *...a simiglianza di quello di Civitavecchia...*

Copia
Beatissimo Padre
Ecc.mo Sicut oculi servorum ad manum Dominorum suorum done misereatur nostri
1 - Le acque quantunque più pure e più cristalline impedite del moto attivo, e passivo e fissate in un ristagno divengon putride e perniciose, ed il sommo Iddio a quelle del mare (benché come salse rimote da tal pericolo) le ha sin dall'origine della loro situazione nella conca marina impresso quel flusso e riflusso, con cui si conservano, or giovevoli ad un clima, or ad un altro. La vita umana che risiedesse oziosa; non sarebbe vita perché contraria al suo principio ch'è il moto e di questo moto non si abusasse, il buono Iddio con la nascita le è di caggione di ricercarlo perché quello havessero a conservarsi e questo moto vive così inseparabile con l'huomo, che sua D. M. in benedirlo vuol esserne promosso col di lui moto quia Dominus Deus unus benedixerit tibi in omni opera manis tue;
2 - La saviezza e zelo d'ogni Prencipe nel suo stato, ha sempre procurato con la coltivazione delle arti, e coll'introduzione del commercio dar moto tale alli suoi sudditi da non vederli mai infingardi nell'ozio principal cagione di tutti li mali, e fine rovinoso per il Pubblico non men che per il privato.
3 - Il commercio è moto principale delle arti, queste felicitano quello, e l'uno e l'altro insieme cagionano infiniti beni al pubblico, e felicitano infinitamente lo stato de privati.

4 - La povera città di Ancona , oratrice umilissima di V. Be.ne con essa li suoi poveri cittadini ed abitanti fedelissimi servi della S. V. provò già tempo gl'effetti felici, che li produceva il commercio come città che risiede su le sponde dell'Adriatico, e come posto di mare capace per l'accesso de vascelli, ed tal segno era giunta la sua esaltazione, che li sommi Pontefici pro tempore la riflettevono capace da poter soffri risposte ben eccessive annualmente in Roma sino alla somma di cinquanta e più mila scudi, come di presente è tenuta di corrispondere (con il totale però eccidio del suo essere) ma siccome sino che nella stessa città coreva, e fioriva il commercio li pubblichi, e communitativi assignamenti, e proventi di dazij fiorivano anch'essi, così non riusciva alla medesima insoffribili tal peso, e non mancarono li sommi Pontefici con tutto l'amore di coltivarli per quanto gli era possibile questo felice commercio, il che lo fa vedere la costruttione de suoli, che riguardano il medesimo porto, e questo con spese esorbitanti, a segno che per il mantenimento di esso fa corrispondere (come tuttavia si va pagando) scudi settemila e più ogni anno dalle provincie tutte ripartitamente dello Stato Ecclesiastico in Camera.

5 - Col progresso però di poco men d'un secolo si è veduto così scemare, e perdere il commercio in questa città ad un segno che la Camera medesima, che una volta subaffittava quella Dogana per venti e più mila scudi annui, ora con haverla ribassata a scudi quattro milacinquecento in ciò, ne men può regersi dal moderno doganiere ch'essa che non esorbitanti estorsioni, di cui ne pendono Giuditij varij in Camera, effetti perniciosi dello smarrito commercio, ch'è stato, ed è onestà l'eccidio de poveri cittadini e possidenti, che per non trovare a vendere le proprie entrate marciscono ne poderi, e per non haver chi habiti le loro case le smantellano per non pagarne le collette perché questa Città, che una volta contava ventisette e più milla anime d'habitanti ora non ne contiene, che poco più di sette, vista orribile da piangere con Geremia quomodo sedet solitaria civitas copiosa populo.

6 - Non s'è mancato dalla povera Oratrice mentre vedeasi consumare il proprio essere con la dichiarazione del commercio di renderne avvisati li sommi Pontefici pro tempore, e sin dal tempo della S. M.di Innocenzo XII, che fisicamente se ne osservò l'interno di questo male, fu principiato da quel Santo Pastore a provederci per persuadere almeno i vascelli che coltivassero questo porto a renderli immuni di Gabella, dummodo non contrattassero le loro mercantie.

7 - Non giovò al ristoro della misera Oratrice queste ed altre consimili diligenze perché più si è veduto il commercio smarirsi e finalmente quasi prodursi affatto, ad un segno che li poveri abitatori nell'eccesso d'una miserabile disperazione, datosi ad una profonda osservazione de suoi mali, pare di haver trovata la radice d'essi che sia.

8 - Che siccome nel Mediterraneo e nell'Adriatico ne secolo passato e presente si sono aperti diversi porti franchi per l'accesso e recesso de vascelli, e mercanzie, che

ivi approdassero immuni di pagar Gabelle o Dogane, così ivi hanno preso il ricorso tante le Nazioni, ed ivi s'acquartierano con le loro merci, come s'è veduto, e si vede il giorno di oggi nelli porti di Genova, Livorno e Marsiglia, ed altri Porti nel Mediterraneo ad in Trieste, e Porto Re, nell'Adriatico ove risiedono case opulentissime Francesi, Inglesi ed Olandesi il che pure una volta si vedea nella misera città d'Ancona.

9 - Introdottosi con vascelli le merci da luoghi originari nelli detti porti, ecco ivi un vico commercio perché li stati a quelli confinanti ivi vanno a provedersi del loro bisogno, e parlando di Livorno, ivi lo Stato Ecclesiastico si provede per le parti di Bologna, e di Perugia quando prima lo facevano in Ancona a drittura.

10 - La Sa. Me. di Innocenzo XII subodorò questi successi, che con il progresso del tempo sarebbero riusciti fatali per lo Stato Ecclesiastico, e quel Sommo Pontefice s'ideò poterli frenare con rinescare in lo Stato il perdente commercio con rendere franco il Porto di Civitavecchia e fece quel sommo Pontefice, con sommo dispendio, e con tutta la più fissa attenzione quanto in ciò potè, ma non hebbe niun effetto più che tanto felice nel suo intento perché siccome il Porto di Civita Vecchia è troppo rimoto dal centro dello Stato Ecclesiastico, e dalla Lombardia, e Ducati ad esso annessi, così perché sarebbe riuscito il sommo dispendio per il trasporto delle merci a provedersene ivi non s'è veduto con tutta questa franchigia nel porto di Civitavecchia né ricorrenza de vascelli, né di mercanzie, che per il puro bisogno di Roma.

11 - In questo mentre altresì con qualche genere coltivarosi da li mercanti il far venire in la città di Ancona come da Tunisi li cuoia, e parimenti d'Alessandria d'Egitto, e li Tabacchi da Salonicco, s'è veduta, e toccato con mano, che non solo il consumo si sarebbe per lo Stato Ecclesiastico di quelli ed altri generi, ma altresì, che dalli sudetti stati alieni ad esso contigui si venirebbero a provedere nel porto di Ancona, perché da quella hanno il trasporto per acqua alle proprie case, mentre con la comunicazione del Fiume Po, per se stesso navigabile, e che sbocca nell'Adriatico, il trasporto delle merci si rende felicissimo perché è discutibile spesa qual commodo non presta Civita Vecchia.

12 - Ma tutto questo bene che ci somministra la natura non giova per ottenersi in questa povera città di Ancona il bramato effetto del moto d'un vivo commercio perché una remora v'è che guasta tutto il sistema, ed il concerto che peraltro si avrebbe.

13 - Questo si è l'aggravio della Dogana di questa città per cui dovendosi corrispondere in Camera circa scudi quattro mila, e cinque cento dal medesimo Doganiere annualmente, questo vuol esigere dalle mercantie originarie che provengono fuori di Golfo due e mezzo per cento per tutte quelle mercanzie che entrano nella città, e poco men d'altretanti nella uscita, oltre ad altri, communitativi aggravi, che pur esige la stessa città, tanto nell'entrar, che nell'uscir delle mercanzie (e alla medesima gli viene accordata dal Prencipe per lo scavo del Porto e altro) il che costituendo tra l'Entrata e l'uscita cinque in sei per cento di aggravio alle mercanzie,

ecco il perché le Navi non approdano, le mercanzie non s'introducono, col commercio si smarisce, le arti non si coltivano, e la città va in perditione, anelando, e ricorrendo più volentieri le Navi e le Merci in quelli Porti, ove sono allettati dalla franchigia nel loro ingresso, e le Genti altresì vanno ivi a provedersene perché son franchi nell'uscita, e che come non gravate da Gabelle trovano a provedersene a miglior prezzo.

14 - Premessi tali esordij per notizia dell'alto intendimento della S. V. crede la medesima Oratrice che coll'esponere a suoi SS.mi Piedi le sue presentanee calamità possa dall'infinita pietà di V. B.ne esser proveduta con opportuno rimedio in sollievo delle sue ulteriori miserie, e tanto più se ne persuade facile la consecuzione, quanto che siccome è pubblico, che la S. V. è proclive a generosa di grazie in provedere allo stato d'ogni particolare, quando la Santità Vostra ne cognosca il bisogno, così spera molto più che udite l'estremità di questa povera Città la S. V. si degnerà di compassionarla, con provederla d'un proprio sollievo.

15 - Dibattuto più volte, e considerato ove possa essere l'antidoto di tanto gran male s'è sempre fissato, che altro non possa esservi che il render franco il Porto di Ancona a similitudine di quello di Civita Vecchia perché possa con tale alettamento approdarvici le Navi, e le Mercantie originarie (in opposto di quelle raggioni per cui ora lo fuggono) e con ciò possa ravvivarsi il commercio, il che anche si pondera in infiniti beni e di conseguenza tutto lo stato Ecclesiastico prima che coll'introdutione delle merci originarie, è probabilissima la dilatazione delle arti. Secondo perché lo Stato Ecclesiastico verrà a provedersi di robbe originarie a drittura giunte in Ancona, e come tale li Particolari dello Stato provedendosi da prima mano del loro usuale, quello che hora fanno per seconda mano fuori di Stato questo sarà d'un grosso vantaggio per l'universale de sudditi della S. Sede. E per terzo premessa l'introduzione di mercanzie originarie in detto Porto, ecco l'occasione aperta e parata alli Stati confinanti di provedersene dalla detta Città, con che resta in piedi, e costituito nella medesima un vivo comercio.

16 - Conseguentemente poi alla Città in specie risulteranno effetti infinitamente addattati alle sue necessità, prima perché premesso l'accesso e recesso di mercanzie e de Navi, ecco l'occasione parata d'impiegar li loro magazzeni felicitate le loro misere entrate con l'esito per la provista che soglion farne la Gente marina per il loro companatico, e in conseguenza li comunitativi datij del Forno, oglio e vino probabilmente aumenteranno di gran lunga quando chje presentemente per lo stato miserabile della Città non trovono ad appaltarsi e quello sarà più rimarcabile si vederà la povera Gente della medesima impiegata nelle fatiche ed eserciti manuali, che ognuno prudente può da se stesso comprendere, che produchi un vivo commercio.

17. E perché a questa natura il sistema pare che possa opporsi un annuo pregiuditio alla Camera di scudi quattro mila e cinque cento, che ne ricava da quel Doganiero, come d'è detto nel § 13, et a scudi mille e tre cento in circa che ne ricava la Comunità

medesima per lo scavo del Porto e altro, come pur se espresso nel detto § 13, oltre scudi due centociquanta in circa che lucrano l'artieri della medesima città per l'emolumento de loro respettivi Ministerij. Supplicasi umilmente la S. V. prestare con benigna patienza occhio a quanto s'espone in risarcimento de' sud.i perdenti con cui si spera dalla S. V. una piena grazia.

18 - E passando prima alli scudi 4500 del pregiuditio annuo della Camera, potrebbe la S. V. (quando non conoscesse meritare il sollievo di questa misera Oratrice tal discapito) unire questi 4500 alli scudi 7000 che s'è accennato nel § 4 che si pagano annualmente in Camera per il mantenimento del Porto d'Ancona repartitatamente da tutte le Provincie dello Stato Ecclesiastico, quali ben volentieri dovranno soffrire questo maggior riparto, prima perché è insensibile a tutte le Città dello Stato un Annuo riparto di scudi 4000 per il commodo e vantaggio che goderanno d'haver e provedersi delle robbe originarie in un Porto del proprio Stato, quando ora sono necessitati a provedersene da seconda mano fuori di Stato, e per secondo, o ben probabile, che soccombendo presentemente le dette Città all'annuo riparto di scudi 7000 per il puro titolo del mantenimento del Porto di Ancona, molto più amorosamente lo soffriranno di questo poco di più per godere non solo il puro nome del Beneficio, che rende un Porto, ma quegl'effetti di tante felicità, che suole cagionare un vivo commercio. E siccome un pieno buon effetto di quanto umilmente s'implora sarà necessario, che unito a questo sgravio di Dogana la S. V. si degni di promettere un picciol stallaggio per l'entrata di ogni collo (come fece il detto Duca di Toscana in Livorno) per potersi di questo prodotto prevalersene per la fabrica di quell'edificio che sarà duopo per il commodo della mercatura, come sarebbe la fabrica di qualche Lazzaretto per lo spurgo delle merci, che venissero con Patente brutta, (lontano dalla Città) mentre per quelli politi, la Città ne ha a sufficienza, così pure per l'edificio di qualche filatoio da Acqua per introdurre l'arte della seta per impiego ella Povertà, così supplire a tali necessità potrà la S. V. in reintegrazione della Camera permettere alla medesima tall'esazzione di stallaggio. E piacendo alla S. V. questo metodo nel medesimo tempo, che con quanto sin'ora si è detto di sopra resta reintegratala Camera, può restar risarcita la Communità poiché esigendo il moderno Doganiere scudi novecento in circa dalle Castella della Città d'Ancona della medesima, così permettendo la S. V. questi due assignamenti alla medesima Comunità viene ad essere pienamente reintegrata del di lei discapito, ad effetto, che resti dotato lo scavo del Porto prima basamento di tal'idea, e circa gl'emolumenti che ricavano li Patritij per li loro impieghi, oltre il riceverne essi il beneficio, che l'introdotto commercio li produrrà per l'esito delle loro entrate, e pigioni che ritrarranno dalle loro case, e magazzini, si potrà servirsi del loro impiego con darli li medesimi emolumenti per la precisa amministrazione di quanto della S. V. in sollievo di questa povera Città veniva perscritto. Ed ecco ciò SS.mo Padre proveduto al lacrimevole stato di questa languente

Città con l'introduzzione e ravvivazione dello smarrito commercio senza pregiudizio dell'interesse della Camera che pure della communità e fatto il Porto d'Ancona franco unica speranza nelle sue ultime agonie.
19 - Non dovrà parere alla S. V. impropria la propositione che gravar le Provincie dello Stato delli scudi 4500 che restarebbe sgravata la Dogana di Ancona. Prima perché siccome questa infelice città ha sofferto per tanti anni a differenza dell'altre un eccessivo peso come s'è espresso nel § 4 niente per altro, che per esser città marittima, così sarà effetto di somma giustizia, che tutte le altre Provincie contribuischino per il sollievo ch'essa già che sarà così grande il beneficio, che dal commodo della medesima riceveranno per la provista delle merci originarie, che ivi faranno, che superava di gran lunga l'incommodo di tal riparto, che finalmente consistendo in scudi 4500 in tutto lo Stato, si riduce ad ogni Città insensibile ed altresì; se si potesse equilibrare l'estremità del prezzo, che ora li poveri sudditi di provedono del loro necessario o usuale per seconda mano fuori di stato, a quello che se lo provvederanno ridotta la Città di Ancona Porto Franco, se non altro per la facilità del trasporto per mare come s'è detto nel § XI vederebbe la S. V. vantaggiati li populi dello Stato di qualche millione annuo, quando non dovessero computarsi tal differenza che va scudo a testa sotto sopra.
20 - Finalmente che il tutto possa proseguirsi con la più puntuale esattezza e con il proprio metodo, che sarà in piacere di V. B.ne d'imporre, si supplica la S. V. degnarsi dopo esaudite le preci di questa infelice Oratrice deputarvi una Congregazione per chiamarsi la Congregazione del Commercio, la quale habbi da dirigere tutto, che sarà più proficuo per li vantaggi della S. Sede e per il bene di questa povera derelitta supplicante, sperandosi conciò nella divina Misericordia e nella disposizione benefica di V. B.ne di vederne un infinito ristoro, particolare non meno che universale prima per l'estrazione e consumo di quelli generi di cui lo stato n'abbonda come sono Grani, Vini, Canape, Stoppe, Solfi, ed altro, secondo per il gran vantaggio con cui lo Stato si provederà di quelli generi che s'introdurranno da Luoghi originarii, e per terzo la povera Gente, che resterà impiegata nell'esercizii, che per se stesso vengono prodotti da un vivo commercio, e perfine l'introduzione delle arti, che sogliono essere inseparabili e conseguenti dallo stesso.

Ed infine una disamina sul crollo delle rendite immobiliari e dell'incidenza demografica.

Baeatissimo Padre
La miserabile Città di Ancona umilissima Oratrice e suddita fedelissima della S. Vra con l'ossequio più profondo ricorre alla pietà di Vostra Santità, rappresentandole che per mancanza intera di commercio, è rimasta l'oratrice spopulata e miserabile

con pregiudizio dello Stato Pontificio e della medesima Revda Camera quale ritraheva da questa Città medesima sino a 69mila scudi annui quando fioriva il commercio a causa dello grossi affitti delle dogane, che erano sino di scudi 20mila, calati poi a 18, a 12, a 9 e a 6, e di presentemente a 4800, che a causa dell'estorsioni delli Affittuarij al novo Affitto ne pure ne richava 3mila havendo con angherie e strapazzi praticati affatto disviati quelli pochi mercanti che vi approdavano colle loro merci. Eppure Santo Padre l'Oratrice la povera oratrice con tutto il suo Contado di 24 Castelle, ridotta a 27mila Anime solamente, 19mila delle quali tutte interamente miserabili, 3mila saranno li Ecclesiastici, che tolti qualche centinaio di veri mendicanti gli altri non tutti hanno il loro sostentamento. 3mila saranno li Possidenti e Benestanti, che hanno il proprio bisogno e di queste alcune case possono dirsi commode, niuna ricca. 2mila saranno li Ebrei fra i quali cinque o sei Case si contano di commode e in riga di mercanti possono dirsi ricche, tutti gli altri sono pezzenti, ciò non ostante rende ammirazione a chi lo sente, al Rev.da Camera ricava puntualmente ogn'anno da questa misera Oratrice sopra 38mila scudi, che la Santità Vostra puol certificarsi restar li poveri possidenti sviscerati per pagare le grosse imposte di gabelle datij e collette, che vi sono, e perciò in stato di non poter più regere. Ricorre pertanto alla innata Pietà e beneficienza della S.tà Vostra perché si degni darle qualche sollievo, né vi è altra strada che quella di richiamarvi il commercio come la praticano il Gran Duca in Livorno. Onde quanto le paterne viscere di Vostra Santità benignamente condescenda a concedere all'Oratrice in perpetuo le dogane e cuoi annessi nella forma che sono presentemente affittate con lo sborso di solo 1000 scudi Annui in Camera Apostolica e con l'obbligo di non esigere cos'alcuna da qualsivoglia robbe de merci che capitaranno in avvenire o per mare o per terra de qualsivoglia parte del mondo in Ancona, constituendola in miglior forma scala e Porto libero e franco in tal caso restituita indubitatamente il commercio all'Oratrice, che le sarà di gran ristoro, beneficarà tutto lo Stato che la Marca, Umbria, Romagna e Lombardia si provvederanno in Ancona da prima mano del loro bisognevole, che fin ora necessitamente gli è convenito provedersi di 2^ e 3^ mano, e tal volta con dispendio esorbitante o in Venetia, o in Livorno a drittura, restituita alla Rev. Camera medesima quell'utile che ora perderebbe, e molto magiormente con il maggior fruttato nel macinato, et esazzioni nelle appalti de Tabacchi, nelle Poste, per li maggiori carteggi belle appalti del Ferro, Core, Polveri, carte, vini, olij, acquavite e simili che con il commercio ve ne sarà maggior concorso, e maggior spaccio, oltre molte altre conseguenze, che apporteranno alla medesima non ordinario vantaggio. Pertanto tutti li Populi della misera Oratrice prostrati a piedi della Santità Vostra implorandole dal'Altissimo una Lunga e prospera vita sperano questa grazia con certo augurio, che siccome la S. M. Nicolò 3° della Nobilissima famiglia di Vostra Santità benignamente ristorò il Porto all'Oratrice, di cui conservasi la memoria nella statua,

che si vede erettali nelle mura del Rivellino di mare, così solo che la Santità Vostra della medesima Nobilissima famiglia e sangue pietoso restituirà a questo medesimo Porto con la grazia che si spera ottenere il suo decoro e con esso il bene all'Oratrice e il sollievo a tutto lo Stato.

(continua)

La storia, quando ripropone situazioni che possono destare imbarazzo a chi la legge, assolve ad una funzione terapeutica: quella di sanare pregiudizi e convincimenti assoluti che ci hanno fatto vedere il mondo ed il tempo sotto un solo punto di vista. Perciò pubblichiamo volenterieri questo contributo di una studiosa croata che riporta in evidenza momenti del passato adriatico, probabilmente qui da noi, sulla sponda occidentale, sconosciuti o rimossi per ragioni legate al lungo travaglio politico-militare di questo bacino.

L'autrice tratta dell'arrivo e della sosta di navi militari appartenenti agli stati vincitori, all'indomani del primo conflitto mondiale, in sosta nel porto di Spalato, e si sofferma sui rapporti dei diversi equipaggi con la realtà locale. Dalle cronache tratte essenzialmente da un giornale del tempo emerge la difficoltà di relazioni tra la maggioranza della popolazione locale ed i militari italiani, contrariamente a quanto avviene per le altre marinerie presenti.

Gli episodi di conflittualità vanno visti alla luce delle mire che allora l'Italia aveva sulla Dalmazia , degli irredentismi e delle diverse componenti etnolinguistiche che hanno connotato a lungo quei territori.

Karmen Hrvatic

Le navi delle forze alleate a Spalato 1918-1924

CDU: 94 (497.5 Split) '1918/1924'
Recensione: dr. sc. Stanko Piplovic

Karmen Hrvatic
Dubrovacka 20
21000 Split (Croazia)

Dopo il crollo dell'impero Austro – Ungheria nel 1918, la Dalmazia, con il resto della Croazia, è diventata una parte dello Stato della SHS. Ma, le forze italiane nel frattempo avevano occupato la maggior parte della costa dalmata e dall'altro fronte era entrato l'esercito serbo.

Durante la conferenza di Roma del 26 novembre 1818, gli ammiragli delle Forze alleate, hanno stabilito d'intesa le zone lungo la costa adriatica orientale nelle quali avrebbero fatto la sorveglianza navale fino alle conferenze della pace e la demarcazione finale dei confini tra Italia e Stato della SHS.

La flotta inglese aveva ottenuto la sorveglianza della parte settentrionale (Fiume/Rijeka inclusa), gli Italiani avevano confermato la loro presenza nella parte dell'Adriatico centrale (Zara/Zadar), mentre alla marina da guerra americana era stata consegnata la parte della Dalmazia centrale (con centro Spalato/Split); i Francesi hanno ottenuto la sorveglianza da Ragusa (Dubrovnik) sino al confine albanese[1] . Nei porti di Bocche di Cattaro (Boka Kotorska), Ragusa e Spalato entrarono comunque navi da guerra francesi, inglesi, americane e italiane come rappresentanti delle Forze

alleate, per cui, in questo periodo postbellico, Spalato ha visto l'arrivo di tante navi da guerra.

Nell'autunno di 1918, la città aspettava l'arrivo delle navi francesi e già il 9. novembre entrano nel porto due cacciatorpedinieri francesi – "Sakalave" e "Touareg"[2], i quali vennero accolti con grande gioia dai cittadini e dalle autorità municipali che avevano organizzato ricevimenti solenni. Nello stesso tempo, il 12. novembre, nel porto spalatino di Poljud, è arrivata la corazzata "Radetzky", sotto bandiera croata, facente parte dell'ex flotta militare austro – ungarica, ed a queste segue anche la "Zriny"[3]. Entrambi si ancorano nel porto di Poljud per attendere l'arrivo dell'ammiraglio americano Bullard[4].

Durante l' attesa delle navi francesi, gli Spalatini hanno registrato con disapprovazione l'arrivo di un cacciatorpediniere italiano giunto il 15. novembre[5]. Il giorno dopo, infatti, accolto con un festoso ricevimento cittadino, giunge il cacciatorpediniere francese "Bambara"[6] al comando del capitano Brunetey. A Spalato si organizza un'accoglienza di giubilo che suscita sorpresa nei Francesi i quali, dopo la partenza, inviano alla città lettere di ringraziamento. A Poljud, nel frattempo, giungono anche le 16 torpediniere americane che assumono il comando nelle due navi disarmate ("Radetzky" e "Zriny") dove hanno lasciato i propri marinai e ufficiali[7]. La maggior parte delle torpediniere però lascia presto questo porto spalatino dove rimangono solo tre navi americane.

Alla fine di novembre accade un evento tragico: l'incendio scoppiato a bordo della nave "Baron Kemeny" la quale ha trasportato soldati, soprattutto magiari, dai fronti albanesi e macedoni. Entrando nel porto, la nave ha già avvertito con un segnale che era in fiamme, ma i pompieri e i lavoratori portuali non sono riusciti a salvarla. Più di 200 soldati con il comandante Jacques Atger, l'accademista Culjak e altri due ufficiali hanno perso la vita[8].

Più tardi si registrano gli arrivi di altre navi francesi, la corazzata "La Foudre", l'incrociatore "Altair", ed i cacciatorpedinieri "Arabe" e "Hova"[9]. La città brulicava dei marinai francesi che riempivano i cinema e i ristoranti. Il quotidiano "Novo doba" ha pubblicato un testo in francese per dare il benvenuto a tutti gli equipaggi francesi[10] e lo rinnovano alla torpedieniera "Bambara" che è arrivata una seconda volta il 1° dicembre 1918. Un simile benvenuto in inglese[11] pubblica il "Novo doba" dopo l'entrata nel porto dell'incrociatore americano "Birmingham"[12]. Nel porto di Poljud arrivano alcune altre navi da guerra americane e i loro marinai occupano i campi sportivi, visitano i musei e il Palazzo di Diocleziano[13]. Nel porto principale entra il cacciatorpediniere francese "Senegalais"[14].

Le prime navi di guerra inglesi entrano in Spalato il 15. dicembre: sono cacciatorpediniere "Sheldrake" e la nave ausiliare "Baymanter". La loro squadra organizza un incontro con la locale squadra di calcio "Hajduk"[15]. Per celebrare l'arrivo

delle navi alleati nel porto, l'autorità municipale organizza un concerto[16] nel teatro, al quale partecipano i più famosi artisti musicali spalatini di quel tempo, il maestro Josip Hatze e il coro "Zvonimir", i solisti C. Cindro, M. Rak, N. Matosic, M. Manola – Valenti e J. Karlovac. Il ricavato del concerto verrà destinato ai più poveri della città.

Prima di Natale, nel porto spalatino entra per due volte il cacciatorpediniere italiano "Carabiniere"[17]. Il capitano Renard di "La Foudre" ha inaugurato il luogo di convegno per gli ufficiali navali alleati "Cercle des allies"[18]. Nel periodo sono ancorati il cacciatorpediniere francese "Janissaire" con l'ammiraglio Gaubet[19], due cacciatorpedinieri (uno italiano e uno francese) e due incrociatori americani. Gli ufficiali navali festeggiano l'arrivo dell'Anno Nuovo nel "Cercle des allies" con i rappresentanti delle autorità locali.

Durante il gennaio del 1919 entrano nel porto l'incrociatore inglese "Lowestoft" ed il cacciatorpediniere "Veronica", l'incrociatore italiano "Alessandro Poerio" e l'esploratore "Carlo Mirabello"[20]. Si tengono regolarmente gli incontri di calcio fra l'"Hajduk" e le squadre dalle navi inglesi. Il 12. gennaio l'"Alessandro Poerio" viene sostituito dal cacciatorpediniere "Puglia"[21], la cui presenza ha segnato a lungo gli anni postbellici a Spalato. Poco dopo arriva il cacciatorpediniere americano "Israel"[22]. Il capitano del "Puglia", Menini, informa l'autorità cittadina sul compito assegnatogli dal trattato di pace - il rastrellamento delle mine nei canali attorno Spalato[23], operazione che è terminata dopo due settimane senza alcun incidente. In quel periodo "Puglia" è spesso frequentata dagli idrovolanti italiani provenienti da Sebenico e le autorità spalatine protestano esigendo dalle autorità alleate che questi episodi non si ripetono. Nel febbraio entrano nel porto le navi da guerra inglesi "Cyclamen" e "Forester" ed il cacciatorpediniere americano "Gregory"[25] e, per un'altra volta, Spalato è affollata dai marinai delle Forze alleate.

Per svolgere un'inchiesta dopo le accuse pubblicate giornalmente sulla stampa italiana che parlavano delle persecuzioni della minoranza italiana in Spalato, il 24. febbraio arrivano gli ammiragli americani Bullard (sull'incrociatore "Maurer") e Niblack (su "Olympia"), gli ammiragli italiani Umberto Cagni e Ugo Rombo (sull'esploratore "Nino Bixio"), il francese Ratyè (su yacht "Atmah") e l'inglese Kiddle (su "Diamond")[26]. Attraverso i giornali l'autorità municipale invita alla calma, ma si creano egualmente delle manifestazioni contro gli italiani di Spalato e, in uno scontro, i manifestanti rompono i vetri delle finestre di "Gabinetto di lettura"[27], luogo di convegno degli Spalatini italiani. Le autorità informano l'ammiraglio Niblack dell'avvenuto arresto di 39 individui per cui è aperta un'inchiesta sui fatti e l'eventuale risarcimento dei danni. Per ritrovare l'ordine nella città sbarcano le pattuglie delle Forze alleate formate da 12 marinai (tre marinai per ogni nazionalità; Americani, Francesi, Inglesi e Italiani), ma dopo alcuni giorni le pattuglie vengono ridotte (a

quattro marinai)[28] perché la città era rimasta tranquilla e senza incidenti. Si continuano le partite fra "Hajduk", "Diamond" e "Forester". La squadra di calcio del "Diamond" era considerata la più brava da tutte le squadre delle navi inglesi che visitavano Spalato e le sue partite sono state le più frequentate dai cittadini. Nel centro della città suonava la banda di musica militare americana e nel teatro si organizzavano feste da ballo per gli ufficiali delle Forze alleate.

Durante il soggiorno degli ammiragli nel porto, nel periodo dal 4. all'8. marzo 1919, sulle navi da guerra si svolgono conferenze ammiraglie alle quali partecipano anche i rappresentanti delle autorità municipali (il presidente del Governo provinciale dr. Ivo Krstelj ed il sindaco dr. Ivo Tartaglia), il tutto per rendere ordinato il traffico, per il miglioramento delle condizioni alimentari ecc. Nella conferenza si discuteva soprattutto delle condizioni di sicurezza nella città. A causa dell'incidente accaduto, l'ammiraglio italiano Rombo insisteva affinché le truppe italiane potessero scendere a terra, ma l'ammiraglio americano Niblack metteva in rilievo che la causa dell'agitazione nella zona era dovuta proprio per la presenza maggiore delle navi italiane e per la costante propaganda italiana[29]. Nonostante ciò Spalato deve registrare un altro più grave incidente a causa dei marinai italiani i quali, il 9 marzo, in gran numero, avevano ottenuto il permesso per l'abbandono delle navi. Essi ingenerano confusione nel centro della città ed in risposta ad alcune proteste espresse dai passanti, si lanciano armati con i coltelli e rivoltelle contro i cittadini sulla riva. Nel conflitto sono stati feriti più Spalatini e soldati serbi e le botteghe e ristoranti sulla riva hanno avuto danni rilevanti[30]. Immediatamente è stata formata una commissione d'inchiesta tra ufficiali alleati stilando un rapporto sugli eventi[31] dove si indica la causa dell' ncidente nelle squadre della flotta italiana, le quali sono state armate illegalmente, hanno arrestato senza autorizzazione e hanno causato danni personali e materiali.

La situazione si tranquillizza a poco a poco; l'"Hajduk" continua ad organizzare partite con le squadre inglesi "Diamond" e i nuovi arrivati: gli incrociatori "Glasgow"[32], "Ceres"[33] e "Hornet". Le squadre delle navi americane giocano a baseball sui campi sportivi. I marinai della "Nino Bixio" distribuiscono imprudentemente fogli propagandistici[34] nella città e per questo motivo l'autorità municipale protesta ancora con gli Alleati.

Arriva l'ammiraglio americano Andrews[35] per sostituire Niblack. Dal porto partono gli ammiragli Ratyè, Kiddle, Niblack e l'ammiraglio italiano Rombo. Nel Museo archeologico gli Americani hanno aperto il loro locale di divertimento occupando anche una grande parte del museo e usandola come magazzini[36] mentre l'ammiraglio Andrews visita regolarmente tutte le mostre, scuole e ospedali nella città. A sorpresa, parte "La Foudre" lasciando nel porto solo un cacciatorpediniere francese "Somali" (capitano Chauvain)[37]. Gli eventi si susseguono sempre più ravvicinati. Le pattuglie alleate vengono annullate totalmente[38]. L'ufficio parrocchiale ha ricevuto i

volantini propagandistici italiani dal Tribunale provinciale di Trieste[39] e ne informa l'autorità locale.

Gli equipaggi delle navi americane partecipano attivamente nella vita cittadina. Prima del giorno festivo di San Dujam, patrono di Spalato, i marinai americani organizzano una festa per i bambini[40] nel teatro, con una grande accoglienza e gioia da parte dei piccoli e loro genitori. Il coro "Guslar", sotto la direzione dal maestro Hatze, risponde all'invito degli Americani e si esibisce sull'"Olympia" e "Zriny"[41]. Durante il mese di maggio partono dal porto le navi inglesi "Ceres" e "Hornet", ma entrano "Steadfast" e "Forch". Per un breve tempo vi ritorna "La Foudre" e il capitano Renard, ai ricevimenti solenni sulla nave, consegna la bandiera di bordo ai rappresentanti del comune, come un ringraziamento per il benvenuto ricevuto durante il loro precedente soggiorno in Spalato[42]. Alla consegna sono stati presenti gli ufficiali francesi – supplente del capitano Deaunis, aiutante J. Breittmayer, i portabandiera P. Legrand e De la Drotiere. Il rappresentante dell'autorità municipale è il sindaco spalatino Ivo Tartaglia.

La città festeggia il Giorno dell'Indipendenza americano il 4. luglio con tutte le barche e le navi. L'Ammiraglio Andrews riceve le visite ufficiali su "Olympia" mentre sulla riva e sulle navi suona la banda militare americana; la notte finisce con una sfilata delle barche illuminate e fuochi artificiali. Presto entra nel porto il cacciatorpediniere francese "Spahi"[43] per sostituire "Somali", parte il "Nino Bixio" e tutta l'estate si scambiano le due grandi navi da guerra americane – "Olympia" e "Pittsburg". L'"Hajduk" gioca con le squadre inglesi delle navi "17" e "Martin" e nell'autunno l'equipaggio della nave americana "Ganesee" organizza una festa[44] nel teatro. Vengno salutati con festeggiamenti alcuni matrimoni tra marinai americani e ragazze spalatine[45]. Con qualche preoccupazione si è notato che il "Puglia" è stato visitato da alcuni irredentisti, tra i quali A. Dudan e A. Cippico.

Al 27. gennaio 1920 gli Spalatini protestano contro le pretese italiane, specialmente per l'ultimatum italiano durante le trattative per l'Adriatico orientale. Un gruppo di questi si riunisce davanti al "Puglia" e un altro gruppo demolisce i vetri delle finestre delle società italiane "Gabinetto di lettura", "Società Operaia" e "Lega Nazionale"[46]. Nessuno è stato ferito ma restano i danni materiali alle società. Le autorità municipale si scusano con il comandante del "Puglia" e nel porto entra l'incrociatore italiano "Indomito"[47]. Il comandante Menini vieta l'entrata alle navi con la bandiera italiana fino al 3. febbraio. Dopo il ricevimento delle informazioni sul rifiuto dell'ultimatum e l'appoggio del presidente americano W. Wilson, i cittadini festeggiano la notizia vicino alle navi americani nel porto. Nel frattempo, Menini lascia il comando del "Puglia" al capitano Gulli[48].

La primavera del 1920 è stata marcata con le frequenti visite dell'ammiraglio Andrews e le navi "Olympia"[49] e "Pittsburg". Nell'aprile arriva per alcuni giorni

l'ammiraglio americano Knapp, il quale visita le autorità locali, il "Puglia" e le adiacenze della città[50]. Andrews è stato incluso in tutti gli avvenimenti più importanti di Spalato; egli collaborava con le istituzioni municipali, donava spesso ai più poveri ed orfanelli. Ha procurato il miglioramento della situazione economica nella zona. Gli ufficiali navali americani potevano partecipare nel mantenimento dell'ordine nella città, ma Andrews ha dato l'autorità di polizia sulla terraferma alle autorità locali ottenendo così la loro incondizionata approvazione. La banda musicale militare americana spesso prendeva parte nei festeggiamenti mondani ed ecclesiastici. La flotta americana donava alimenti alla città[51], organizzava spesso la distribuzione del cacao ai bambini nelle mattine, ma sempre collaborando con le autorità locali che fornivano loro liste dei più poveri ed affamati. Questo tipo di collaborazione non è stata cercata dalla parte della flotta italiana nel porto. Durante il suo soggiorno, il "Puglia" donava gli alimenti più necessari, ma solo a quelli che si dichiaravano italiani e così le loro donazioni sono state giudicate come propaganda[52].

. Nel luglio ci furono gli incidenti gravi con l'equipaggio delle navi italiane nel porto. Gli ufficiali italiani vengono in conflitto con alcuni giovani nel caffè "Nani" il 3. luglio[53]. Durante le feste per il compleanno del re del Regno di SHS, l'11. luglio, i marinai italiani irrompono nel cantiere "Ivanko", strappano la bandiera iugoslava e gli ufficiali delle navi vengono in conflitto con i cittadini che festeggiavano sulla riva. I vigili urbani fermano gli ufficiali e li accompagnano nel porto, ma alla riva si accosta una nave italiana chiedendo il rilascio dei loro ufficiali. Il capo della polizia Bojanic risponde che gli ufficiali non sono stati arrestati, ma solo messi al sicuro nel porto. Nonostante ciò, la nave "MAS", armata con il cannone e mitragliatrice, comincia a sparare alla massa. Spara anche due cannonate verso la riva. Risponde al fuoco la gendarmeria dalla riva ed il "MAS" dopo un po' cessa di sparare e si allontana in direzione del "Puglia". Nell' ncidente ha perso la vita un cittadino croato sulla riva e molti sono stati i feriti[54], principalmente i vigili senz'armi ed i giovani. È stato ferito a morte anche il capitano Gulli e il timomiere del "MAS", mentre alcuni marinai italiani sono stati feriti lievemente[55]. L'indomani le forze italiane hanno smentito di aver sparato, ma la commissione composta da autorità municipali ed investigatori americani ha scoperto le tracce delle fucilate e delle cannonate. Viene constatato che gli spari venivano anche dal "Puglia" e che i proiettili trovati sulla riva non provenivano e non si usavano dalla gendarmeria municipale o dall' esercito serbo nella città[56]. Giungono nel porto altre cinque navi da guerra italiane, ma anche cacciatorpedinieri americani. Emergono di nuovo i manifestini propagandistici dal "Puglia"[57] e "l'autore" sconosciuto danneggia la facciata di "Casa croata"[58]. L'ammiraglio Andrews collabora nel tranquillizzare la situazione, introducendo l'ordine straordinario della polizia e proibisce manifestazioni; ma la città è tornata velocemente nella sua vita quotidiana.

Durante l'autunno 1920 entrano nel porto i cacciatorpedinieri americani "Lang", "207", "Southard" e "Brooks" ed il cacciatorpediniere inglese "Sidar"[59]. Dopo la firma del trattato di Rapallo fra il Regno d'Italia ed il Regno di SHS nel novembre ci furono grande dimostrazioni, ma senza incidenti.

L'anno 1921 è stato importante per l'alzata della bandiera iugoslava sulle navi da guerra, navi passeggeri, mercantili e pescherecci che fino ad allora dovevano portare la bandiera italiana[60]. Le delegazioni italiane si mettono d'accordo con le autorità spalatine sul ripiegamento. Per un breve periodo nel porto c'erano due cacciatorpedinieri italiani "Agosto Bordi" e "Ardito"[61]. Gli spalatini danno l'addio solenne all'ammiraglio americano Andrews e all'"Olympia" il 26. aprile 1921[62]. Nel contempo, arriva il console italiano Virgilio Amadori e apre il Consolato generale italiano nel quale vengono rilasciati i passaporti italiani; fino a quel momento li rilasciava il "Puglia"[63]. Nel silenzio generale, il 25. maggio, parte il "Puglia" lasciando una nave da guerra italiana l'"Augusto Riboty" nel porto principale della città. Nel settembre si ancorano la corazzata americana "Saint Louis", i cacciatorpedinieri "233", "245" e una nave da trasporto "Mars" la quale ha caricato tutti i beni mobili americani in Spalato affinché le navi americane avessero potuto lasciare l'Adriatico orientale. Con la partenza delle navi "245" e "Reuben James"[64], gli Americani hanno chiuso la loro base a Spalato. Nel novembre entrano nel porto quattro navi della flotta greca, l'eredità dell'ex Austro – Ungheria. Per la visita d'addio arriva l'ammiraglio americano Niblack su "Utah" sotto scorta del cacciatorpediniere "237"[65]. L'inaspettato arrivo di due navi italiane provoca inquietudine. La prima, la "Carlo Mirabello", parte il 5. gennaio 1922, a cui segue la partenza dell' "Augusto Riboty" che viene sostituita con il cacciatorpediniere più piccolo, "Fratelli Cairoli", ma anche questo viene sostituito poco dopo dal "Giuseppe Missori" nel febbraio. Nel giugno arriva nel porto per alcuni giorni l'incrociatore inglese "Calypso", al comando del capitano Buchanan Wollaston che prende parte alle celebrazioni per il matrimonio del re iugoslavo per il quale è ritornato anche il "Carlo Mirabello"[66]. Dopo i festeggiamenti ufficiali il "Carlo Mirabello" e il "Giuseppe Missori" partono per l'Italia; anche il "Calypso" esce dal porto.

Alla fine d'agosto entra la nave ammiraglia inglese "Bryonny" con l'ammiraglio lord Lee[67] e la loro squadra di calcio e pallanuoto organizzano partite contro "Hajduk" e "Baluni". Dopo l'arrivo della "Bryonny" nel porto non è arrivata nessuna nave delle Forze alleate fino alla primavera del 1924 quando entrano i cacciatorpedinieri americani "219", "220" e, successivamente, il "288". Due anni dopo Spalato si prepara per la solenne accoglienza[68] dell'annunciata squadriglia inglese che includeva quattro navi da guerra grandi; "Iron Duke" (al comando dell'ammiraglio Sir Osmond De Beauvoir Brock), "Marlborough", "Benbow" ed "Emperor of India" accompagnati dal cacciatorpediniere "Montrose" ed altre otto navi da guer-

ra il 6. agosto 1924[69]. Durante il soggiorno delle navi inglesi c'erano ricevimenti delle autorità municipali, concerti e feste, partite di calcio e pallanuoto; gli ufficiali inglesi visitavano i musei, facevano le gite nelle vicinanze della città ecc. È stato registrato anche l'arrivo dell'ammiraglio inglese Beatty sulla yacht "Sheelah". Le navi inglesi si sono fermate fino al 9. agosto 1924.

Dopo l'avviso della visita d'addio del viceammiraglio americano Andrews prima della partenza per gli Stati Uniti, il consiglio comunale decide all'unanimità di nominarlo cittadino onorario[70] per i meriti nei primi anni postbellici e turbolenti in Spalato. L'ammiraglio è arrivato il 24. ottobre 1924; seguivano numerosi ricevimenti ufficiali, concerti nel teatro, caccie sul monte di Mariano per gli ufficiali navali americani, le gite... La solenne consegna del diploma di cittadino onorario è avvenuta nell'aula del Palazzo municipale il 29. ottobre[71]. Tutta la città è stata parata, suonavano le bande di musica militari e l'ammiraglio Andrews è passato fra due ali di folla composta di marinai americani del "Pittsburg" e di cittadini spalatini, prima di entrare nell'aula. Fino al commiato, il 1. novembre, l'ammiraglio partecipa agli eventi municipali e aiuta il lavoro degli orfanotrofi cittadini. Dando l'addio all'ammiraglio Andrews, il 1. novembre, Spalato si è accomiatata anche dagli anni più difficili postbellici.

In periodo dal 1918 al 1924 Spalato è stato spesso visitato dalle navi alleate e alcune si sono fermate per lunghi periodi. Ma, esistevano rapporti diversi tra i cittadini spalatini e i differenti equipaggi alleati. Quelli delle navi americane sono stati i più animati alla cooperazione ed hanno ricevuto la miglior accoglienza, partecipando dei problemi quotidiani e delle feste. Seguivano gli equipaggi francesi le cui navi visitarono il porto spalatino saltuariamente, ma sempre con un benvenuto festoso; e gli Inglesi, riconosciuti per le bellissime partite delle loro squadre contro "Hajduk". Sebbene la minoranza italiana nella città collaborasse fino a un certo punto con le navi da guerra italiane nel porto, i loro equipaggi sono stati ricevuti con meno apertura dalla maggioranza dei cittadini. La loro presenza ha sempre suscitato la paura della eventuale occupazione italiana a causa delle pretese sulla città e così gli Spalatini sono stati spesso amareggiati per il comportamento dei loro equipaggi. La presenza dei marinai italiani è stata spesso collegata con gli incidenti nella città e perciò non sono stati mai accettati bene dalla maggioranza. La parte più importante in questi avvenimenti l'ha avuto la nave "Puglia" la quale è stata ancorata più a lungo di tutte le navi italiane nel porto spalatino (dal 12.1.1919 al 25.5.1921). Proprio per questi motivi, la presenza della flotta americana nella zona di Spalato ha avuto doppio carattere; sebbene operassero conforme al piano delle Forze alleate, hanno cercato di limitare le ambizioni italiane per la zona spalatina. Un ruolo decisivo hanno avuto gli ammiragli Niblack e Andrews. Sebbene le navi da guerra italiane abbiano lasciato Spalato nel 1922, come anno della partenza delle navi delle Forze alleate dal porto spalatino si

può determinare il 1924, per il fatto che le visite d'addio dei rappresentanti delle flotte inglesi e americane si sono registrate in quel tempo.

NOTE

[1] Dragoljub Zivojinovic, *Amerikanci na Jadranu 1918 – 1919. godine* (*Gli Americani nell'Adriatico 1918 – 1919*), Vojnoistorijski glasnik, Beograd, 1970., br. 1, 105 - 160

[2] Sul comando del capitano di fregata Durand Viel.; *Dolazak francuskih ratnih ladja* (*L'arrivo delle navi da guerra francesi*), "Novo doba", Split, 10.11.1918., 3

[3] Alla conferenza degli ammiragli a Pola del 13.11.1918 (preside l'ammiraglio italiano Cagni) è stato deciso che gli eqipaggi delle ex navi austro – ungariche "Radetzky", "Zriny" e alcune altre più piccole si lascino andare e che il loro comando si consegni alla flotta americana in Spalato.; *Dolazak jugoslavenskog krstasa*, (*L'arrivo dell'incroaciatore iugoslavo*) "Novo doba", Split, 13.11.1918., 3; Zvonimir Freivogel, *Austrougarski bojni brodovi 1. svjetskog rata* (*Le navi di guerra austro – ungarici della 1° guerra mondiale*), Rijeka, 2003.

[4] Bullard è arrivato a Spalato da Sebenico al 14. novembre 1918 ed è immediatamente andato a Pola.; Grga Novak, *Poslednje borbe za Jadran* (*Le ultime lotte per l'Adriatico*), Jadranska straza, Split, 1927., br. 8, 226-230

[5] *Opomena mladosti!* (*L'ammonimento ai giovani!*), "Novo doba", Split, 16.11.1918., 5

[6] *Francusko – jugoslavensko pobratimstvo u Splitu* (*La fratellanza francese-iugoslava a Spalato*), "Novo doba", Split, 17.11.1918., 3; *Pozdrav francuskog zapovjednika* (*Saluto del comandante francese*), "Novo doba", Split, 18.11.1918., 2

[7] Sul comando del tenente Spafford, "Radetzky" era nel comando di George Breed.; Dragoljub R. Zivojinovic, *Amerika, Italija i postanak Jugoslavije 1917 – 1919* (*Stati Uniti, Italia e nascita della Iugoslavia*), Beograd, 1970., 221; *Americka flota u Splitu*, (*La flotta americana a Spalato*) "Novo doba", Split, 18.11.1918., 2; *Amerikanska flota* (*La flotta americana*), "Novo doba", Split, 19.11.1918., 3; *Posjet americkog zapovjednika* (*La visita del comandante americano*), "Novo doba", Split, 20.11.1918., 3

[8] *Teska nesreca na moru* (*Il grave accidente di mare*), "Novo doba", Split, 23.11.1918., 3. Per l'aiuto durante l'incendio e la salvezza che hanno trovato i superstiti a Spalato, si ringrazia il capitano francese di corvetta, Pervinquièr, aiutante della divisione.; *Zahvala Francuza* (*Ringraziamento dei Francesi*), "Novo doba", Split, 25.11.1918., 2

[9] *Francuski brodovi u luci* (*Le navi francesi nel porto*), "Novo doba", Split, 27.11.1918., 3; *Francuski brodovi u luci*(*Le navi francesi nel porto*), "Novo doba", Split, 28.11.1918., 3; *Francuski brodovi u luci* (*Le navi francesi nel porto*), "Novo doba", Split, 1.12.1918., 3; *Francuska torpiljarka u luci* (*La torpediniera francese nel porto*), "Novo doba", Split, 2.12.1918., 2

[10] *Aux marins français* (*Ai marinai francesi*), "Novo doba", Split, 1.12.1918., 1

[11] *To the United States Navy* (*Per la flotta americana*), "Novo doba", Split, 12.12.1918., 1

[12] *Americki brodovi u luci* (*Le navi americane nel porto*), "Novo doba", Split, 4.12.1918., 4

[13] *Sportske igre ententinih mornara* (*I giochi sportivi dei marinai delle Forze alleate*), "Novo

doba", Split, 10.12.1918., 4; *Posjet americkih casnika nasim muzejima* (*La visita ai nostri musei dagli ufficiali americani*), "Novo doba", Split, 13.12.1918., 3

[14] *Ententino brodovlje u Splitu* (*Le navi delle Forze alleate a Spalato*), "Novo doba", Split, 12.12.1918., 1

[15] *Prvi engleski brod u luci* (*La prima nave inglese al porto*), "Novo doba", Split, 16.12.1918., 3; *Nogometna utakmica* (*La partita di calcio*), "Novo doba", Split, 16.12.1918., 3

[16] *Koncerat* (*Il concerto*), "Novo doba", Split, 19.12.1918., 3

[17] *Talijanska torpiljarka* (*La torpediniera italiana*), "Novo doba", Split, 20.12.1918., 3; *Talijanske torpiljarke* (*Le torpediniere italiane*), Novo doba,Split, 27.12.1918.,3

[18] *Zabava u "Cercle des allies"* (*Festa a "Cercle des allies"*), "Novo doba", Split, 27.12.1918., 3

[19] *Dolazak francuskog admirala* (*L'arrivo dell'ammiraglio francese*), "Novo doba", Split, 30.12.1918., 3; *Kod admirala* (*All'ammiraglio*), "Novo doba",Split, 31.12.1918.,3

[20] *Ententino brodovlje u luci* (*Le navi delle Forze alleate nel porto*), "Novo doba", Split, 4.1.1919., 3

[21] *Talijanski krstas u luci* (*L'incrociatore italiano nel porto*), "Novo doba", Split, 13.1.1919., 4; *Saveznicko brodovlje u luci* (*Le navi delle Forze alleate nel porto*), "Novo doba", Split, 30.1.1919., 3; B. Weyer, *Taschenbuch der Kriegsfloten XXIV. Jahrgang 1928* (*Il manuale delle flotte da guerra fino al 1928*), München, 1928, 74 – 87

[22] *Saveznicko brodovlje u luci* (*Le navi delle Forze alleate nel porto*), "Novo doba", Split, 30.1.1919., 3

[23] *Radi dizanja mina* (*Per la rimozione delle mine*), "Novo doba", Split, 4.2.1919., 3; *Dizanje mina* (*Rimozione delle mine*), "Novo doba", Split, 15.2.1919., 4

[24] *Talijanski zrakoplovi nad Splitom* (*Gli aeroplani sopra Spalato*), "Novo doba", Split, 12.2.1919., 3; *Talijanski aeroplani u Splitu* (*Gli aeroplani sopra Spalato*), "Novo doba", Split, 13.2.1919., 3

[25] *Ratno brodovlje u luci* (*Le navi da guerra nel porto*), "Novo doba", Split, 20.2.1919., 3

[26] *Dolazak americkog admirala* (*L'arrivo dell'ammiraglio americano*), "Novo doba", Split, 24.2.1919., 3; *Dolazak talijanskog admirala* (*L'arrivo dell'ammiraglio italiano*), "Novo doba", Split, 24.2.1919., 3

[27] *Iskazi u Splitu* (*Le dichiarazioni a Spalato*), "Novo doba", Split, 25.2.1919., 3

[28] *Reduciran broj antantinih patrula* (*Riduzione delle pattuglie delle Forze alleate*), "Novo doba", Split, 28.2.1919., 3

[29] Si veda No.1

[30] *Krvavi napadaj talijanskih vojnika na gradjanstvo* (*Il sanguinoso attacco dei marinai italiani ai cittadini*), "Novo doba", Split, 10.3.1919., 2

[31] *Tko je krivac splitskim izgredima? – Izvjesce medjunarodne komisije* (*Chi è colpevole per gli incidenti a Spalato? – Il rapporto della commissione internazionale*), "Novo doba", Split, 18.3.1919, 3

[32] *Glasgow*, "Novo doba", Split, 28.3.1919., 3

[33] *H.M.S. Ceres – J.S.K. Hajduk 2:1* (*Ceres – Hajduk 2:1*), "Novo doba", 17.4.1919., 3

[34] *Talijanski letci* (*I fogli italiani*), "Novo doba", Split, 24.3.1919., 3

[35] L'ammiraglio americano Philip Andrews ha preso in consegna la missione del comandante

della zona spalatina al 26. marzo 1919 e già dopo l'arrivo ha ottenuto le simpatie dei cittadini di Spalato.

[36] *Otvor americkog zabavista* (*L'apertura del locale di divertimento americano*), "Novo doba", Split, 16.4.1919., 3; i funzionari del Museo archeologico e il suo direttore don Frane Bulic per tutto il periodo del soggiorno americano nell' edificio museale sospettavano che i marinai americani rubassero gli oggetti antichi.; Neda Anzulovic, *Amerikanci u Arheoloskom muzeju u Splitu* (*Gli Americani nel Museo archeologico di Spalato*), "Kulturna bastina", Split VIII/ 1982, No. 13, 112-124

[37] *Francuske ladje* (*Le navi francesi*), "Novo doba", Split, 19.4.1919., 3

[38] *Preostale medjusaveznicke patrule* (*Il resto delle pattuglie alleate*), "Novo doba", Split, 26.4.1919., 3

[39] *Talijanska propaganda* (*La propaganda italiana*), "Novo doba", Split, 30.4.1919., 2; Dragoljub Zivojinovic, *Splitski biskup dr Juraj Caric i borba protiv italijanskih pretenzija u Dalmaciji 1918 – 1919.* (*Il vescovo di Spalato dr Juraj Caric e la lotta contro le pretese italiane in Dalmazia 1918 – 1919*), Istorijski glasnik, 2-3, 1966., 145 - 168

[40] *Amerikanska zabava za djecu* (*La festa americana per i bambini*), "Novo doba", Split, 6.5.1919., 3

[41] *Koncerat "Guslara" na "Olympiji"* (*Il concerto di "Guslar" su "Olympia"*), "Novo doba", Split, 12.5.1919., 3; *Koncerat "Guslara" na Zriny-u* (*Il concerto di Guslar" su "Zriny"*), "Novo doba", Split, 14.5.1919., 3

[42] *Predaja zastave krstasa "Foudre" gradu Splitu* (*La consegna della bandiera dell'incrociatore "Foudre" alla città di Spalato*), "Novo doba", Split, 24.6.1919., 3; *Francuska zastava darovana gradu* (*La bandiera francese donata alla città*), "Novo doba", Split, 26.6.1919., 3

[43] *Francuska torpiljarka* (*La torpediniera francese*), "Novo doba", Split, 8.7.1919., 2

[44] *Igranka amer. ladje "Ganesee"* (*La festa della nave americana "Ganesee"*), "Novo doba", Split, 17.12.1919., 3; *Igranka amer. ladje "Ganesee"* (*La festa della nave americana "Ganesee"*), Novo doba, Split, 19.12.1919., 3

[45] *Zenitba americkog mornara* (*Il matrimonio del marinaio americano*), "Novo doba", Split, 4.7.191., 3; *Zenitba americkih mornara s nasim djevojkama* (*Le nozze dei marinai americani e nostre ragazze*), "Novo doba", Split, 21.7.1919., 3

[46] *Manifestacija protiv nasilja* (*Le manifestazioni contro la violenza*), "Novo doba", Split, 27.1.1920., 3; *Jucerasnji incidenti u Splitu* (*Incidenti di ieri a Spalato*), "Novo doba", Split, 28.1.1920., 3

[47] *Dolazak talij. ratnog broda* (*L'arrivo della nave da guerra italiana*), "Novo doba", Split, 28.1.1920., 3

[48] *Novi komandant "Puglie"* (*Il nuovo comandante del "Puglia"*), "Novo doba", Split, 3.2.1920., 3

[49] "Olympia" (varata nel 1892. a San Francisco) è, dal 1996, ancorata, come una parte della Raccolta delle navi storiche, all' "Independence Seaport Museum" in Penn's Landing, Philadelphia, Stati Uniti.; www.phillyseaport.org/ships_olympia.shtml

[50] *Americki admiral* (*L'ammiraglio americano*), 15.4.1920., 3; *Americki admirali* (*Gli ammiragli americani*), "Novo doba", Split, 17.4.1920., 3

[51] *Americka hrana* (*Il cibo americano*), "Novo doba", 21.3.1919., 3; *Am. misija za pripomoc*

djece (*L'aiuto americano per i bambini*), "Novo doba", Split, 20.4.1920., 3

[52] *Dijeljenje hrane u propagandisticke svrhe* (*La distribuzione degli alimentari per scopi propagandistici*), "Novo doba", 5.2.1919., 3; *Kvarenje mladosti* (*La corruzione dei giovani*), "Novo doba", Split, 12.2.1919., 3; *U koju svrhu Talijani daju hranu!* (*A che scopo gli Italiani donano gli alimentari!*), "Novo doba", Split, 7.4.1919., 3

[53] *Sinocnje manifestacije* (*Le manifestazioni d'ieri sera*), "Novo doba", Split, 3.7.19120., 3

[54] È stato ucciso Mate Mis; i feriti: Petar Lalic, Scepanovic, Ivan Marusic e Vicko Kuljevic (vigili), Lazo Paunovic, Filip Knezevic, Marin Parcina, Ludvig Stojkovic, Berislav Angjelinovic, Jakov Rupcic, Franjica Pensa e Frano Pitesa (cittadini).; *Poslije krvoprolica* (*Dopo la strage*), "Novo doba", 14.7.1920, 3

[55] È stato ucciso il comandante Tommaso Gulli, il macchinista del "MAS" Rossi,; feriti: il secondo macchinista Pavoni, i tenenti Fontana e Catalano.; *Ranjeni tal. casnici* (*Gli ufficiali italiani feriti*), 16.7.1920., 3

[56] *Krvoprolice u Splitu* (*La strage a Spalato*), "Novo doba", 12.7.1920., 1; *Poslije krvoprolica* (*Dopo la strage*), Novo doba, 14.7.1920, 3

[57] *D'Annunzijevi letci* (*I volantini di D'Annunzio*), "Novo doba", Split, 23.7.1920., 3

[58] *Vandalski cin* (*L'atto vandalico*), "Novo doba", 22.7.1920., 3

[59] *Licna vijest* (*Notizia personale*), "Novo doba", Split, 24.9.1920., 3; *Americke ladje* (*Le navi americane*), "Novo doba", Split, 25.9.1920., 3; *Engleski destoyer* (*Il cacciatorpediniere inglese*), "Novo doba", Split, 17.10.1920., 3; *Americki ratni destroyer* (*I cacciatorpedinieri di guerra americani*), "Novo doba", Split, 4.11.1920., 3

[60] *Nasa trobojnica na ratnim ladjama* (*Il nostro tricolore sulle navi da guerra*), "Novo doba", Split, 5.3.1921., 1

[61] *Dvije talij. torpiljarke* (*Due torpediniere italiane*), "Novo doba", Split, 23.4.1921., 3

[62] *Odlazak americkog admirala M. Andrewsa* (*La partenza dell'ammiraglio americano M. Andrews*), "Novo doba", Split, 26.4.1921., 3

[63] *Otvor talijanskog konzulata* (*L'inaugurazione del Consolato italiano*), "Novo doba", Split, 17.5.1921., 2; Branislav Radica, *Novi Split – monografija grada Splita od 1918 – 1930 godine* (*Spalato nuovo – la monografija della città di Spalato dal 1918 al 1930*), edizione propio, Split, 1931., 23 - 40

[64] Si veda No.1

[65] *Dolazak americkog admirala* (*L'arrivo dell' ammiraglio americano*), Novo doba, Split, 15.12.1921., 1; Dopo Spalato Niblack visita le Bocche di Cattaro dove ha ricevuto l'Ordine iugoslavo dell'aquila bianca del 1. piano con le spade e cordone per i sui meriti nell'Adriatico.; *Nieblackov govor* (*Discorso di Niblack*), "Novo doba", Split, 19.12.1921., 1

[66] *Proslava kraljeve svadbe u Splitu* (*Le celebrazioni per lo sposalizio reale in Spalato*), Novo doba, 8.6.1922., 3; *Odlazak talijanskih ratnih ladja* (*La partenza delle navi da guerra italiane*), "Novo doba", 8.6.1922., 3

[67] *Dolazak engleskog ministra vojnog lorda Lee* (*L'arrivo del ministro della guerra lord Lee*), "Novo doba", Split, 23.8.1922., 3

[68] *Pripreme za docek engleske flote* (*Le preparazioni per l'accoglienza della flotta inglese*), Novo doba, 26.7.1922., 4; *Mornaricka svecanost prilikom dolaska engleske flote* (*La festa di marina nell' occasione dell'arrivo della flotta inglese*), "Novo doba", Split, 29.7.1924., 4;

Program dolaska i boravka engleske eskadre u nasoj luci (*Il programa dell'arrivo e soggiorno della squadra inglese nel nostro porto*), "Novo doba", Split, 5.8.1924., 4

[69] "Iron Duke" nel comando d'ammiraglio e capitano B.E. Donwill, "Benbow" nel comando di H.D.R. Watson, "Marlborough" nel comando di W.D. Paton ed "Emperor of India" nel comando di A. K. Macrorie. Accanto ai cacciatorpediniere "Montrose" (capitano T. Hon) sono arrivati anche "Vaussittart" (comandante E. F. Fitzgerald), "Venomous" (D.S. McGrath), "Volunteer" (E.S.F. Fegen), Whitsched" (E. P. W. Church), "Wolsey" (Y.E. Phayre), "Worchester" (A.T.N. Abbay), "Wren" (T.C.C. Bolster), "Witch" e più tardi anche "Stuart".

[70] *Sjednica Opcinskog vijeca* (*La seduta del Consiglio municipale*), "Novo doba", Split, 27.9.1924., 4

[71] *Pocast admiralu Andrewsu* (*Le onoranze all'ammiraglio Andrews*), "Novo doba", Split, 29.10.1924., 4

Vincenzo del Zompo ci gratifica di un suo ulteriore contributo di memorie dopo quelle pubblicate nei due numeri precedenti di Cimbas. Ci piace qui sottolinearne la vitalità mentale ma anche fisica, in un uomo di oltre 83 anni. Egli trascorre buona parte del suo tempo diurno, nei 365 giorni dell'anno, nel suo "balneario" sul lungomare di San Benedetto che ha voluto chiamare emblematicamente "La Scogliera", di fronte al mare di cui avverte la quotidiana, struggente nostalgia. E' lì dove andiamo a carpirne le confidenze ed i ricordi. In uno di questi incontri di qualche mese fa venimmo sorpresi da un violento nubifragio e dovemmo interrompere il nostro colloquio. Gli offrimmo di tornare con noi a casa ma ci disse che aveva la bici e che avrebbe fatto da solo. Mentre stavamo rientrando in città, incolonnati nella fila di macchine che nel frattempo si era formata per il fuggi-fuggi dei bagnanti, venimmo superati da un uomo in bicicletta, riparato a malapena da un'incerata, che pedalava energicamente contro le raffiche di vento e di pioggia: era proprio lui "Vincè la Gielle"...che arrivava a casa prima di noi.

Ma ecco una delle sue ulteriori testimonianze.

Vincenzo del Zompo
Quella volta in Jugoslavia che mi scambiarono per un criminale di guerra...ed altri racconti.

Quando tornai a casa, dopo il servizio militare, la nostra flottiglia peschereccia era in parte ancora militarizzata, per cui era difficile trovare subito un posto a bordo delle barche in pesca. Si pensi che su un peschereccio di cento cavalli vi era un equipaggio di 14 persone ed a San Benedetto eravamo circa 900 pescatori. Era il 1946 ed io ebbi la fortuna di imbarcarmi sul "S. Francesco", il cui armatore era uno zio della mia fidanzata che sarebbe diventata poi mia moglie. Trovai di meglio e dopo due mesi mi imbarcai sul peschereccio "Nunziata", come semplice marinaio, armatore del quale era Merlini Federico, detto "Belutte". Dopo quattro mesi ne assunsi il comando ed avevo con me l'esperto capopesca Romani Francesco, detto "Napoleone" della stirpe dei "Cacaliscio". A bordo si trovava anche il primogenito di questo, Nicola, allora quindicenne.

Era il mese di luglio 1947 e stavamo pescando a circa dieci miglia a sud dell'isola di S. Andrea quando venimmo catturati da una vedetta croata. Nella zona operava anche il motopeschereccio "Nuovo Fiore" di San Benedetto che seguì la nostra stessa sorte. I militari salirono a bordo intimandoci la rotta per l'isola di Lissa. Naturalmente ci sequestrarono il pesce e ci comminarono una multa di 34 mila lire; non avendo i soldi per pagarla si presero per cauzione una rete da pesca.

Mentre si era in attesa di conoscere la nostra sorte, verso le 20, sale a bordo un picchetto militare che viene per prelevarmi e portarmi in caserma. Qui mi introducono in una sala dove trovo un tavolo intorno al quale stavano cenando 6 o 7 ufficiali; uno di questi mi chiede dove avevo fatto il militare ed io rispondo di essere stato

imbarcato per 3 anni e 6 mesi su navi da guerra italiane; dopo di che mi fanno accompagnare a bordo dallo stesso picchetto per prendere il mio libretto di navigazione. Per fortuna il documento portava registrate tutte le mie vicende personali del periodo, per cui, una volta verificate le mie dichiarazioni, mi lasciarono libero. Più tardi, tramite una persona del luogo, ho saputo che un vecchio militare dell'isola mi aveva scambiato per un tenente della Milizia Fascista che aveva preso parte ad una rappresaglia nei dintorni. Figuratevi il mio stato d'animo! Il giorno dopo facevamo rotta verso casa per riprendere la nostra campagna di pesca.

Il 28 agosto 1948 sbarcai dal motopesca "Nunziata" in quanto la barca si trasferì a Cagliari, ed il 4 del mese successivo mi imbarcai sul "Nuova Europa", un motopeschereccio più grande, di 180 cavalli di forza. Da questo mi sbarcai il 21 agosto 1950 per prendere servizio sul "Recoaro" dove – debbo dire – mi sono trovato molto bene. Sbarcai da questo il 25 gennaio 1952 ed il 3 febbraio ero già a bordo dell'"Ambra". Con questa barca ho fatto una bellissima esperienza nell'ambito del recupero delle munizioni.

Era il luglio 1952 e la pesca scarseggiava per cui gli armatori Canducci e Dante Biagini mi consigliarono di andare al recupero delle munizioni, in quanto si trattava di un'attività più remunerativa e ad Ancona c'era chi aveva fatto tanti soldi. Detto fatto, partii per il porto dorico dove ebbi modo di sperimentare quanto si diceva sul guadagno, ma poco si sapeva in giro di quanto fosse massacrante il lavoro di quel tipo. Qui notai che l'attrezzatura impiegata non era adeguata al sistema di pesca, cioè il vecchio "carpasfoglie" e due ancore non andavano bene perché le ancore si infilavano sulle cassette di munizioni e facevano da scivolo per cui il sacco della rete restava vuoto. Tornati a terra ad Ancona dissi all'armatore Biagini di fare i "romboni" spiegando di che cosa si trattava e su questa soluzione trovai d'accordo oltre allo stesso Biagini, l'armatore del motopesca "Furia", Renato Calderoni, un bravo capitano, con cui condivisi l'idea e la realizzazione. Si trattava di una specie di mezzaluna in ferro con ganci posti nella parte terminale, lungo un asse metallico, opposto al triangolo al cui vertice era situato il punto di trazione. Con questo sistema incominciammo e pescare quasi il doppio di prima per cui in breve tempo esaurimmo quei fondali.

D'intesa con l'armatore ci trasferimmo a Molfetta dove da diverso tempo molte barche stavano praticando la stessa pesca di recupero. Dopo alcuni mesi che pescavamo, il fabbro di Molfetta, dove quasi tutti portavamo a riparare i "ramboni", mi confidò che moltissimi si rivolgevano a lui e nell'ordinare i nuovi "ramboni" pretendevano fossero fatti alla maniera dell'"Ambra". Sentirlo dire così non potetti non provare una profonda soddisfazione mista ad orgoglio.

Nel periodo a Molfetta c'erano circa 140 motopescherecci; oltre a quelli del luogo, c'erano di Fano, Rimini, Ancona, Porto San Giorgio e naturalmente di San

Benedetto. Quando la risorsa delle munizione stava per finire ,mi sbarcai volontariamente dall' "Ambra" il 5 agosto 1953 per prendere servizio il 20 dello stesso mese sul "Trieste" per una campagna di pesca nella zona tra Tripoli e Lampedusa. Mi sono sbarcato il 9 settembre 1955 in quanto avevo da predisporre l'armamento del "Trionfale", un motopeschereccio di nuova costruzione, dove ero comproprietario con Ricci e Palestini.

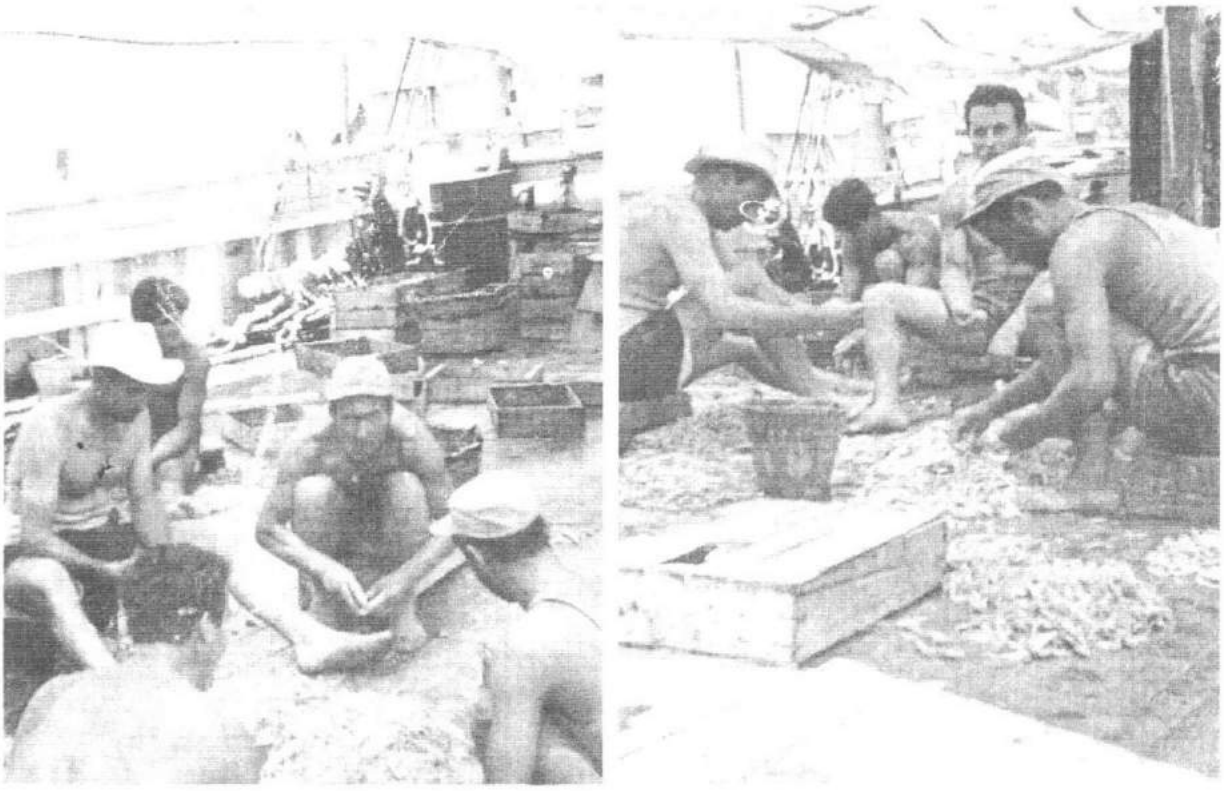
Poiché i lavori di armamento erano ultimati ma il cantiere lasciava capire che la consegna della barca ritardava di due o tre mesi, pensai che forse era giunto il momento di prendermi un po' di riposo dopo tanto lavorare e girovagare. Ma era solo un'illusione perché venne a trovarmi a casa Pasquale Marinangeli il quale mi pregò di fare almeno un paio di viaggi finché avesse trovato un altro capitano, per cui il "Trionfale" poteva attendere. Mi imbarcai pertanto sul "Matilde" per andare nella zona di Tripoli, e tornai a casa il 28 novembre 1955. Qui mi attendeva un'altra sorpresa. Mi chiama Nicola Pompei (detto "Bucchelettelle") che mi prega vivamente di fargli un favore. C'è un prete, armatore, di Manfredonia che, per fare il varo di una bella barca di 300 cavalli, la "S. Pio X", ha bisogno di un capitano. Accetto ma già il 3 gennaio 1956 mi sbarco...senza essere stato mai pagato. Sperai soltanto che l'involontaria offerta fosse risultata valida all'anima dell'illustre personaggio di cui la barca portava il nome se non proprio alla mia, di anima, che ci rimase male.



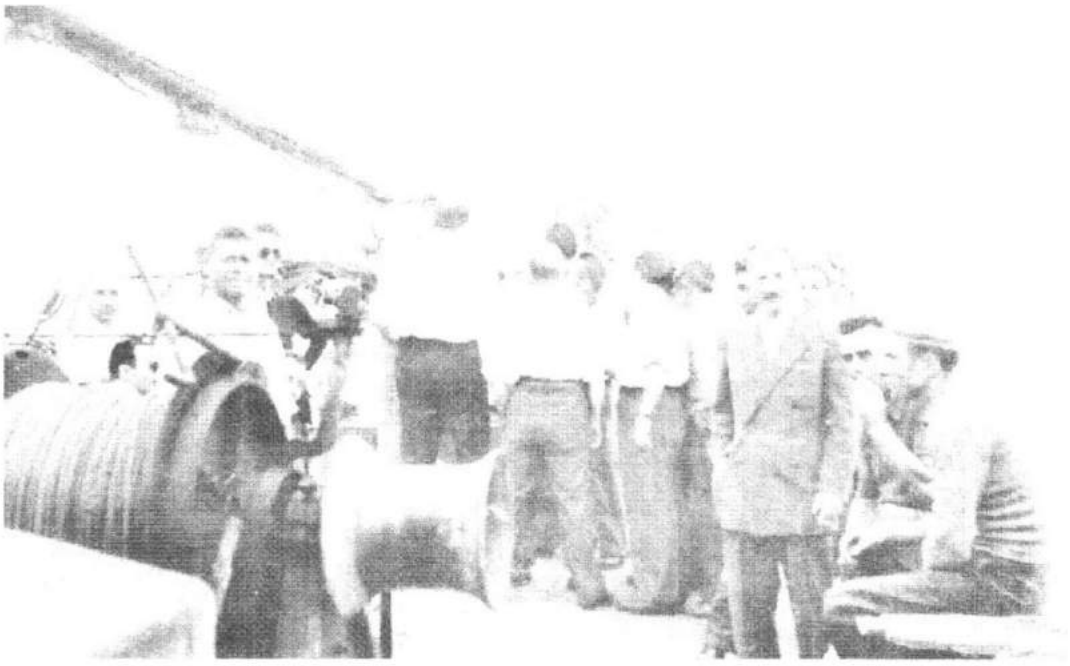
Luglio 1961, nelle acque di Pantelleria.
Da sn.: Del Zompo, Bucci Luigi, Dionisio Uriani, il mitico "Nisio", primo portiere della "Sambenedettese" del dopoguerra.



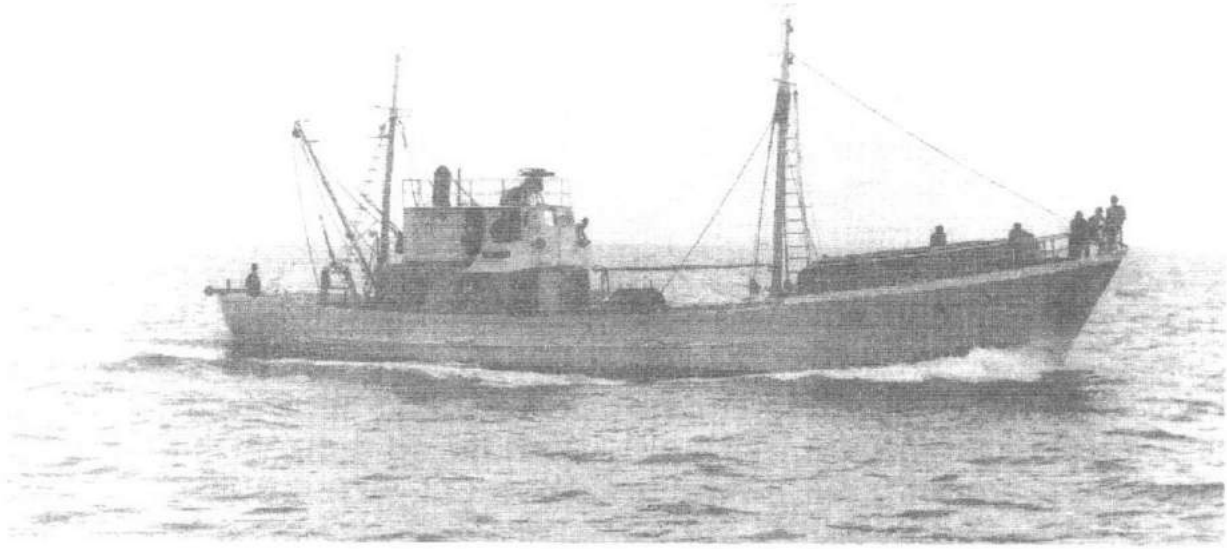
1961. Vincenzo alla prese con una rete da "remmacchià" (da riparare).



Intenti a ripulire gli scampi in coperta, come i cercatori d'oro con le...pepite.



A bordo del "Nuova Europa" dei fratelli Micucci di Civitanova nel 1948. Si stanno facendo i primi esperimenti con lo "scandaglio grafico", sondando i fondali del porto. In primo piano l'armatore sambenedettese Dante Biagini



Anno 1960. Il motopeschereccio "Nera I[a]", acquistato da un fallimento di un armatore di Ancona.



Finalmente proprietari di un motopeschereccio! I tre soci, da sn., Ricci Vincenzo, Del Zompo Vincenzo e Palestini Francesco.

Alberto Silvestro

L'anno d'oro. A proposito del Congresso di Vienna e della pirateria barbaresca

Nei fondi dell'Archivio Segreto Vaticano (poi ASV) sono conservati alcuni documenti risalenti al 1814, nei quali si tratta della proposta avanzata da Pietro Cozzi, assicuratore triestino in attività da almeno venti anni, per l'eliminazione della pirateria barbaresca.(1)

Il fascicolo in esame si compone dei seguenti documenti:

- una lettera senza data, protocollo e firma;
- una lettera del 30 luglio 1814 inviata da Cozzi al console pontificio in Trieste, il marchese Carlo de Maffei, in due copie con alcune differenze di poca importanza nel testo e con diversa grafia (qui indicata con A);
- la copia di un primo memoriale, con diverse lacune nel testo, intestato "*Pietro Cozzi riguardante la pirateria delle Regenze Barbaresche Umiliato a S. M. l'Imperatore d'Austria*" e datato Trieste 8 Febbrajo 1814;
- la copia di un secondo memoriale, con diverse lacune nel testo, intestato "(lacuna, forse da completare con *Pietro Cozzi) riguardante la pirateria delle Regenze Barbaresche Umiliato a S. M. l'Imperatore d'Austria*", datato Trieste 24 Marzo 1814;
- un allegato, segnato con B, che riporta il testo di un articolo "*fatto inserire nelli Giornali di Augusta Francoforte, ad Haya spedito da quì li 25 Lug.*";
- un allegato, segnato con C ed intitolato L'Anno d'Oro, "*articolo fatto inserire nelli Giornali di Berlino, Hamburgo e Londra. spedito da Trieste lì 25 Lug.*", una copia del quale è allegata alla lettera del 22 settembre 1814 della Segreteria di Stato diretta al console Maffei;
- un allegato segnato con D, articolo "*spedito li 25. Luglio in Berlino Amburgo e Londra per essere inserito ne' principali Giornali di quelle Città*";
- la minuta della lettera s. n. del 22 settembre sopra citata.

Cozzi, a quanto risulta, opera a Trieste a stretto contatto di armatori e commercianti di numerose nazioni di tutto il mondo e si rende conto che sarebbe opportuno esercitare una forte pressione sui rappresentanti delle potenze prossimi a riunirsi a Vienna per quel famoso congresso che ha contribuito ad eternare il nome della capitale asburgica.

A tal fine invia alcuni articoli a diversi giornali europei nonché un memoriale all'Imperatore austriaco, dove istituisce un parallelo tra le condizioni dei prigionieri dei barbareschi e dei neri d'Africa trasportati in America e rileva che, mentre quest'ultima forma di schiavitù è avversata e combattuta dall'Inghilterra, dall'Olanda e da poche altre nazioni, le dolorose perdite di vite umane, di beni e di libertà provocate dai pirati barbareschi non suscitano prese di posizione altrettanto forti ed autorevo-

li.(2) Perciò egli si fa promotore di una proposta per l'abolizione della pirateria, che dovrebbe essere presentata al Congresso.

Copia di questi documenti viene consegnata anche al console pontificio Carlo de Maffei, il quale l'affida ad un personaggio il quale fa presente che si deve " ... *nell'imminente Congresso di Vienna proporre fra gli altri importanti oggetti, e risolvere, mediante le convenienti misure, la Distruzione della Pirateria delle Reggenze Barbaresche della quale è rimasta e rimane continuamente vittima infelice tanta Cristianità tradotta miseramente al Giogo della più barbara e penosa schiavitù* ... "(3)

In rapporto allo stretto rapporto temporale esistente tra l'inoltro di queste proposte ed il verificarsi di incursioni barbaresche che, nel 1815, tra l'altro colpiscono duramente S. Benedetto, si ritiene utile fornire un esauriente resoconto di quanto fu allora proposto da Cozzi, con ampi stralci dai documenti originali.(4)

Dalla lettera iniziale si traggono alcuni passi:

" ... *L'Autore del divisato foglio, si è diretto al lodato Console Pontificio al solo fine, che venisse il S. P. reso consapevole delle sue operazioni per riportarne la sua apostolica approvazione. Supplica ancora perché il S. P. col mezzo de suoi Rappresentanti nell'imminente Congresso si degni prendere tutto l'impegno sull'oggetto, procurando che le Potenze Alleate si uniscano a prendere le più energiche ed acconcie risoluzioni onde l'indegna Pirateria rimanga pienamente tolta e distrutta. Niente veramente può imaginarsi di più proprio a commovere il zelo del S. P. ad interessare la sua Augusta Rappresentanza di Padre Comune dei Fedeli, onde interponga nelle maniere le più efficaci la Sua Suprema ed apostolica mediazione perchè tutti vengano liberati da Pericoli così gravi e funesti nella circostanza particolarmente che mancano in oggi i soccorsi che si somministravano dalla Religione di Malta, ed è da temersi che su di essi non possa neppur contarsi nell'avvenire, se l'Isola di Malta rimanga, com'è fama, agli Inglesi* ... "(5)

"*La pirateria delle Regenze barbaresche è stata sempre per me come lo deve essere per ogni buon Cristiano un oggetto di dolore, riflettendo che migliaja e migliaja di Cristiani vengono da quei barbari gettati in dura schiavitù per finire i loro giorni in catene ed assoggettati a' più penosi travagli ... scorgendo la fraterna unione di tutti i Sovrani d'Europa contro quel mostruoso sistema che minacciava distruggere la vera libertà de' popoli, e l'ordine sociale, e i meravigliosi risultati che mediante la benedizione celeste, ottennero le forze unite de' Sovrani Alleati, tutto ciò replico mi fecero credere gionto il momento opportuno di proporre ai Sovrani Alleati, <u>l'abolimento della Barbaresca pirateria sopra tutta la Cristianità</u>. E quindi in Febbrajo pross.° pass.° umiliai a tal uopo a piedi del mio Augusto Sovrano un promemoria dal quale sub A. le unisco una copia: non contento di avere inviato a S. M. al campo esso promemoria, ne inviai altro simile in Vienna, perchè fosse presentato ad uno de' primarj*

ministri della Cancelleria Aulica di Stato, come effettivamente lo fù, ed avendo egli fatti alcuni riflessi sopra esso mio promemoria, mi trovai costretto di compilarne un secondo sotto la data 24 Marzo pross.° pass.°, del quale pure ne rassegno una copia sub. B, questo fù parimenti umiliato al Sovrano, ed un duplicato in Vienna a quel ministro che fatti aveva alcuni riflessi, ed ebbi la compiacenza di sentire ch'esso Ministro rimase pienamente convinto delle ragioni esposte nel secondo promemoria. Sua Maestà da Parigi sotto li 20 Aprile pross.° pass.° ebbe la clemenza di farmi sapere mediante il suo Ministro, che li erano pervenuti essi miei promemorie, e mi assicurava che avrebbe preso le più efficaci misure contro la pirateria de' Barbareschi, e che aveva a tal'uopo passati essi miei promemorie a mano di S. E. il Principe di Metternich ministro degli affari esteri. Incoraggiato da questa consolante comunicazione, non mancai di far pervenire in Vienna altre forti rimostranze sù quest'importante argomento a tutti que' soggetti che ponno avervi influenza, e sotto li 7. Corr.e da Vienna fui assicurato che l'affare verrà proposto agli Augusti Alleati nel prossimo congresso di Vienna. In vista di che, e per avere rimarcato che il Governo Britannico, quello d'Olanda e di Francia, manifestano con tutta l'espansione del cuore, sentimenti di umanità verso il Popolo selvaggio dell'Affrica, riguardo il Commercio de' Negri, credetti ch'era il momento opportuno di far publicare nei giornali delle principali città della Germania, ed in Londra, due Articoli quali pure mi fò un dovere si annetterli sub C. e D. per così preparare i sentimenti d'umanità di essi Governi anche a favore della Cristianità, affinchè porgano la possente loro mano in unione degli altri Sovrani, al compimento della grand'opera, per l'intiera felicità dell'Europa, col decretare nel prossimo Congresso <u>la prescrizione della pirateria Barbaresca sopra tutta la Cristianità</u>. Non mancai di rendere parimenti informati del mio proggetto gli ambasciatori di Spagna, Portogallo, e Berlino, residenti in Vienna, e M. Wilbread in Londra, al quale inviai il promemoria A. sarà l'appostolo di questa Santa causa col proporla e sostenerla al Parlamento. Il dovere di buon Cristiano m'impone di non obbliare alcun mezzo che rendersi potrebbe utile al grande oggetto da me proposto, ed essendo intimamente persuaso, che il Santo Padre potrebbe in ciò molto giovare, trovai mio dovere di rendere estesamente informata Vostra Sig.ria Illustrissima del mio operato in questo ben interessante argomento, e nel tempo stesso invitarla di voler umiliare il tutto a piedi di Sua Santità affinchè sia a di lui cognizione l'opera d'un devoto ed umile suo figlio, a pro' della Cristianità, e supplicarlo umilmente perchè interponga a favore di questa Santa ed umana causa i possenti suoi mezzi verso il religioso ed umano nostro Sovrano, affine venga da esso sostenuta con fervore nel prossimo congresso di Vienna. Io sommessamente suggerirei che Sua Santità nell'avvanzare al nostro Augusto Sovrano le raccomandazioni a favore della Cristianità, non dovrebbe rendersi inteso del mio operato: ma qual Padre comune dei fedeli potrebbe rappresentare, che essendo notorio che l'Isola di Malta non verrà restituita

all'ordine Religioso, e che pel nuovo ordine di cose essa rimarrà in pieno dominio di S. M. Britannica, e che quindi come Padre de' Fedeli deve far presente a S. M. che la Cristianità con tal cambiamento va ad essere privata della possente protezione che le forze marittime di quel antico ordine accordava alla Cristianità, il primario istituto del quale era di combattere i legni armati degl'infedeli, e particolarmente quelli delle Regenze Barbaresche, che corseggiano contro i Bastimenti delle Potenze Cristiane, e che quindi trovandosi le medesime prive d'un nemico che si rendeva loro tanto più formidabile per la posizione dell'Isola di Malta sì vicina alla Barbaria, si renderanno molto più arditi e temerarj, e per conseguenza più dannosi alla Cristianità che in passato, e vi sarà da temere de' sbarchi lungo le Coste dell'Italia nell'Adriatico, e Mediterraneo, con sommo pericolo per la salute pubblica, e quindi per questi importanti e giusti motivi, e per molti altri ancora, Sua Santità come Padre comune dei fedeli, può impegnare il nostro Religioso Sovrano di rappresentare le cose sopra esposte a S. M. Britannica, ed impegnarla come primaria Potenza marittima, e come posseditrice dell'Isola di Malta, di far cessare la pirateria di esse Regenze sopra tutta la Cristianità, cosa che per la possanza marittima dell'Inghilterra è molto facile ad eseguirsi. Conoscendo l'animo religioso di Vostra Signoria Illustrissima, mi sono preso la libertà d'indirizzarle la presente, e nuovamente la supplico d'inviare il tutto e con la maggiore sollecitudine a Sua Santità, affinche venga umiliato a suoi piedi una opera d'un suo devoto Figlio che interessa altamente la Cristianità tutta, ed io mi chiamerò ben fortunato quando le deboli mie fatiche avranno ottenuto l'approvazione di Sua Santità ... "(6)

Si trascrive il testo del primo promemoria diretto all'Imperatore d'Austria, affetto purtroppo da diverse lacune:

" (lacuna) *Europa, ottennero la benedizione Celeste, ed ogni loro intrapresa fu coronata da meravigliosi risultati in sì breve periodo di tempo, che chiaramente vi si intravvede la mano di Dio che li conduce al compimento dell'opera sublime! Quindi da un giorno all'altro l'Europa vedrà stabilita una solida e durevole Pace, all'ombra della quale i Popoli tutti riprenderanno le antiche relazioni rivolgendo le loro cure e pensieri all'Agricoltura, alle Arti, alle Scienze, ed al Commercio, benedicendo e Dio e i Sovrani Alleati d'un tanto bene. Per coronare intieramente la grand'opera della felicità Europea, dovrebbesi dagli Augusti Sovrani Alleati far cessare un antico servagio al quale le Principali Potenze dell'Europa sino ad ora sono soggette, e contro il quale l'Umanità e tutto il mondo Cristiano altamente e da gran Secoli inutilmente ha reclamato. Quest'è la Pirateria delle Regenze Barbaresche, le quali vogliono avere per loro tributarie tutte le Potenze siano grandi o picciole, che hanno una navigazione, facendo maggiormente gravitare le loro pretensioni sopra quelle che non hanno una possente Marina, per frenare la loro naturale inclinazione alla Pirateria. Giammai si presentò un occasione più fortunata della presente, per rende-*

re all'Umanità ed al mondo Cristiano un bene che da tanti secoli veniva in vano sospirato. Nel presente momento che tutt'i Sovrani d'Europa hanno nel modo il più generoso e disinteressato radunate numerose forze per redimere l'Europa dalla Schiavitù che n'era per sempre minacciata sul Continente, ed avend'anche col Divino ajuto ottenuto l'intento, degno è della Gloria e della possanza degli Augusti Alleati, di prestarsi con eguale generosità e disinteressatezza, anche all'opera sublime di liberare l'Umanità e la Cristianità dalla schiavitù crudele nella quale pretendono le Regenze Barbaresche tenere soggette e tributarie le Nazioni Marittime, e così acquistare anche l'Eterna Gloria d'avere data la libertà ai Mari, col redimere le Nazioni tutte da un vergognoso e per la Cristianità degradante servigio. A compiere questa sublime impresa non ci vuole che la concorde e disinteressata volontà delle alte Potenze Alleate per far svanire la baldanza d'una ciurma di barbari Pirati (lacuna) e con ciò l'Affrica cesserà di osservare vergognosamente condannati in vita a dura schiavitù e carichi di catene migliaja e migliaja di Cristiani sudditi di grandi Potenze, come lo fù per tanti Secoli, e l'umanità non cesserà di benedire gli autori d'un tanto bene, il quale sarà ammirato dalle presenti e dalle più remote Generazioni. Quest'è quanto un fedele e devoto suddito dell'Augusto Sovrano d'Austria si trova in dovere di umilmente rassegnare. Trieste lì 8 Febbrajo 1814.
Non devo ommettere di far presente che Napoleone quando usurpò il Genovesato, la Toscana, gli Stati Romani e quello di Napoli, non già per bontà di cuore, ma per vista politica, obbligò i Cantoni di Barbaria a mettere in libertà tutti gli Schiavi di detti Paesi, e ritornati questi dopo tanti anni di dura schiavitù nel seno delle desolate loro Famiglie, fece annunziare all'Europa tutta mediante i Giornali di Parigi e dell'Italia, la grand'opera della possente sua mano, che seppe al fine liberare l'Umanità da una vergognosa schiavitù appresso que' Barbari, ed assicurava tutt'i Popoli a lui soggetti, che giammai avran da temere di divenire schiavi e che potranno sotto l'alto di lui dominio scorrere i mari con piena sicurezza.
Si osservino i Giornali di Francfort al N.° 83 la data d'Alger, al N.° 145 la data di Tunesi, ed al N.° 235 quella di Genova, tutti dell'anno 1806."(7)

Si riporta il testo del secondo promemoria all'Imperatore, anch'esso lacunoso:

" (lacuna) *... ad un devoto suddito dell'Augusto Sovrano d'Austria di vedere anche* (lacuna) *la libertà di mare, e con essi l'Umanità dalla vergognosa schiavitù delle Regenze Barbaresche, e le Potenze Europee da un indecoroso vassallaggio delle medeme. In quanto all'Austria sembra ch'essa sia al coperto dalle Piraterie delle Regenze stesse, poichè in grazia del Trattato di Szistow la Porta è garante per tutte le depredazioni che i Corsari delle Regenze Barbaresche potrebbero commettere verso il Paviglione Astriaco, ed a tal'uopo ogni Bastimento Austriaco dev'essere munito di un Firmano del Gran Signore per venire da quei Barbari rispettato. In questo riguardo mi sia permesso di rimarcare in primo luogo che è una cosa offendente la Maestà*

d'un grande Sovrano come è quello dell'Austria, l'abbisognare ai Bastimenti coperti del suo Glorioso Paviglione e muniti di sua Regia Patente, anche un Firmano per poter essere rispettati dai Corsari delle Regenze Barbaresche, e quindi la sola Regia Patente dovrebbe essere sufficiente per farli riconoscere e rispettare. E' un errore il credere che i Bastimenti Austriaci siano garantiti dalle vessazioni e Piraterie di Barbareschi in grazia della garanzia della Porta e dei Firmani del Gran Signore de' quali ogn'uno viene munito. Molti sono i casi che comprovarono questa verità. Conviene avere un idea delle Regenze Barbaresche per giudicare se si possa vivere tranquilli sopra la sicurezza che si fonda nei Firmani che rilascia il Gran Signore. Ogn'una di dette Regenze si crede superiore ad ogni Potenza Europea, e da parecchi anni a questa parte poco temono il Gran Signore stesso, e non vi è che l'Inghilterra sola che li fa tremare. Molti sono i dolorosi esempj, che disprezzando gli ordini della Porta, e i Firmani di cui erano coperti i Bastimenti Austriaci, commisero i Barbareschi varie depredazioni di Bastimenti coperti del Glorioso Paviglione Austriaco e forniti del firmano del Gran Signore; in ciò furono rimarcabili gli anni 1798 e 1799, in quali Epoche furono predati da venti Bastimenti con danno di più millioni a carico de' sudditi di S. M. l'Augusto nostro Sovrano, de' quali dopo molti anni di reclami non si potè ottenere dalla Porta che un risarcimento di soli 16 per Cento del Capitale, in guisachè si può calcolare di aver perduto tutto, e d'aver soltanto ritirato la terza parte degl'Interessi del Capitale primiero, ove sono i danni cagionati a tutto il rimanente della Marina (lacuna) *Non si deve quindi contare molto sulla sicurezza che sembra promettere i Firmani che rilascia la Porta, e molto meno sopra i risarcimenti che da essa si dovrebbe ottenere, come l'esperienza lo ha pur troppo comprovato. D'altronde le Regenze Barbaresche sono facili a usare delle ostilità: se per qualche tempo rispetteranno la Bandiera Austriaca, e che vedranno che questa diviene numerosa, troveranno come al solito de' pretesti per esercitare la loro Pirateria, come lo fecero in passato, e di tempo in tempo essa sarà sempre esposta a delle depredazioni, ciò che basterà a discreditarla e ad essere posposta in Commercio in confronto d'altre Bandiere. Che la cosa sia utile per i sudditi dell'Augusto nostro Sovrano lo comprova il piacere incomprimibile che hanno dimostrato i primârj Negozianti, allorquando io ho loro comunicata la mia Memoria dell'8 Febbrajo pros.° pas.° che versava su quest'importante argomento, e le benedizioni che da tutti mi furono prodigalizzate per tal oggetto; quello che più convince dell'utilità della cosa si è che anche tutt'i Proprietarj di Bastimenti ai quali pure comunicai la suddetta memoria esternarono il loro aggradimento al pari degli altri Commercianti, e tutti porgono preci a Dio perchè venga dagli Augusti Sovrani Alleati portata ad effetto una cosa che tanto interessa l'umanità ed il bene dello Stato. Ventiquattro anni ch'esercito la professione di Assicuratore mi hanno posto in grado di poter sanamente giudicare sull'utilità o meno di questo Argomento, il dovere di suddito leale, e l'attaccamento*

per tutto ciò che può tendere alla Gloria ed al bene del mio Augusto Sovrano m'impongono di appianare tutte quelle difficoltà che insorgere potrebbero contro la memoria da me Umiliata, da chi non ha la necessaria esperienza e lumi negli affari della Navigazione e Commercio Austriaco, da me conosciuti nella duplice qualità di assicuratore e Proprietario di Bastimenti. Alla politica dell'Inghilterra conviene che esistano le Piraterie delle Regenze Barbaresche, per così rendere favorita la propria Marina; Ed è perciò che non conviene lasciar scappare il presente felice momento ch'essa si trova unita in sì stretto legame col nostro Augusto Monarca, e con le altre primarie Potenze per la libertà, e la felicità dell'Europa, per proporre ch'essa porga la sua possente (lacuna) *li Sovrani Alleati, l'Umanità, la Religione* (lacuna) *lo reclamano, e le Generazioni presenti e future non cesseranno di benedire gli autori d'un tanto bene, che prenderà un brillante posto ne' fasti degli Augusti Sovrani Alleati. L'Inghilterra faceva come tutto il mondo lo sà, un lucroso commercio con i Mori che dall'Affrica venivano trasportati in America per colà essere venduti, contro questo Commercio degradante la nostra specie molti scrittori si sono scagliati, eppure il Governo Inglese fece tacere la voce dell'interesse e diede ascolto a quello dell'Umanità, e proibì questo scandaloso traffico, sebbene avesse recato de' vistosi profitti al suo Regno. Qui si tratta di una cosa ben più interessante (e per la possanza marittima dell'Inghilterra molto facile ad eseguirsi) che è quella dell'Umanità e della Cristianità, ed in un momento di una sì felice combinazione, che non è pure da dubitarsi che s'essa viene presentata nel modo che richiede l'alto argomento di cui si tratta, il Governo Britannico con la sua solita generosità, saprà far tacere in un oggetto che per essa non è di prima importanza, il privato interesse, a quello dell'Umanità, e si presterà in unione agli altri Augusti Sovrani al compimento d'un opera, ch'eternizzerà la memoria del Glorioso nome de' Sovrani Alleati. Trieste 24 Marzo 1814.*"(8)

Ecco ora il testo dell'articolo, segnato come allegato B:

"*L'Europa meravigliata vide l'unione delle principali Potenze del Continente combattere a gara e vincere un mostruoso sistema che da molti anni minacciava distruggere l'ordine sociale, e la vera libertà Europea, ora mediante i generosi sforzi delle Potenze stesse l'afflitta umanità va a godere i benefici effetti d'una stabile e durevole pace. Da buon canale siamo informati che questi stessi generosi ed umani Sovrani, sono dietro a coronare l'opera Santa della felicità e libertà Europea, col redimere la Cristianità tutta da un ignominioso servagio. Quest'è la pirateria delle regenze barbaresche che da immemorabili secoli affligе l'umanità, e che l'Affrica vede migliaja e migliaja di Cristiani condannati a vita, e carichi di catene finire i loro giorni in dura schiavitù, esposti a fatticosi travaglj nell'ardente clima dell'Affrica senz'altra colpa che quella d'essere Cristiani, e che per la loro professione di naviganti devono transitare i mari per con tal mezzo procacciare alle loro famiglie un onesto mantenimento. Le regenze barbaresche pretendono contro ogni diritto una Sovranità assolu-*

ta sui mari, e perciò predano tutt'i bastimenti di quelle tali Potenze che non si vogliono rendere loro tributarie, ricercando a loro capriccio enormi tributi ed umiliazioni persino dalle più grandi Potenze. E' tempo che finisca una tal tirannia di questi Pirati sopra la Cristianità, e grazie al genio ed umanità de' Sovrani Alleati che con i nobili e generosi loro sforzi hanno saputo ridonare la libertà a la pace nel Continente ci consoliamo di poter annunciare che questi stessi umani e generosi Sovrani si sono proposti di rendere anche la Pace, e libertà a' mari coll'obbligare le regenze barbaresche a rispettare la navigazione di tutta la Cristianità; una garanzia di ciò ce l'offre il Governo Britannico, il quale mosso da sentimenti d'umanità seppe far tacere la voce dell'interesse, e non ascoltando che quella dell'umanità, proibì gia da parecchi anni l'abborrito Commercio de' Negri l'Olanda pure viene ad imitare questo generoso Governo e quello di Francia coll'Art.° 1.° del trattato adizionale di pace del 30 Magg.° p. p. conchiuso con S. M. Britannica propone di unire nel prossimo Congresso tutt'i suoi sforzi a quelli di S. M. Britannica per far decidere da tutte le Potenze della Cristianità l'abolizione del Commercio de' Negri; Se l'umanità di questi generosi Governi vuol far sentire i suoi benefici effetti a prò del Popolo selvaggio dell'Affrica, cosa non si deve attendere da questi stessi Governi a favore della più Santa ed umana causa che interessa la Cristianità tutta? l'esito felice della quale richiamerà sopra gli Augusti Sovrani Alleati l'ammirazione e le benedizioni delle presenti e delle più tarde generazioni."(9)

Si riporta anche il testo dell'articolo, allegato C, pubblicato su vari giornali:

"*L'Anno d'Oro*

L'anno 1814 faustissimo omai per la redenzione della Libertà de' popoli, e de' Troni, e per lo ritorno di quella pace, contro cui dettato aveva il decreto di perpetuo bando colui che ne' suoi maniaci parosismi sognavasi già proclamato, ed unto Monocrate dell'Europa; Sì, quest'anno 1814 maturare doveva ancora due voti dell'umanità, onde poter sorgere memorando in mezzo a due Secoli, e fattosi vindice del passato, assicurare la universale felicità al futturo. L'oggetto di uno di questi voti, l'ignominioso commercio de' Negri, già da più.anni vietato dall'umanissimo Governo della Gran Brettagna, stà ora per essere proscritto da tutte le Potenze Europee, e nel prossimo generale Congresso delle Genti in Vienna vedremo cessarne quelle dubitazioni, che con universale stupore vidersi nascere in quella sola Terra, che fù culla testè de' cotanto esaltati diritti dell'uomo, dell'eguaglianza, e della libertà. Quivi ne vedremo la unanime concertazione, ed il sospirato decreto di concorde ed efficace inalterabile volontà. Per l'altro de' due Voti, per cui fatto aveva in addietro qualche preludio l'Americana Repubblica, la distruzione dell'Affricana Pirateria, sappiamo da fonte sicura, che una delle grandi Potenze intervenienti al Congresso farà calda, ed energica mozione, e conoscendo che il temerla inefficace sarebbe ingiuria pel proponente non meno che per le umane, e generose nazioni alle quali ella viene fatta, abbiamo

creduto doveroso il darne al publico anticipato faustissimo annunzio. E in fatti, come la si potrebbe temere inefficace, questa giusta, e benefica mozione? Europa tutta che soffrir non volle quella pirateria terrestre, che veniva da ipocrita mano amministrata sotto forme sempre speciose, e talvolta gentili, e cerimoniose, soffrirà ella d'avvantaggio la barbara impudente marittima pirateria? Europa, che per vincere, e distruggere quel mostruoso Colosso, che con immensi eserciti di armati e disarmati campioni del suo dispotico capriccio la opprimeva, seppe essere mirabilmente concorde, energica, costante, e quindi farsene trionfatrice gloriosa: Europa, dico, potrà ella, e così di subito, degenerare e soffrire che trè Affricani pimmei, assisi sulle poppe de' loro luridi navigli, frà le urla de' loro rapaci maremmani, e con un manipulo di Guerrieri per lo più mercenai asiatici, o banditi europei, proclamino all'Universo: Noi siamo in perpetua Guerra con chiunque osa non volerci essere tributario? No! Ciò non è più frà le cose possibili dopo il dì 31 Marzo del 1814. Noi vedremo in breve picciole squadriglie (che già di più non fà d'uopo a tale impesa) presentarsi dagli affratellati Eroi della Pace alle coste barbaresche per intimare a que' petulanti pirati l'alternativa della loro distruzione, o dell'osservanza del diritto delle genti. Vedremo forse anco il putativo Signore di cotesti Bey, unirsi alla giusta causa comune, se non per la causa stessa, almeno per consolidare in questa occasione sù di loro il suo dominio. Non sentiremo più rinnovarsi periodicamente il ratto, e la schiavitù d'intere famiglie abitanti l'estreme spiaggie italiane. Non dovranno i nostri Mercatanti tremare anche per ogni non lungo tragitto nell'acque dell'Adriatico, del Mediterraneo, e dell'Arcipelago. Non vedremo la disdicevole pratica de' tributi, e trattati di forti, e sublimi Potenze con vili, e deboli signorie dei pirati. E così cesserà pur anco quel, forse poco giusto, mà comune rimprovero, che di egoismo e mercantesca gelosia facevasi alle principali marittime Potenze; quasichè il loro commercio, e navigazione per grandeggiare abbisognassero di un indiretta alleanza con simile piratica genia. Rallegriamoci dunque che questi due antichissimi pii desideri siano alla perfine vicini di venire a compiuta maturità; così potremo tenere per certo, che il corrente anno 1814 potrà da noi, e da' nostri posteri sotto questo come sotto ogni altro aspetto appellarsi: L'Anno d'oro, l'anno universalmente felice."(10)

Non si trascrive il testo dell'articolo D, che ricalca quasi perfettamente quello dell'allegato B.(11)

La risposta viene indirizzata da Roma a Maffei un paio di mesi dopo: "*Ho riferito al S. Padre il contenuto tanto della lettera di V. S. I. in data dei 30. Luglio giuntami non prima dei 19. del corrente, quanto quello del Pro-memoria, ed allegati annessi. La Santità Sua non ha potuto non commendare il sommo zelo del Sig. Pietro Cozzi, e le premure che si è dato per un oggetto così interessante, qual'è quello di reprimere la pirateria dei Cantoni barbareschi, i quali anche in questa Costa Pontificia, e nell'altra della Toscana recano incalcolabili danni ai rispettivi dominj, alle Persone de'*

sudditi, e alle loro sostanze. Desiderando Sua B.ne di concorrere a quell'opera di somma utilità in tutti i rapporti, ha commesso al Sig. Card. Consalvi suo Seg.rio di Stato, chè quando nel Congresso di Vienna abbia a trattarsi, e deliberarsi di tale importantissimo argomento procuri di sostenere una causa la più giusta, e vantaggiosa al Mondo Cattolico, per il quale il S. Padre non può non prendere come Capo della Chiesa il più vivo interesse. Tanto si compiaccia V. S. I. di manifestare al Sig. Cozzi, facendogli al tempo stesso noto il particolare gradimento di Sua Santità per tutto ciò che egli ha operato in questo grande affare."(12)

Considerazioni.

Si ricordano alcune annotazioni e definizioni sulla pirateria:

" *... Muratori p. es. scriveva sdegnato nel 1749: "Sempre sarà ... vergogna dei potenti della Cristianità, sì Cattolici che Protestanti, il vedere che in vece di unir le loro forze per ischiantar, come potrebbero, que' nidi di scellerati Corsari, vanno di tanto in tanto a mendicar da essi con preghiere e regali, per non dire con tributi, la loro amistà ... A fondamento della definizione della pirateria come crimine internazionale (iure gentium) sta la necessità di salvaguardare il diritto alla libertà dell'alto mare (fondato su un principio, enunciato con chiarezza da Ugo Grozio nel De Mare Libero, del 1609) e di garantire la sicurezza della navigazione contro atti di individui che, non operando come organi statuali, si sottraggono alla legge dello stato della bandiera, e che tengono comportamenti che non sono imputabili ad uno stato ... Il crimine di pirateria ha trovato sistemazione e codificazione nella convenzione di Ginevra del 29.IV.1958 sull'alto mare ... L'ordinamento giuridico italiano vi si è adeguato mediante il procedimento dell'ordine di esecuzione con Legge 8.XII.1961, n. 1658 ... Una precisa definizione del concetto di P. non è agevole. A complicare i tentativi di delimitazione della nozione, sta il fatto che alcune legislazioni nazionali qualificano come P. atti che non rientrano nella categoria di P. iuris gentium (p. es. un Act del 1824 attribuisce la qualifica di pirata a qualunque suddito britannico che sia implicato nella tratta degli schiavi) ...* "(13)

Le proposte di Cozzi non costituiscono una novità per quanto riguarda la ricerca di un accordo tra Cattolici e Protestanti per annientare la pirateria. Potrebbero invece essere originali per l'individuazione dell'Inghilterra come unico interlocutore in grado d'incutere terrore ai barbareschi e di imporre il rispetto del diritto alle Reggenze con la potenza della propria flotta.

Va rilevato che, grazie all'esperienza acquisita nell'esercizio della sua professione, egli conduce un'analisi della prostrazione delle attività marittime e commerciali sottoposte agli attacchi dei pirati e mette in rilievo sia la notevole riduzione della capacità di difesa del traffico marittimo a causa della sparizione dei cavalieri di Malta dalla loro isola, ormai prossima ad essere incorporata nell'Impero Britannico, sia

l'incapacità dell'Austria - peraltro grande potenza in grado di far rispettare la propria volontà in campo internazionale, basti pensare alla sua influenza in Italia - a risolvere autorevolmente i problemi creati dalla presenza dei pirati soprattutto nel Mediterraneo.

Infatti il principe Metternich, che aveva appoggiato la proposta di abolizione della schiavitù avanzata da Castlereagh e che, forse, aveva apprezzato quanto scritto da Cozzi, non riuscì a convincere i rappresentanti delle altre potenze ed il risultato, allora auspicato, venne ottenuto solo parecchi decenni più tardi.

Note

(1) **ASV**, Segreteria di Stato, epoca moderna, b. 644 f. 4.

(2) In merito si riporta quanto appare in **G. COLASANTI-P. CONCETTI-L. FORMENTINI-J. LUSSU-M. STORTIN**, Storia del Fermano, vol. 2. Dalla Restaurazione alla Comune. Marsilio Padova 1971, pp. 14-16 e 28-29: "*Il 9 giugno erano stati solennemente apposti gli ultimi diciassette sigilli all'ultima pagina del trattato tra Austria, Francia, Inghilterra, Russia, Prussia, Svezia e Portogallo (la Spagna aveva rifiutato di firmare, non essendo riuscita a beneficiare della spartizione dell'Italia), che sanciva le decisioni del congresso di Vienna ... I possedimenti coloniali oltremare delle varie potenze non venivano modificati granché. Castlereagh fece il tentativo appoggiato da Metternich, di proporre una legge internazionale che abolisse il traffico degli schiavi; ma la sua proposta cadde nella generale indifferenza e aperta ostilità di Russia, Francia, Spagna e Portogallo. La mossa di Castlereagh non era, com'è ovvio, ispirata a principi morali o umanitari, ma da convenienze economiche. L'Austria, potenza centro-europea senza sbocchi negli oceani, non aveva colonie oltremare e non aveva partecipato al traffico degli schiavi africani; si limitava a colonizzare vari popoli europei e a schiavizzare le masse contadine locali. L'Inghilterra aveva perduto le colonie americane dove la manodopera schiava negra aveva garantito la produzione agricola, ed era diventata il paese più industrializzato del mondo: il traffico degli schiavi era divenuto antieconomico per il suo livello di produzione, mentre invece si mostrava assai più produttivo il colonialismo europeo moderno, ossia l'insediamento di nuclei europei nei vari continenti, i quali assicuravano, grazie al loro superiore armamento, il lavoro forzato delle popolazioni indifese per lo sfruttamento delle materie prime che alimentavano le sue industrie; e nel territorio metropolitano gran parte della popolazione contadina si trasformava in proletariato industriale, sfruttato non meno barbaramente degli schiavi negri, se pure non gli si poteva negare formalmente il diritto di cittadinanza nella comunità*

nazionale. L'Italia uscì dal congresso di Vienna colonizzata, direttamente o indirettamente, dall'impero austriaco ... Con l'atto finale del congresso di Vienna il cardinale Consalvi, rappresentante del papa, era riuscito a ottenere l'integrale ricostituzione dello stato pontificio, se pure sotto protezione militare dell'Austria ... Caduto il regno italico, erano riapparsi nell'Adriatico pirati tunisini e algerini: Già il 20 maggio 1815 legni corsari erano piombati nuovamente sulle nostre coste, catturando le paranze dei pescatori, depredando i paesi della costa e trascinando via diecine di giovani e ragazze, da vendere negli harem e nei bazar: facevano in piccolo quello che gli europei stavano facendo da tre secoli in tutto il continente africano. Dopo l'incursione era stata indetta una questua provinciale per aiutare le famiglie colpite ed erano stati raccolti sette scudi, tutti di povera gente. La carità dei nobili e del clero non arrivava alla prodigalità: Un anno più tardi monsignor Colapietro, rimettendosi alla divina provvidenza e alle paterne cure dei sovrani europei, tornava a insistere affinché la vigilanza costiera venisse intensificata, per difendersi dalle imbarcazioni piratesche "che tanti disastri portarono a queste spiaggie"."

(3) **ASV**, Segreteria di Stato, epoca moderna, b. 644 f. 4, lettera senza indicazione di luogo, data e firma, indirizzata al Camerlengo di S. Romana Chiesa e Prosegretario di Stato, cardinal Bartolomeo Pacca. Con molte probabilità la lettera è di poco anteriore al luglio 1814, come si desume dal dispaccio del 22 settembre inviato dalla Segreteria di Stato a Maffei. L'autore della missiva potrebbe essere il Nunzio Apostolico in Vienna.

(4) Per quanto riguarda la pirateria in Adriatico numerosi articoli sono apparsi nei precedenti fascicoli di questa stessa rivista.

(5) **ASV**, Segreteria di Stato, epoca moderna, b. 644 f. 4.

(6) **Ibidem**, lettera di P. Cozzi al console Maffei, datata Trieste 30 Luglio 1814.

(7) **Ibidem**, primo promemoria di P. Cozzi all'Imperatore.

(8) **Ibidem**, secondo promemoria di P. Cozzi all'Imperatore.

(9) **Ibidem**, allegato B, articolo pubblicato su vari giornali.

(10) **Ibidem**, allegato C, articolo pubblicato su vari giornali.

(11) **Ibidem**, allegato D, articolo pubblicato su vari giornali. L'indicazione D appare solo nella copia dell'articolo allegato alla minuta di cui sotto e potrebbe essere stata apposta erroneamente al posto di B.

(12) **Ibidem**, minuta di lettera s. n. di protocollo spedita il 22.9.1814 al console Maffei dalla Segreteria di Stato.

(13) **A. PIAN**, s. v. Pirateria, in **P. FEDELE**, a c. di, Grande Dizionario Enciclopedico UTET IV ed., Torino 1990, pp. 32-36.

Pubblichiamo con un senso di malcelato orgoglio questo resoconto, di cui il prof. Josko Bozanic ha voluto farci omaggio, a metà strada tra la poesia e la cronaca, ricco di riferimenti storici e di accativanti messaggi umani. L'onore che ci concede delle sue parole è anche la testimonianza della considerazione che "Cimbas" gode tra i più rappresentativi cultori della civiltà marinara adriatica.

La Redazione

Josko Bozanic

Viaggio a Venezia

(Traduzione dal croato: Nicoletta Russotti Babic)

Nella storia del mondo non esiste festa più bella e splendida di questa a Venezia.

Riccardo Selvatico (XIX sec.)

Venezia, città unica e irripetibile, miracolo ambientale e architettonico dell'Adriatico e d'Europa appare alla coscienza dei suoi ammiratori come topos di forti emozioni, come incarnazione onirica della paura, della trepidazione, del mistero, della vita e della morte.

Miroslav Bertona[1]

Il viaggio a Venezia sotto il peso della memoria storica

L'ultimo giorno del mese di agosto dell'anno duemilacinque, quando la campana sulla torre detta Komuna, a Komiza, ha battuto le undici del mattino, la gajeta falkusa *Comeza-Lisboa* ha sciolto dalla colonna la sua barbetta ed ha preso il largo per Venezia. Questa barca storica comisana è partita per il suo lungo viaggio alla corte della Regina del Mare, alla capitale dell'Adriatico - a Venezia.

Le poche persone che passeggiavano sulla riva di Komiza, che vi si trovavano al momento della partenza dell'imbarcazione storica comisana verso Venezia, non hanno potuto nemmeno intuire il significato di questo avvenimento. È stato interrotto da tempo nella memoria collettiva di Komiza il filo dei ricordi che potrebbe rievocare le antiche memorie della *gente di mar*, del popolo dei pescatori comisani dei quali Venezia decise in gran parte l'identità culturale – la *forma mentis adriatica*, come avrebbe detto un dialettologo e marittimologo spalatino, il defunto dottore di ricerca Radovan Vidovic.

Questa partenza della gajeta falkusa da Komiza a Venezia è avvenuta in esat-

ta coincidenza, dopo due secoli e mezzo, con l'imponente corteo delle gajete falkuse comisane a Venezia, dove si erano dirette per difendere il loro diritto naturale alla pesca nelle acque di Palagruza che la Serenissima aveva abolito con un decreto amministrativo.

Quando il Senato veneziano, nell'anno 1756, abolì la sua ducale del 1708 con cui ai Comisani si permetteva la pesca con le reti sardellare solo intorno all'isola di Svetac, Suzac e Palagruza, i Comisani reagirono con il Memorandum che richiedeva al Senato il diritto di pesca con le reti sardellare. La loro richiesta fu respinta e allora i pescatori Comisani partirono su trentasei gaete verso 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 galea da guerra .

L'impero 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.

Si deve sapere che a quel tempo, quando la pirateria era il mestiere più redditizio e più diffuso, i pescatori comisani furono gli unici pescatori d'altomare, in Adriatico, che riuscirono a sopravvivere alla guerra secolare con i pirati, grazie anche al loro gran numero e alle regate organizzate in direzione di Palagruza partendo dal porto di Komiza con più di cento falkuse e più di cinquecento membri d'equipaggio armati di spade e archibugi per difendersi dagli assalti corsari. Il film di Kurosawa *I sette samurai* ha il suo parallelo adriatico nella storia del conflitto dei produttori e dei predatori – dei pescatori comisani e dei pirati d'Adriatico.

La più ricca zona di pesca dell'Adriatico – Palagruza, fu per secoli teatro degli attacchi dei pirati ai pescatori comisani che nemmeno a prezzo della vita rinunciarono alla pesca nelle acque di quest'isola, essendo questo l'unico fondamento della loro sopravvivenza.

Nel suo libro manoscritto "*Storia della legislazione sulla pesca in mare nelle acque del Litorale austriaco*" Ricardo d'Erco, alla metà del secolo diciannovesimo, 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 man-

dandoli in esilio o ai lavori forzati. Ma tanta crudeltà non portava a niente. Come alle idre quando tagliamo 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."[2]

Gli archivi storici veneziani sono ricchissimi di vecchi documenti sulla storia della pesca nelle isole dalmate. Si conservano da secoli e di essi fino ad oggi non sappiamo quasi niente. Proprio per questo è ancora più preziosa la raccolta di documenti sulla storia della pesca dell'arcipelago di Vis, *Liber Comisie,* una cui copia sarà donata al sindaco di Venezia dall'equipaggio della falkusa. In questo manoscritto del notaio comisano Nikola Borsic Jerolimov dell'anno 1784 è stata salvata dall'oblio la verità storica sull'epopea comisana della pesca, unica nel suo genere sul Mare Adriatico. La gajeta falkusa ha portato con sé nel lungo viaggio verso la capitale dell'Adriatico la storia che hanno scritto secoli di vita in mare aperto e di dura lotta per la sopravvivenza .

In visita al "doge veneziano"

È quasi incredibile come corra veloce sulla superficie del mare la nostra barca portata da una bora leggera, pur sotto il peso così grave della memoria storica dei secoli trascorsi. Questa nostra barca nera è riemersa dalla profondità del tempo per portare, al posto dei barili di sardine (*sardele*) sotto sale, nel suo viaggio attraverso il tempo, la memoria storica di un popolo pelagico, dei pescatori dell'arcipelago di Vis.

Esattamente a mezzogiorno del 3 settembre, la gajeta falkusa *Comeza-Lisboa* ha attraversato a remi il Canal Grande fino a palazzo Giustinian. L'equipaggio della falkusa è giunto in visita dal "doge veneziano" al quale sono debitore di una risposta a nome di quei duecento pescatori comisani dei quali allora, duecentocinquanta anni fa, rifiutò risolutamente l'umile richiesta ordinandone il ritorno irrevocabile a Komiza, scortati dalla galea da guerra. Il *doge* sarebbe l'odierno sindaco di Venezia, il filosofo Massimo Cacciari. Ma il *doge* ha impegni più importanti e lo sostituisce l'*assessore* Augusto Salvadori che, a nome del sindaco, saluta gli ospiti di Croazia. Invece della risposta al doge veneziano, a quel Vincenzo Loredan della metà del XVIII secolo, ho recitato i versi della mia poesia *Navigare necesse est* – poesia che ricorda tre tipi di uomini: i vivi, i morti e i navigatori, nella traduzione in veneto del poeta istriano Milan Rakovac. Non so come sia riecheggiata nello splendido palazzo Giustinian, tra i suoi marmi, la mia bestemmia, profondamente poetica, da pescatore: *O mar putana / O mar canaia / Larga da baia / Larga da baia...* ma dovevo pronunciarla a nome di quei "*galijoti*" anonimi comisani che per chiedere inutilmente giustizia remarono per mille miglia dalla riva di Komiza fino alla Riva degli Schiavoni per fare ritorno a Vis sotto minaccia di essere affondati. La distanza storica di duecentocinquantanni ha trasformato la bestemmia in poesia.



I rematori della "falkusa" a braccia levate contracambiano il festoso saluto della folla assiepata sui bordo del Ponte di Rialto.

La Regata storica

È stato un giorno, questa domenica quattro settembre, di quei rari giorni nella vita di un uomo dei quali si sa sicuramente che non si ripeteranno. Giungere in Canal Grande e navigare lungo quest'arteria di Venezia accanto a palazzi sfarzosi, è un evento emozionante e unico per chiunque abbia il privilegio di viverlo. Attraversare quest'arteria della Serenissima nella gajeta falkusa, circondato da centinaia di gondole veneziane e da tutti i tipi d'imbarcazioni storiche in un corteo immenso, passando accanto alle logge d'onore affollate di signori veneziani, sotto ricchi balconi e sotto ponti stracolmi di spettatori che applaudono gli artisti dell'arte rematoria come fossero virtuosi di musica sulla scena di un concerto, è un'esperienza indimenticabile.

Remando al ritmo armoniosamente cadenzato delle vogate accanto alla tribuna antistante palazzo Balbi, sede della Regione Veneto, al cenno del capitano ritiriamo all'unisono i remi nella barca e alziamo le braccia in segno di saluto.

Nel Canal Grande risuona la musica di Vivaldi. Sul Ponte di Rialto vi è almeno un migliaio di persone. Salutiamo a braccia alzate! I Veneziani riconoscono le linee eleganti della nostra barca, il suo incedere maestoso, la nostra divisa simile al loro costume marinaro, il lessico della lingua franca dei comandi a bordo, ma anche il motto vogatorio, il remare in avanti stando in piedi, con lo scatto alla fine della vogata che fa riemergere il remo dal mare per riprendere a vogare... Pur avendo tutti imparato a remare da bambini ancor prima di imparare a nuotare, Tonko Gruje è il nostro mentore, il maestro, l'unico tra noi ad aver trascorso l'infanzia tra le ultime falkuse comisane, a vivere con i pescatori – con gli ultimi rematori fino a Palagruza. Voghiamo in mezzo alla moltitudine delle più fantastiche imbarcazioni storiche: gondole e gondoline, caorline e balotine, mascarete e pupparine, con a capo il fastoso Bucintoro che rappresenta la personificazione della Serenissima.

La Regata storica rievoca l'avvenimento storico che vide la Serenissima ampliare il suo impero all'isola di Cipro. Nell'anno 1489 giunse a Venezia la regina di Cipro, Caterina Cornaro, che sottomise la sua isola alla sovranità di Venezia e in suo onore fu allora organizzata la Regata storica. Venezia ampliò così il suo *Stato da mar,* come chiamava i suoi possedimenti d'oltremare che abbracciavano tutta la costa orientale dell'Adriatico, eccetto la Repubblica di Ragusa, Creta, e numerosissime regioni della Grecia, dell'Asia Minore e del Mar Nero. Questa Regata divenne il maggior festival del mare sul Mediterraneo, ed oggi è, insieme al Carnevale, la massima attrazione turistica di Venezia.

Dopo la sfilata delle imbarcazioni storiche inizia la regata in quattro categorie. per prima parte la regata dei bambini nelle *pupparine* a due remi. Poi segue la regata delle donne nelle *mascarete* sempre a due remi, e quindi quella maschile delle *caorline* a sei remi per finire con la regata più attrattiva e più veloce, quella delle *gondoline* a due remi. I vincitori entrano nella storia delle regate a remi e l'onore conquistato tramanda la memoria collettiva di una città di rematori nella quale l'arte rematoria è

stata innalzata sul piedistallo delle arti.

Oltre a queste quattro categorie di vogatori, nelle quali è importante la forza e l'arte rematoria, lungo il Canal Grande si organizza anche la regata di nove *caorline* che gareggiano nella categorie delle imbarcazioni dalla decorazione più sfarzosa. A Venezia sono importanti il lusso dei colori e delle forme. La Regina del Mare con questa regata esibisce il suo splendore imperiale.

"Non si deve dimenticare il fatto", dice l'accademico Miroslav Bertona, Istriano, "che con la caduta di Venezia nell'anno 1797 sia in Istria che in Dalmazia venne meno la forza coesiva che univa l'area adriatica e quella mediterranea sia in senso etnoculturale che linguistico sia in senso civile, e nemmeno che questo patrimonio storico rappresenta ancor oggi una delle componenti costitutive del nostro modo di essere". A queste parole l'accademico Bertona aggiunge anche: "Dopo la caduta politica ed economica di Venezia hanno continuato a vivere molte sue componenti, specie nella lingua e nella 'mentalità'...".[3] Qui si fa riferimento ad una cultura marittima transetnica la cui natura è stata definita dall'elemento liquido della grande distesa salata. Nel fango di Venezia, sopra il quale scivola la nostra barca nera mossa dalle energiche vogate dei cinque membri del suo equipaggio, in un corteo sontuoso per ricchezza di colori e forme, è forte anche il sedimento storico dei nostri Istriani, Liburni e Dalmatini, dei nostri "*galijoti*" incatenati alle panche delle galee, ma anche dei nostri calafati e marinai, i nostri "*skarpelini*" e "*muraturi*", i nostri costruttori e mercanti, artisti, filosofi e medici, i nostri pescatori le cui sardine sotto sale nell'olio d'oliva furono il nutrimento quotidiano sia dei signori veneziani che del popolo minuto della Regina del Mare.

Venezia dovette avviarsi alla sua decadenza per diventare un mito, per liberarsi dal grave peso delle catene dei "*galijoti*" e delle lacrime degli schiavi nei sotterranei umidi delle sue carceri, per entrare nell'immaginario del mondo come fiaba di pietra, come spirito che aleggia sulle acque. Trasformatasi essa stessa come per incanto nella barca più bella del mondo, incagliata nei banchi di sabbia della laguna.

L'attimo di questo suo trasformarsi in mito è stato eternato nei suoi olii dal pittore veneziano Gabriel Bella, cronista pittorico di Venezia, artista che nei suoi dipinti ha fermato il tempo per la Regina del Mare proprio alla fine del suo impero, raffigurando nei suoi dipinti commissionati dalla nobile famiglia veneziana Giustinian, la vita quotidiana di Venezia, i suoi campi, le sue feste, le usanze, i suoi senatori e i dogi, i suoi borghesi e i suoi nobili, le sue regate e i palazzi, i Dalmatini che sulla Riva degli Schiavoni vendono la castradina e le sardine sotto sale, e le fantastiche scene della Regata storica.

Allo splendore della "festa più splendida nella storia del mondo" come ha scritto Riccardo Selvatico[4], hanno contribuito anche due imbarcazioni storiche croate: la più piccola tra le centinaia di barche storiche veneziane – la battana *Fiamita* di Rovigno e un nero uccello d'alto mare – la comisana gajeta falkusa *Comeza-Lisboa.*

Letteratura

1. Miroslav Bertona, *Istra, Jadran, Sredozemlje – Identiteti i imaginariji*, Dubrovnik University Press, Durieux, Zagreb 2003.
2. Josko Bozanic, *Komiska ribarska epopeja,* "Cakavska ric", 1-2, Split 1983.
3. Ricardo d'Erco, *O ribolovu na istocnom Jadranu*, Zagreb 1973.
4. Grga Novak, *Dokumenti za povijest ribarstva na istocnoj obali Jadranskoga mora, otoci Vis i Hvar,* JAZU, Zagreb 1953.
5. Gabriel Bella, Venetia Felix, Milano 1989.

Note

[1] M. Bertona, *Istra, Jadran, Sredozemlje – Identiteti i imaginariji*, p. 180, Dubrovnik University Press, Durieux, Zagreb 2003.)

[2] R.d'Erco, 1973, p.183.

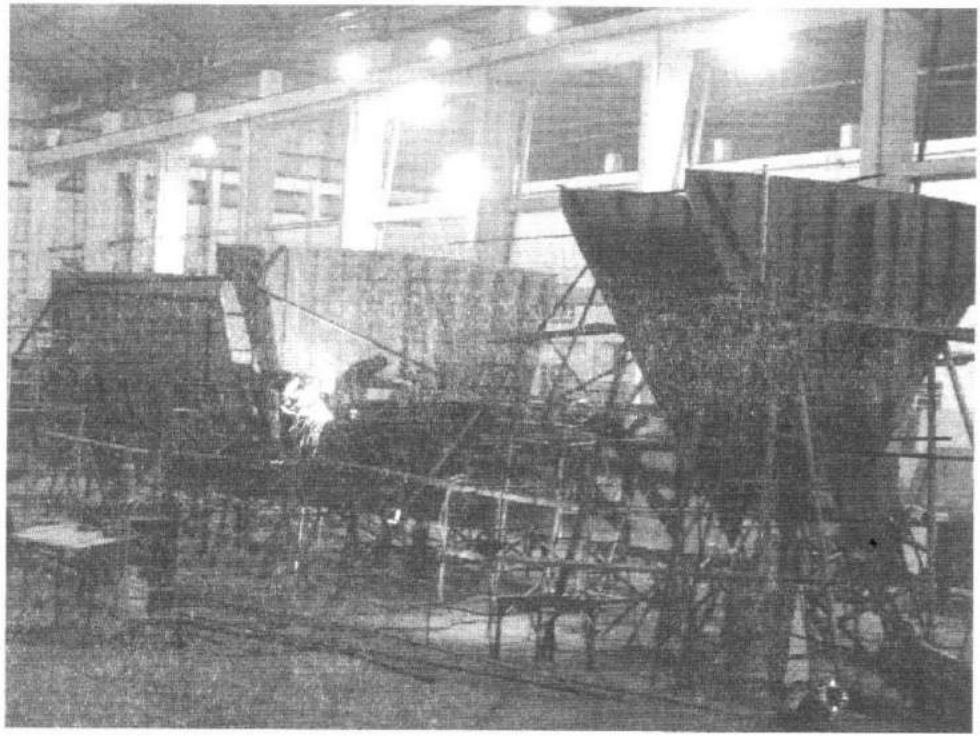
[3] M. Bertona, Istra, Jadran, *Sredozemlje – Identiteti i imaginariji*, p. 89, Dubrovnik Universitiy Press, Durieux, Zagreb 2003.

[4] R. Selvatico, *Regata Storica*, Venetia Felix, Milano 1989.

L'Astillero Naval Contessi & C. (Redazionale)

Abbiamo trattato in più occasioni le vicende dei sambenedettesi emigrati a Mar del Plata (Argentina), impegnati sul mare e nelle attività cantieristiche navali (1). Ritorniamo a parlarne in occasione di una serie di eventi che hanno contrassegnato in modo significativo l'anno decorso. Ricordiamo anzitutto l'onorificenza della Croce di Commendatore della Repubblica Italiana conferita il 2 giugno 2005 dal Presidente Ciampi a Federico Contessi, segno tangibile nel riconoscere una presenza di forte spessore, rappresentativa dell'operosità italiana fuori della nostra Patria.

In un periodo di difficile ripresa dell'economia Argentina si è assistito ad una sinergia di volontà da parte di imprese di pesca e cantieri di costruzioni navali veramente esemplare, dove l'Astillero Naval Contessi ha recitato un ruolo di primo piano. Si trattava di avere fiducia nel lavoro sul mare e di conferirla a tutto il settore per cui bisognava affrontare nuove frontiere, sia geografiche che imprenditoriali. L'esempio più eclatante è costituito dalla messa in cantiere e quindi del varo di un poderoso catamarono, con finalità turistiche, la cui gestione è stata assunta dagli stessi Contessi.



Mentre tutta la cantieristica argentina si fermava, nello squero dei Contessi ferveva l'opera di allestimento della "Regina australe"

Per riferire di questo evento riportiamo le parole usate da Aldo Mecozzi, presidente dell'Associazione dei Marchigiani di Mar del Plata, sul giornale del sodalizio "Il Picchio"

VARATO IL CATAMARANO TURISTICO "REGINA AUSTRALE" NEL CANTIERE NAVALE FEDERICO CONTESSI Y CIA SA

La ditta marplatense fondata e guidata dalla pregevole famiglia sambenedettese qui emigrata nel 49 ha finalmente oggi 10 novembre compiuto un sogno. Un sogno nato proprio nei momenti più difficili dell'industria navale argentina cioè una chiaro esempio di fede, di sforzo e di volontà nel continuare a lavorare e di mantenere aperta la fonte di lavoro in un momento, pochi anni fa, in cui tantissime imprese prendevano in mano l'istanza più agevole, del licenziamento o addirittura abbassavano le serrande in modo definitivo.

In questo senso Federico Contessi ci riferiva pochi minuti prima della cerimonia del varamento della bellissima nuova nave, la numero 99, in questo caso non di una nave da pesca ma di un catamarano turistico, sicuramente l'opera più importante costruita dal cantiere : "Questa costruzione ci ha consentito conservare operativa la nostra ditta e i nostri dipendenti occupati in un 'epoca in cui non avevamo purtroppo ordini di fabbricazione. Siamo molto orgogliosi di poter offrire questa nuova alternativa nell'ambito del turismo alla città di Mar del Plata. Ci auguriamo che il "Regina Autrale" sia valorizzato da tutti gli abitanti di qui in modo che possa restare definitivamente in questa magnifica costa marplatense".

Tra gli invitati che si sono dati appuntamento al varo del modernissimo bastimento c'erano presenti le autorità comunali, provinciali, nazionali ed esponenti della politica, l'imprenditoria e dirigenti della comunità italiana assieme ad un numeroso pubblico, di certo, mai verificato in altre simili occasioni. Presente anche una delegazione italiana di Ischia guidata dal Sindaco Dott. Giuseppe Brandi.

Il capo dell'amministrazione locale, Arch. Daniel Katz nel congratularsi con l'avvenimento ha ricordato commosso quando l'anno scorso si è recato a San Benedetto del Tronto e ha avuto occasione di conoscere il luogo natio di Contessi e la zona delle caverne dove la sua famiglia si nascondeva dalle bombe all'epoca della 2da grande guerra mettendo in risalto l'opera compiuta dall'imprenditore navale e i suoi da quella triste vicenda fino a questa nuova realtà.

La madrina della novissima imbarcazione, l'attuale Regina Nazionale del Mar, Gisel Carolina Booman ed è stata l'incaricata di far infrangere la bottiglia di champagne in uno degli scafi del catamarano e subito dopo il "Regina Australe" ha toccato acqua per la prima volta mentre la banda militare suonava le solite e vivaci marce.

C'è da aggiungere che il "Regina Australe" con una capacità massima di 400 persone nei tre livelli di coperte ed ambienti arredati con particolare lusso, inizierà ad operare sin dalla prossima stagione estiva dal porto di Mar del Plata con delle gite turistiche, eventi gastronomici, riunioni istituzionali, ecc.

Le congratulazioni più vive vanno quindi alla famiglia Contessi e ai suoi dipendenti a nome dei marchigiani di Mar del Plata e il nostro periodico. Benvenuto, "Regina Australe" !

Diamo più avanti l'elenco delle barche costruite nel cantiere Contessi a partire dal 1961, con l'indicazione della data del varo, del nome, dei dati sulla lunghezza, altezza e larghezza dello scafo espresse in ml. la capacità della stiva indicata in mc., la potenza espressa in Hp, nonché il materiale con cui è stato realizzato lo scafo (madera = legno, acero = acciaio).

In qualche modo, dagli stessi dati, è possibile farsi un'idea del percorso evolutivo dell'attività in questione, delle fasi di crescita e di sosta per eventi particolari, della natura della committenza (quasi tutta di origine italiana, segnatamente siciliana). Particolare significato acquistano i nomi delle barche che rivelano sentimenti devozionali e familiari (*Ndandù:* vedi in nota 2), momenti di espressioni significative legate alla volontà di andare avanti (*Fé en pesca, Es posible,*ecc.), talvolta a sottolineare eventi patriottici (*Malvinas Argentinas*).

Concludiamo con uno scritto che ci ha consegnato Leonilde Novelli, moglie di Federico Contessi, sambenedettese anch'essa. Il testo è stato redatto in un momento di particolare emotività per la scomparsa di un rappresentante emblematico del mondo della pesca marplatense e quindi della vita del cantiere ed il varo di due barche commissionate da altrettante famiglie di pescatori di origine italiana.

Leonilde, nostra compagna di scuola alla Media Sacconi di San Benedetto, fa da tramite con lo strumento mediatico ai nostri bisogni di conoscenza, avendo conservato più di altri nostri emigrati in quel contesto la padronanza della lingua madre, ma soprattutto la voglia di partecipazione ai due universi, quello che ha lasciato e quello in cui vivono i suoi affetti più immediati.

Nicola "Popa" Asaro fú uno dei pescatori-simbolo che ha avuto l'Argentina "Popa" ed il suo fratello Americo, hanno abbracciato questa attività per più di 50 anni, e l'hanno saputo trasmettere ai loro figli con Fede per la pesca argentina, lavorando e conducendo parecchie barche.

Ed è così come i fratelli Asaro acquistarono il peschereccio di legno più grande fabbricato in Argentina chiamato precisamente "Fé in Pesca". Il 5 marzo del 2004 "Popa" ha lasciato questo mondo. Il suo cuore si è fermato ai 70 anni, mentre faceva ciò che più voleva, capitanare una delle sue barche in alto mare. Come se fosse un'ironia del destino, 4 mesi più tardi, il 2 di luglio, si perdeva nel mare il "Fé in Pesca" un naufragio, dove miracolosamente i suoi occupanti salvarono la vita.

Nonostante l'infortunio, la famiglia Asaro ha deciso di riaffermare la sua profonda Fede nella pesca Argentina, perciò hanno lottato per l'ultimazione di una barca più piccola dell'altra, che da anni avevamo incominciato per mantenere attivo il personale del cantiere, durante la crisi più forte che ricorda l'industria Navale Argentina. I pezzi di questa barca, che in occasione di una manifestazione di protesta erano stati portati a Buenos Aires, oggi li abbiamo uniti per dare la vita a una nuova barca che, in omaggio a questo caro amico, si chiamerà "Popa".

***

La storia della famiglia Costagliola ha anch'essa profonde radici nella Pesca Argentina. Dopo aver lavorato per parecchi anni nella pesca, Don Escipione Costagliola è riuscito a diventare patrone di una sua prima barca nell'anno 1960 e dall'ora Costagliola viene lottando per progredire, e mantenere viva questa dura attivitá.

In conseguenza essi hanno deciso di rinnovare una barca, anch'essa varata in quèsto cantiere nell'anno 1971, praticamente più di 33 anni fa. Una decisione saggia che dovrebbe essere imitata, soprattutto incoraggiata.

Il figlio del Sr. Escipione Costagliola, che tra l'altro è capitano di barche da pesca, coerente con la tradizione familiare, ha voluto che questa barca rappresentasse un omaggio alla vita di suo padre. Così è stato sempre presente durante alla costruzione che abbiamo affrontato con molto amore e cura; la quale quindi si chiamerà :"Don Escipión".

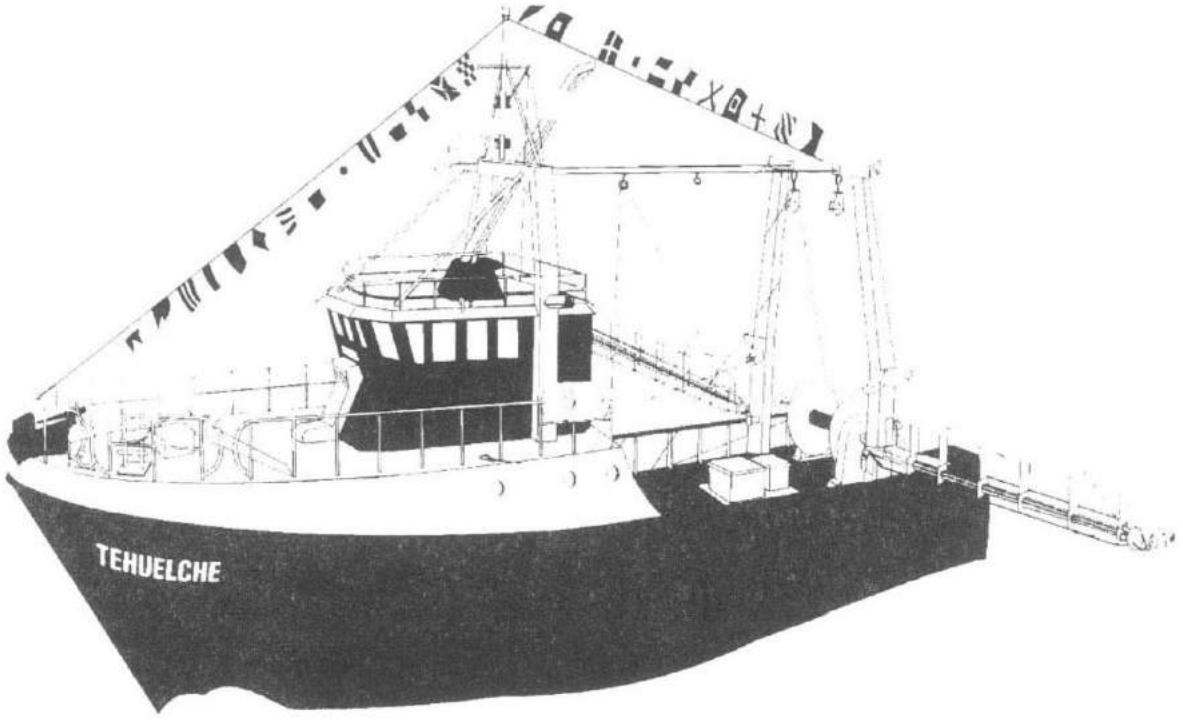
Due storie di vita, due destini differenti, però la stessa disciplina. La perseveranza, lo sforzo e la tradizione di queste famiglie di pescatori argentini sono un esempio che meritano il riconoscimento pubblico e per questo che si è voluto riassumerle al momento dell'invito alla cerimonia del varo.

Ciò che qualche volta si è usato per la protesta nel richiamare l'attenzione pubblica, cioè la partecipazione, speriamo serva a superare ogni barriera e produca nuovi consensi ed aiuti al nostro operare. Questo vuole essere un messaggio dal significato molto forte che speriamo avrà i riscontri per sostenere il nostro impegno produttivo a favore di una nuova Argentina alla quale speriamo contribuire con il nostro lavoro.

E' molto significativo per noi il fatto che "Don Escipion" sia il varo N°98,ma anche la costruzione N- 100 alla quale siamo arrivati in questo cantiere.

Senza dubbio sarà una giornata molto speciale che ci consentirà anche di ringraziare il Signore per i miracoli ricevuti, di nostalgia per l'amico scomparso, di speranza per il futuro di questa attivitá e di profonda soddisfazione per il dovere compiuto.

Come spesso ci accade per altre cronache, questa diventa anche un'opportunità per storicizzare, attraverso i dati, il percorso di un'impresa di cittadini del nostro Piceno, che hanno speso la vita per il mare.



Il disegno di cui sopra era riportato sull'invito per la cerimonia del varo di un motopeschereccio, avvenuto nella primavera del 2004, costruito per una famiglia di pescatori, gli Aleua, animata dall'"ancestrale tenacia patagonica", il cui nome "Tehuelche", è un tributo di omaggio al ricordo di uno dei loro antenati tra i primi colonizzatori di quella terra siderale. "....*Costruido per este Astillero Argentino para una tradicional familia de pescadores con ancestral raigambre Patagonica. Un barco que se denominerà "Tehuelche", precisamente como un homenaje a lor primeros pobladore de la Patagonia Argentina. Queremos demostrar así, pese a todos lo obstàculos sufridas, nuestra voluntad de seguir trabajando para renovar la antiquisima flota pesquera con barcos nuevos costruidos en el pais.*
Queremos seguir trabajando para contribuir a un pais mejor.

Nº	Pecha de botara	Nombre de la embarcacion	Eslora	Puntal	Manga	Capacidad de botega en m3	Potenza motor princ.	Material
1	26-09-1961	COMPAGNELO	22,00	2,05	5,20	40	380	MADERA
2	2-02-1962	LIBERTAD	18,00	1,95	4,70	30	210	MADERA
3	5-07-1962	VIEJO SAN TELMO	13,00	1,85	3,80	13,7	40	MADERA
4	17-02-1965	NECOCHEA	23,50	3,10	6,30	112	380	MADERA
5	19-02-1965	RAWSON	23,50	3,10	6,30	112	380	MADERA
6	8-10-1969	COMODORO RIVADAVIA	24,90	3,27	6,40	128	380	MADERA
7	14-03-1971	DON VICENTE	19,25	2,52	5,22	45	345	MADERA
8	31-03-1971	SAN JOSE	19,25	2,52	5,22	45	345	MADERA
9	12-10-1971	UNION Iº	19,25	2,52	5,22	45	345	MADERA
10	24-05-1972	GALME Iº	19,25	2,52	5,22	45	345	MADERA
11	28-10-1972	SAN ANTONINO IIº	18,90	2,52	5,15	45	345	MADERA
12	19-03-1973	ANGELITO	18,90	2,52	5,15	45	345	MADERA
13	17-11-1973	DON CONRADO	19,25	2,52	5,22	45	345	MADERA
14	17-11-1973	DON VICTOR	19,25	2,52	5,22	45	345	MADERA
15	12-01-1974	FE EN PESCA	26,10	3,36	6,50	130	510	MADERA
16	20-06-1974	UNION	22,20	3,30	6,14	90	345	MADERA
17	31-12-1974	DON VICENTE IIº	19,25	2,52	5,22	50	345	MADERA
18	8-01-1977	SANTA ROSA Iº	22,20	3,30	6,14	90	375	MADERA
19	26-08-1978	DOÑA ALFIA	22,00	3,30	6,14	90	375	ACERO
20	9-12-1978	GRAN CAPITAN	22,00	3,30	6,14	90	375	ACERO
21	30-04-1979	CABO DE HORNOS	22,00	3,30	6,14	90	375	ACERO
22	8-08-1979	C.LUIS PIEDRABUENA	22,00	3,30	6,14	90	375	ACERO
23	17-12-1979	CANAL DE BEAGLE	22,00	3,30	6,14	90	375	ACERO
24	15-11-1980	DON VICENTE VUOSO	22,00	3,30	6,14	90	375	ACERO
25	1-08-1981	PESCAMAR Iº	25,15	3,30	6,20	140	425	ACERO
26	14-03-1982	LETARE	25,15	3,30	6,20	140	425	ACERO
27	17-04-1982	RUMBO ESPERANZA	25,15	3,30	6,20	140	425	ACERO
28	16-01-1983	CORAJE	25,28	3,30	6,20	140	425	ACERO
29	6-03-1983	MALVINAS ARGENTINAS	25,28	3,30	6,20	140	425	ACERO
30	8-10-1983	INITIO PEZ	25,28	3,30	6,20	140	518	ACERO
31	08/101983	INFINITUS PEZ	25,28	3,30	6,20	140	518	ACERO
32	25/05/1984	DON PEDRO	25,28	3,30	6,20	140	425	ACERO
33	11-05-1985	VICTORIA Iº	25,28	3,30	6,20	140	425	ACERO
34	4-10-1985	Dn.PACO VENTURA III	27,45	3,30	6,40	160	425	ACERO
35	5-10-1985	EL MARISCO	27,45	3,30	6,40	160	425	ACERO
36	15-03-1986	ROSARIO G.	27,45	3,30	6,40	160	425	ACERO
37	31-05-1986	PAOLA S.	28,25	3,30	6,40	160	600	ACERO
38	19-12-1986	VICTORIA II	28,25	3,30	6,40	160	600	ACERO

39	28-03-1987	MESSINA I	28,25	3,30	6,40	160	600	ACERO
40	8-08-1987	LEAL	28,25	3,30	6,40	160	600	ACERO
41	8-08-1987	GENESIS	12,85	1,90	4,00	18	174	PRFV
42	4-11-1987	INNOVATOR	12,85	1,90	4,00	18	174	PRFV
43	9-01-1988	FRANCA	28,25	3,30	6,40	160	600	ACERO
44	2-04-1988	VERAZ	28,25	3,30	6,40	160	600	ACERO
45	21-05-1988	ES POSIBLE	12,85	1,90	4,00	18	174	PRFV
46	23-07-1988	NDDANDDU	29,00	3,60	6,90	160	600	ACERO(2)
47	21-01-1989	MISS PATAGONIA	29,00	3,60	6,90	160	675	ACERO
48	28-01-1989	SANT ANGELO	29,90	3,00	6,00	75	425	ACERO
49	10-07-1989	MARIA GRACIA	20,90	3,00	6,00	75	675	ACERO
50	17-09-1989	ORION I	20,90	3,00	6,00	75	400	ACERO
51	17-09-1989	ANTARES I	20,90	3,00	6,00	75	400	ACERO
52	18-11-1989	MAR DE ORO	29,00	3,60	6,90	160	600	ACERO
53	16-12-1989	SAN ANTONINO III	21,3 5	3,00	6,00	75	500	ACERO
54	3-02-1990	TOZUDO	24,00	3,45	7,00	135	675	ACERO
55	31-03-1990	FIDES FE I	21,35	3,00	6,00	75	500	ACERO
56	1-09-1990	SUEÑO REAL	18,90	3,00	6,00	70	402	ACERO
57	29-09-1990	ES POSIBLE II	12,85	1,90	4,00	18	174	PRFV
58	29-09-1990	FIDES FE II	21,35	3,00	6,00	75	500	ACERO
59	27-10-1990	TESON	26,50	3,45	7,00	170	775	ACERO
60	8-12-1990	MADONNINA DEL MARE	21,35	3,00	6,00	75	500	ACERO
61	31-12-1990	NUEVO VIENTO	18,90	3,00	6,00	70	400	ACERO
62	12-05-1991	DESAFIO	30,00	4,15	8,00	225	850	ACERO
63	9-06-1991	DON CARMELO	19,80	3,00	6,00	80	400	ACERO
64	10-08-1991	EL FARO	19,80	3,00	6,00	80	400	ACERO
65	30-10-1991	FIESTA	16,80	3,00	5,50	45	360	ACERO
66	21-03-1992	ATREVIDO	33,00	4,15	8,00	285	900	ACERO
67	4-07-1992	SFIDA	27,00	3,65	7,00	185	600	ACERO
68	8-08-1992	RAFFAELA	27,00	3,00	7,00	185	600	ACERO
69	12-10-1992	AMERICA	19,80	3,00	6,00	80	400	ACERO
70	3-06-1993	ARGENTINO	34,80	4,15	8,00	305	1000	ACERO
71	10-11-1993	BELVEDERE	27,00	3,65	7,00	185	600	ACERO
72	19-03-1994	LILIANA	15,00	2,50	5,40	35	313	ACERO
73	9-07-1994	MARBELLA	29,00	3,65	7,05	210	750	ACERO
74	12-11-1994	DON TURI	29,00	3,65	7,25	210	900	ACERO
75	26-07-1995	CENTAURO 2000	37.20	4,15	9,30	375	1300	ACERO (3)
76	25-11-1995	DON GAETANO	29,00	3,65	7,25	215	900	ACERO
77	20-04-1996	DON NICOLA	29,00	3,65	7,25	215	775	ACERO
78	12-09-1996	JUPITER II	29,00	3,65	7,25	210	855	ACERO
79	9-08-1997	ANTONELLA	15,35	2,50	5,40	38	380	ACERO
80	29-10-1997	MERCEA C	29,90	3,65	7,25	222	865	ACERO

81	19-11-1998	HAMPON	19,80	3,00	6,00	80	500	ACERO
82	1-11-2000	ESDRAS	12,00	2,20	3,80		174	ACERO
83	13-01-2001	ROSA MÍSTICA	15,35	2,50	5,40	38	440	ACERO
84	11-08-2001	DON GIULIANO	15,50	2,50	5,40	15,50	225	ACERO
85	10-11-2001	CARMEN A	15,50	2,50	5,40	18	225	ACERO
86	6-04-2002	DON ROBERTO	15,50	2,50	5,40	23	225	ACERO
87	6-04-2002	MARIA SUSANA	15,50	2,50	5,40	45	225	ACERO
88	28-06-2003	VERONICA ALEJANDRA	15,50	2,50	5,40	23	225	ACERO
89	26-07-2003	DON JOSE DI BONA	19,85	3,00	6,40	58	300	ACERO
90	27-09-2003	SIEMPRE DON PABLO	17,40	2,85	5,80	36	300	ACERO
91	25-10-2003	EL MALO	15,50	2,50	5,40	15,50	225	ACERO
92	6-03-2004	TEHUELCHE	17,40	3,30	5,80	31,60	350	ACERO
93	2-08-2004	CALETA PAULA	15,50	2,50	5,40	23	225	ACERO
94	1-12-2004	POPA	23,40	3,00	6,50	120	400	ACERO
95	1-12-2004	DON ESCIPION	19,85	3,00	6,40	45	345	ACERO

Ed ecco le barche con l'indicazione dell'impresa committente o della proprietà

1- Compagnello.	Pasquale e Salvatore D'Alessio
2 - Libertad	Famiglia Missino
3 - Viejo San Telmo	Francesco Hortensia ,Francesco Esposito, Luigi Ferola
4 - Necochea	Coopemar S.A.-Juan(Giovanni)D'Ambra
5 - Rawson	Juan D'Ambra S.A.
6 - Comodoro Rivadavia	Chimalau S.A.-Juan D'Ambra
6 - Don Vicente	Vicente Di Bona e Hijos (Figli)
7 - San José	Salvador Patané, Rosario Canucci, Joaquin Milani
8 - Union I	Salvador Galiano e José (Giuseppe)Ritorno
10 - Galme I	Galme S.A.
11 - San Antonino II	Solimeno Luis (Luigi) e Antonio, Cioffi (l'altro)
12 - Angelito	Antonio e Pascuale D'Antonio-Carlos De Rosa e Santos Salerno
13 - Don Conrado	Copemsa S.A.
14 - Don Victor	Copemsa.A.
15 - Fe En Pesca	Astillero Naval Federico Contessi y Cia
16 - Unión	Salvador Agliano y José Ritorno
17 - Don Vicente II	Vicente Di Bona E Hijos (Figli)
18 - Santa Rosa	Frigorifico Mellino ..S A
19 - Doña Alfia (Dogna)	Fuerza Pesquera S.A.-Angel Adolfo Rua
20 - Gran Capitan	Salvador Agliano y José Ritorno
21 - Cabo de Hornos	Joaquin Milani e Salvatore Patané

22 - Cte.Luigi Piedrabuena	Cte.Luis Piedrabuena SRL. Hnos (Fratelli) Campisi
23 - Canal De Beagle	Canal de Beagle SRL.Francisco Iacono e Pascuale
24 - Don Vicente Vuosso	Vuosso Hnos SRL.
25 - Pescamar I	Pescamar S.A.
26 - Letare	Luis Solimeno e Hijos SRL.
27 - Rumbo Esperanza	Rumbo Esperanza SRL.
28- Coraje	FaunamarS.A.
29 - Malvinas Argentinas	Pedro Moscuzza e Hijos S.A.
30 - Initio Pez	Frigorifico Valastro e C.ia
31 - Infinitus Pez .	Frigorifico Valastro Y C.ia
32 - Don Pedro	Pedro Moscuzza e Hijos S.A.
33 - Victoria I	Conarpesa Continental Armadora de Pesca
34 - Don Paco Ventura III	Empesur S.A.Osvaldo Ventura
35 - El Marisco I	El Marisco S.A.Saverio e Antonio Di Leva
36 - Rosario G.	Frigorifico Siracusa S.A.
37 - Paola S.	Frigorifico Siracusa S.A.
38 - Victoria II	Conarpesa Continental .Armadora de Pesca
39 - Messina I	Frigorifico Siracusa S.A.
40 - Leal .	Pesquera (Peschera) Leal S.A.
41 - Genesis	José Salvatore
42 - Innovator.	José Salvatore
43 - Franca	Pesquera Franca S.A.(di proprietà dei Contessi))
44 - Veraz	Pesquera Veraz S.A.(dei Contessi)
45 - Es Posible	Es Posible SRL.-Eduardo Massud,FelipeD'Acunto
46 - Nddanddu	Pesquera Leal S.A. (dei Contessi)
47 - Miss Patagonia	Frigorifico Siracusa S.A (riacquistato da Contessi)
48 - Sant'Angelo	Francisco Iacono e Hijos S.A.
49 - Maria Gracia	Maria Gracia SRL.Salvador e Carmelo D'Ambra Di Bona Pedro
50 - Orion I..	Joaquin Pennisi SRL.
51 - Antares. I	Joaquin Pennisi SRL.
52 - Mar de Oro	Frigorifico Siracusa S.A.
53 - San Antonino III	Arpes S.A.Antonio Solimeno,Luigi Cioffi Francisco Galano
54 -Tozudo	Mattera Hnos.Juan y Luis Mattera
55 - Fides Fé I.	Astillero Naval Federico Contessi S.A (ora venduto)
56 - Sueño Real	Gaspar Giudice -Carlos Di Bona-Angel De Angeli
57 - Es Posible II	Es Posible SRL.Eduardo Massud-FelipeD'Acunto
58 - Fides Fe II	Astillero Naval Federico Contessi y Cia (ora venduto)
59 - Teson	Salvador Agliano-José Ritorn Salvador Salustio-Cesar Cicciotti
60 - Madonnina del Mare	Fabled S.A.Arcidiacono Gaetano,Domenico Di

	Leva, Domenico Talamo.
61 - Nuevo Viento	Alleloccic .S.A.Roberto Cicolella
62 - Desafio	Peschera Franca S.A.
63- Don Carmelo	MarfeS.A.Salvatore D'Ambra -Vicente Di Bona
64 - El Faro	Astillero Naval F,Contessi e Cia.(ora venduto)
65 - Fiesta.	Carlos Rios-Alejandro Contreras.Norberto Rodriguez
66 - Atrevido	Pesquera Veraz S.A.(dei Contessi)
67 - Sfida	Esfida S.A.-Mario Zagame
68 - Raffaela	Pesquera Raffaela S.A.-Francesco e Mariano Di Scala
69 - America	Sur America PalangreS.A.
70 - Argentino	Pesquera Leal S.A. (dei Contessi)
71 - Belvedere	Prinmar S.A.Salvatore Patané -Domenico Talamo-
72 - Liliana	Giulio Bertosa
73 - Marbella.	S.A.Rodolfo -PaoloDamasco
74 - Gesù del Camino	Nivocar Sr. L.
75 - Don Turi	Ari S.A. - Agliano Salvador -Jose Ritorno e Hijos
76 - Centauro 2000	Frigorifero Centauro S.A. -
77 - Don Gaetano	Rola S.A. - Romano Francisco - LarreaJuan C.
78 - Don Nicola	Demar S.A. - Demetrio Angel -Demetrio Nicolas
79 - Jupiter II	Di Costanzo Miguel-Di Costanzo Juan-Sarracino Salvador-Moya Jose
90 - Antonella	Greco Roberto - Napoleone Antonio
81 - Mercea C	Allelocci S.A.- Coccollela Roberto e Hijos
82 - Hampon	Buzzurro Juan Jose
83 - Esdras	Astillero Naval F. Contessi yCia S.A.
84 - Rosa Mistica	Malvica Salvador e Hijo
85 - Don Giuliano	Vestuti Francisco
86 - Carmen A.	Boada Juan Jose
87 - Don Roberto	Valle Roberto
88 - Maria Susana	Valle Roberto
88 - Veronica Alejandra N	Faro Chubut S.R.L - Nicanoff Omar
90 - Don Jose di Bona	Prora al Sur S.R.L. Di Bona Jose (h) DiBona Vicente (h)
91 - Siempre Don Pablo	Pesquera Artesur S.A. -Todisco Nicolas -Novello Jose
92 - El Malo	Nogales Pablo .- Nogales Ernesto
93 - Teuhelche	Golfo Nuevo de Sur S.A. - Aleua Renato
94 - Caleta Paula	Conarpesa S.A. - Alvarez Fernando
95 - Popa	Asaro Hnos - AsaroAmerico e hijos
96 - Don Escipion	Costafranca S.A. - CostagliolaDomingo
97 - Regina Australe	Astillero Federico Contessi y Cia.S.A.
98 - Juan Mario	Fichera Jose -Grasso Antonio - Di Jorio Jose

Note

1) Cfr. Gabriele Cavezzi - Vincent D'Orazio, *Dall'Adriatico, all'Atlantico, al Pacifico: le comunità marinare picene all'estero* (sta in) Atti del convegno internazionale organizzato dall'Università di Ancona, Fermo, Febbraio 1997, "Le Marche fuori dalle Marche", Quaderni di "Proposte e ricerche", n° 24, 1998, tomo III; G. Cavezzi - V. D'Orazio - Ugo Marnangeli - Giuseppe Merlini - Egisto Passaglia, *Le emigrazoni marinare sambenedettesi. Una civiltà "altrove"*, numero speciale di "Cimbas", Febbraio 1998; G. Cavezzi - U. Marinangeli, *Sambenedettesi nel Mondo*, Ist. "Cimbas" e Comune di San Benedetto del Tronto, 1999; G. Cavezzi U. Marinangeli, *Sambenedettesi nel mondo*, vol. II, Idem, Idem, 2000; G. Cavezz e U.Marinangeli, "Scritti vari su" (a cura di) Silvio Ferri, *Sapore d'amicizia. Scritti e memorie su Marche e Associazioni di Marchigiani fuori Regione* , Bologna 2001; G. Cavezzi - Ugo Marinangeli, *Una civiltà "altrove"*, Ist Cimbas, Provincia di Ascoli Piceno, 2003; G. Cavezzi, *Mar del Plata, il varo dello "Ndandù"*, (sta in) "Lu Campanò" Sett. 88, n° 4; G. Cavezzi, *Federico Contessi, Premio Truentum 1995,* Idem, Novembre 95, n° 3 ; G. Cavezzi, *Il Gemellaggio con Mar del Plata,* Idem, Luglio 98, n° 3; G. Cavezzi, *Federico Contessi e Lazzaro Piunti, due figure emblematiche nel continente sudamericano,* Idem, Luglio 2000, n° 2; G. Cavezzi, *Il cuore dei sambenedettesi a Mar del Plata,* Giugno 2001, n° 2, G. Cavezzi, *Mar de Plata, uniti nella solidarietà*, Marzo 2002, n° 1; Dino Palma, *Le collisioni in mare: Il caso del "Corrado II" nella testimonianza del comandante G. Battista Crescenzi*, Cimbas n° 21 Ottobre 2001; G. Cavezzi, *Palestini, una dinastia di marinai e calafati. Nicola, l'ultimo costruttore di barche*, Idem, n°26, Marzo 2004.

2) Al varo di questo motopeschereccio, diventato praticamente l'ammiraglia delle navi da pesca marplatensi, furono presenti il nostro presidente Cavezzi ed il sindaco di San Benedetto pro-tempore, Paolo Perazzoli, in delegazione ufficiale per la città d'origine dei Contessi. Per la circostanza fu posta anche la prima pietra per l'erigenda chiesa dedicata a San Benedetto Martire.

3) "Ndandù" era il soprannome del nonno di Federico Contessi, Battista, perito nella tragedia delle paranze sambenedettesi del 1922.

4) Non è una barca costruita ex-novo ma si tratta di una ristrutturazione, il cui secondo varo è avvenuto il 25.5.1994. La stessa è successivamente affondata ed ora i proprietari ne hanno commissionata un'altra a Contessi, che prenderà il nome di Giovanni Paolo II.



L'imponente mole del catamarano il giorno del varo che sovrasta la folla e le autorità convenute per celebrare l'evento.

Francesco Voltattorni

Una normale campagna di pesca in Nord-Africa con il motopeschereccio "Nesso"

In quel periodo ero imbarcato come capitano sul Motopesca "Nesso", una barca sui 25 metri, 60 tonnellate di stazza netta, motore 200 HP Ansaldo, abilitato a pesca mediterranea. Eravamo di base ad Anzio, insieme a tante altre barche di San Benedetto.

Anzio aveva una piccola flottiglia da pesca, officine per riparare i motori e un porto sicuro, oltre a un sistema di piccole pescherie private che permettevano di vendere il pescato solo presentando la lista del carico. Poi i facili collegamenti con San Benedetto tramite Roma, via Salaria, convinsero i nostri armatori che quello era il porto ideale per raggiungere le ricche zone di pesca del Nord-Africa. Successivamente, vista la simpatia con cui fummo accolti, vi si stabilì una nostra piccola comunità e la marineria di quella città si sviluppò di pari passo con quella sambenedettese.

Ma non divaghiamo e torniamo al 1955. Allora le barche erano costruite di solida quercia, con motori pesanti, di solito tedeschi di grande affidabilità. Tutto ciò rendeva le barche molto "marine", ossia stavano molto bene in mare in caso di tempesta, ma già un po' di modernità era entrata a bordo. Furono installati i primi scandagli elettronici e si era forniti di ottime carte nautiche inglesi ed anche di un mezzo assai indispensabile, ossia il radiotelefono, che ci permetteva di stare in contatto con tutti, anche con le stazioni a terra. Ma le modernità finivano qui: la cella frigorifera (allora si chiamava "la ghiacciaia") poteva contenere dalle 1000 alle 1500 cassette, oltre al ghiaccio. Con i frigoriferi si potevano garantire gli zero gradi ed il pescato si sbarcava in ottime condizioni di freschezza.

Ma l'inverno di quell'anno fu freddissimo e tempestoso. Le traversate per raggiungere le zone di pesca erano sempre più difficoltose mentre la zona di pesca era molto estesa, da Capo Bon al Golfo della Sirte.

Nel Golfo di Hammamet si iniziavano le prime cale, in quanto tra Hammamet e Pantelleria vi erano zone ricche di pesci S. Pietro e pescatrici. Poi ci si spostava verso le isole di Lampedusa e Linosa per scampi e gamberetti rossi. Le profondità erano enormi, 200-300 braccia (1). Dai 100-200 si prendevano scampi, oltre i 200 gamberi rossi. Ma venti trasversali forti e freddi ci costringevano spesso a pescare a ridosso delle isole, anche qui a grande profondità, ma con meno pericoli.

Non mancavano scogli e relitti e per quanto disponessimo di due ottimi scandagli, spesso essi ci procuravano danni. Ma c'erano anche delle cale fortunate, in quanto passando visino ad un relitto, la rete veniva a galla piena di cernie, e non era raro trovare nelle saccate delle anfore antiche che spesso venivano imbroccate nei bracci della rete come pesci.

Non era agevole pescare intorno alle isole, specialmente in quel periodo, ma si faceva per variare il carico. Ad Anzio si vendevano meglio gli scampi, i gamberi rossi, i S. Pietro e pescatrici che erano molto apprezzate. Ma tempeste sempre più frequenti ci costrinsero a scendere più a sud, dove il fondo era più pulito e meno profondo. Cala dopo cala ci si fermava a NW di Tripoli sulle 80-90 braccia. In questa zona la pesca era buona e con un porto sicuro come quello di Tripoli, a portata di mano, si lavorava tranquillamente. Alcun pescherecci si spingevano fino a Homs, nel Golfo della Sirte. Giù la pesca era più abbondante, ma la Sirte era troppo lontana, esposta a venti da Nord. Solo guardando la carta già ci si preoccupava. In caso di cattivo tempo, con tutto il Nord scoperto, la Sicilia a 250 miglia, e nessun porto sicuro sottovento. Solo i pescherecci più grandi e solo con la bella stagione potevamo pescare nel Golfo della Sirte.

Ma quell'anno il freddo fu eccezionale. Forti venti e mare sempre agitati costringevano ad andare in porto a Tripoli. Le prima volta ci si andava volentieri, ci si riposava, e stando al sicuro in porto, si usciva a fare spese esotiche nel negozio di Mustafà, e alla sera si usciva per cenare nei ristoranti italiani. Ma a forza di andare in porto avevamo fatto delle amicizie, italiane s'intende, e quando ci si riuniva alla sera per cenare era festa grande. Si mangiava di tutto. Noi portavamo il pesce, pesce scelto s'intende, perché Tripoli di allora non era Tripoli di oggi: c'era re Idris... e gli italiani erano molto benvoluti. Ma restare sempre in porto non conveniva a nessuno, e quando ci si parlava con il radiotelefono ci si diceva "ma state sempre in porto?!" Perciò fummo costretti a cercare un posto dove poter lavorare con maggior profitto. Fu scelto il Golfo di Gabes, in Tunisia, a ridosso delle secche di Sfax, dove, protetti dai venti del nord, si lavorava benissimo, e su una profondità di 20-30 braccia. Sembrava di pescare in Paradiso. In certi punti si vedeva anche il fondo del mare, le secche che si allungavano verso est erano segnalate da una fila di boe, avevamo trovato il posto dove passare l'inverno. Avevamo una cucina a legna, quelle cucine con i cerchi, ed era sempre accesa, la ciappa (2) della cucina era sempre piena di pesce. Ogni marinaio ci metteva a cuocere il suo pesce preferito, annaffiato da abbondante vino. Ma non si prendeva solo pesce in quella zona, anche spugne, spugne giganti di 40-50 cm di diametro, ed oltre alle spugne spesso si prendevano delle anfore, tutte antiche, piccole e colorate. Le mettevamo in coperta a prora, spugne ed anfore. Le spugne a macerare, le anfore ad asciugarsi. Mentre le spugne le vendevamo ad Anzio alla fine di ogni viaggio e il ricavato si divideva con l'armatore, con le anfore si stabiliva un prezzo con l'equipaggio e chi le voleva risarciva gli altri. Allora si dava poca importanza a quegli oggetti, ma nessuno voleva rinunciare a portarsi a casa un souvenir dell'Africa. Io ne portai a casa parecchie, ma non è rimasta neanche una: non si capiva il loro valore e con il tempo venivano irrimediabilmente rotte.

Purtroppo è destino capire il valore delle cose, dopo che non ci sono più.

A quei tempi i pescherecci non erano attrezzati e confortevoli come quelli di

oggi; ospitavano otto persone di equipaggio ed i marinai dormivano a prora, come in tutti i pescherecci. Il motorista di solito, aveva la cuccetta vicino al motore e respirare fumo e rumore. Il comandante aveva fatto invece un piccolo passo avanti: aveva la cuccetta in plancia, beh, chiamarla plancia è un po' esagerato. Era un rettangolo di legno di 4-5 metri che a terra poteva sembrare una baracca per gli attrezzi. Io avevo la cuccetta nella timoniera, trasversalmente, era lunga 2 metri per 80 cm. Come la cambusa che mi stava sopra, e sotto la pagliolata del timone c'era la cassa di cemento dell'acqua, 1 tonn. circa, che serviva solo per la cucina, o per bere; per altri uso neanche a parlarne.

E' così che si navigava a quei tempi; io lo ricordo perché certe cose non si dimenticano. Quando riposavo, perché i comandanti non dormono ma riposano, avendo la cuccetta vicino al timoniere di guardia, all'occorrenza gli tiravo un lembo dei pantaloni dicendogli: "Quanto manca per salpare?" Oppure "Che rotta abbiamo...che sonda..." E quanto la barca rollava troppo, ordinavo di mettere degli stracci negli spazi vuoti della cambusa (4), perché col vuoto la pasta corta ruzzolava. Ma tutto questo era normale, in quanto già era tanto il potersi distendere un po'. La pesca era continua 24 su 24 ore. Ci si riposava fra una cala e l'altra...chi poteva.

Lo sfinimento dell'equipaggio era tale che quando si lasciava la pesca per rientrare ad Anzio, i comandanti si salutavano via radio dicendo con un gioco di parole "Lasciamo la pesca, siamo ansiosi di tornare ad Anzio. Passo e chiudo" Era un modo di sfottere, come per dire "Noi ce ne torniamo a terra, voi rimanete a soffrire" E non ci si curava neanche dei bollettini meteo. Si partiva dalla zona di pesca, si faceva rotta per Pantelleria, poi si affrontava il canale di Sicilia che era sempre agitato, passando fra le isole Egadi, per poi fare rotta per Anzio, quasi 400-500 miglia, a seconda da dove si lasciava la pesca e sempre a pieno carico, e con qualsiasi tempo.

Intanto stava passando l'inverno e si arrivò a maggio. Era quello il mese del nostro rientro a S. Benedetto. Pescando nel Golfo di Gabes si fece buona pesca: triglie rosse, calamari, gamberi rosa, moscardini, seppie. Si fece un bel carico, si riempì anche l'anticella e noi eravamo tutti euforici e sorridenti; erano loquaci anche i fratelli "due e cinquanta", al secolo Benedetto e Filippo Voltattorni, il primo nostromo, il secondo retiere.

Il tempo, purtroppo, non era del tutto stabile, ma eravamo sicuri che giorni migliori ci attendevano. Lo dicevano anche i marinai, eravamo quasi in estate e il freddo e le traversate tempestose erano solo un ricordo.

In navigazione, per il rientro, si fece rotta per Capo Passero (5), 200 miglia più a nord, il giorno dopo si raggiunse il Golfo di Taranto. Si navigava tranquillamente, era mezzogiorno, la solita pasta con il solito pesce era pronta ed ognuno con il suo gamellino(6) prendeva la sua razione di pasta, e si sistemava in qualche parte. Allora sui pescherecci non c'era la saletta per mangiare, di solito si mangiava sulla pagliolata di poppa, sopra la bara del timone. Io mi sistemai a sedere sul lato sinistro, e mi

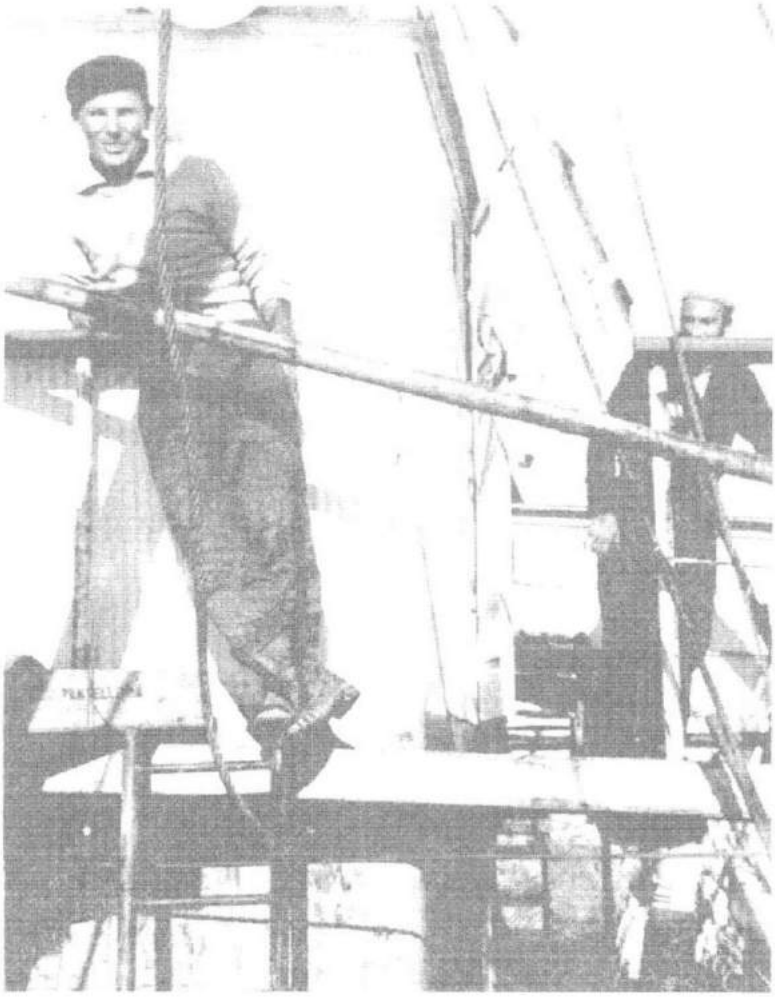
tenevo forte, perché la barca rollava, e tra una forchettata e l'altra guardavo le onde tagliate dalla prora, mentre il vento ci portava una spruzzata di mare sui piatti e sulla faccia.

A un tratto un'onda più grossa, che oggi si direbbe anomala, invase la prora e scorrendo verso poppa ne fummo travolti, fra un miscuglio di paglioli, pesce, pasta, stoviglie e bottiglie, con l'acqua fino alle ginocchia. Si cercò di non cadere in acqua tentando di aggrapparsi a qualcosa di stabile. Una situazione tragica e comica nel contempo; sconcertati e sorpresi per quel colpo di mare che poteva avere risultati tragici, pensammo "E meno male che il peggio era passato!" Rassicuratici che nessuno era caduto in mare, si cercò di risistemarci e, una volta cambiatici, di rimetterci nella normalità.

Lasciato il Golfo di Taranto si entrò in Adriatico. Il tempo migliorava di ora in ora e cominciava a fare abbastanza caldo. Con mare calmo si arrivò a S. Benedetto verso le 15.00 del giorno dopo. Il porto era quasi vuoto, sotto il sole cocente furono messe le cime a terra. La banchina sembrava volesse prendere fuoco, nessuno ad aspettarci. Ma ecco che poco dopo un uomo venne verso di noi. Camminando si aiutava con un bastone, era l'armatore (7). Ci guardammo e prima che io parlassi urlò come preso da una crisi isterica "il pesce non si sbarca!" E gettando il bastone in coperta, prima che io parlassi, continuò dicendo "Il pesce non si vende, non lo vuole nessuno. I prezzi sono troppo bassi!" Poi proseguì "Ci sono i piselli, le fave, le seppie e i boatti delle nasse!" Rimanemmo sbalorditi da quell'attacco. Appena recuperata la parola gli risposi "Ma cosa stai dicendo, questi vogliono essere pagati, tutto il lavoro che abbiamo fatto, mesi e mesi per mare, notte e giorno, talvolta a rischio della vita...Cosa gli diciamo, che ci sono i piselli, le fave, o le seppie delle nasse". E lui, mettendosi le mani in tasca, prendeva il portafoglio e lo sbatteva in coperta. L'equipaggio incredulo stava a guardare la scena ed io replicavo "Perchè siamo venuti a S. Benedetto, si poteva sbarcare il pesce ad Anzio, lì bastava fare la lista del pescato al compratore ed il pesce era venduto".

Queste scene per l'armatore erano frutto di una parte studiata e recitata altre volte. Servivano per ammorbidire l'equipaggio e molti la usavano. Ma io che la conoscevo, rassicurai l'equipaggio che il pesce l'indomani sarebbe stato sbarcato e venduto, come effettivamente avvenne. Così l'equipaggio fu pagato e la barca andò ai soliti lavori estivi che si facevano ogni anno, per prepararsi alla nuova campagna di pesca.

Allora non ero ancora sposato perciò mi feci la stagione estiva a terra e del nuovo imbarco se ne sarebbe parlato a settembre. Finita l'estate mi imbarcai sul "Venere bionda", un peschereccio di Anzio, grande come il "Nesso", con la differenza che, quando venivi a terra, non dovevi assistere alle recite drammatiche dell'armatore, o vedere sbattere il portafoglio in coperta, ma vedevi portare su un piatto fumante, un bel abbacchio arrosto e noi, dopo aver mangiato per 15 giorni pesce, non gli davamo nemmeno il tempo di raffreddarsi.



Francesco a bordo del motopesca "Venere bionda", nel porto di Anzio. 1956.

Ogni tanto ripenso a quell'imbarco sul "Nesso" e a tanti altri imbarchi fatti in quegli anni. Non mi ricordo quanto si guadagnava, ma i sacrifici erano tanti. La svolta ci fu con le barche di Anzio: ogni tre mesi si tornava a casa, a Natale, Pasqua e Ferragosto, ma i conti erano buoni. E quando si passava per Roma si pranzava sempre nei migliori locali e sul pullman che si prendeva a Castro Pretorio per tornare a S. Benedetto, mi mettevo spesso la mano sulla tasca interna della giacca, dove il portafoglio era abbastanza gonfio, per assicurarmi che fosse al suo posto.

Note

1 – Un braccio = 1 metro e 63 cm
2 – La piastra della cucina.
3 – La profondità del mare.
4 – Locale per i viveri sulle navi.
5 – Sicilia orientale.
6 – Un piatto cupo di alluminio.
7 – Il proprietario della barca.

La travagliata spedizione nel Benin*

Ero a fine carriera quando, nel 1984, mi fu proposto di portare dei pescherecci nel Benin. Erano dei pescherecci della Cooperazione Internazionale ed il cantiere di armamento era la S.E.C. di Viareggio. Le barche, su disegno spagnolo, furono costruire dal cantiere stesso, il motore era francese (Baudouin), i frigoriferi spagnoli. Il timone idraulico era italiano, i verricelli norvegesi, il radar ed il timone automatico di più basso costo possibile. L'attrezzatura da pesca tutta italiana che poi si rivelò di pessima qualità. Io imbarcai quando la nave era quasi pronta, prossima alla partenza.

Solo il comandante ed il motorista erano italiani, il resto tutti marinai del Benin, compreso il primo ufficiale.

Furono fatte provviste per tre mesi, tanto durava il contratto; la paga era in dollari. Fu fatto un buon contratto: assicurazioni, INPS tutto a posto. Poi la nave fu assicurata dai Lloyds di Londra, con il divieto assoluto di allontanarsi a più di 20 miglia dalla costa; figurarsi. Io mi imbarcai sul Motopeschereccio "Jale", un mio collega, Romani Franco, s'imbarcò sull'altro peschereccio, il "Tacrif". Erano barche sui 25 metri, potenza del motore 400 HP, motore veloce a "V", molto leggero, con comandi in plancia. Erano comunque barche più adatta alla pesca locale.

Il "Bouduon" era un buon motore ma il resto non ci rassicurava. Radar e girobussola erano molto indispensabili, ma erano di scarsa qualità. Pronti per la partenza si fecero alcune prove di pesca e tutto andò bene malgrado il tempo eccessivo impiegato per tutta l'operazione. Si partì di sera, era il mese di novembre; fuori dal porto, data la rotta al timoniere e innestato il pilota automatico, la barca girò di colpo, mettendo la prora verso il porto di partenza. Meravigliati per tutto ciò, ci ridemmo. Sembrava che la barca non volesse lasciare il porto. Disinnescato il pilota automatico, fu chiamato il direttore di macchina che aveva assistito al montaggio. Questi constatò che forse la rosa dei venti era stata montata al contrario, la quale, una volta sistemata, faceva andare la barca nella giusta direzione.

Ripresa la navigazione pensai "Cominciamo bene!" Nel frattempo il comandante dell'altra barca chiamò : "Perché avete girato per tornare in porto?" Chiarito l'equivoco, dissi al comandante Romani di tenere acceso il W. H. F. sul canale 16 e di tenersi sempre in contatto, facendo rotta per le isole d'Hyeres, isole poste nella baia di Tolone, il punto più vicino per l'attraversamento del Golfo del Leone. Eravamo in novembre, un mese molto brutto per chi va per mare; un forte vento da tramontana che ci prendeva di fianco ci indusse a cambiare rotta. Sottocosta la navigazione era più tollerabiled una volta raggiunta la baia delle isole d'Hyeres ci ancorammo, in at-

**(Stato dell'Africa centrooccidentale, che si affaccia sull'omonima baia, tra il Togo e la Nigeria, resosi indipendente nel 1960, designato anche come Dahomej)*

tesa di tempi migliori, perché il "Mistral" soffiava forte sul golfo e convenimmo che attraversarlo non era prudente. Aspettammo non so quanto tempo e nel frattempo ricevemmo la visita di un guardacoste francese, per le solite formalità. Meravigliati nel vedere la bandiera del Benin (un ex loro possedimento) ci chiesero che cosa ci facessimo da quelle pari. Rispondemmo che eravamo partiti da Viareggio e che la nostra destinazione era Coutounu, un porto del Benin. Mentre il comandante del guardacoste scriveva, offrimmo loro un caffè; subentrata una certa familiarità si parlò di calcio, si parlò di Platini che allora giocava nella Juventus e nel salutarci ci augurarono in bocca alla balena...ne avevamo proprio bisogno, aggiungendo che il "mistral" avrebbe soffiato forte per parecchi giorni e il golfo non era il caso di attraversarlo.

Sì, il "mistral" era una brutta bestia, era un vento che veniva dal Golfo di Biscaglia, era il vento che tutti i naviganti temevano, ma noi non potevamo aspettare in eterno alla fonda. Allora si decise, con l'altro comandante, di navigare sotto costa fino a Séte, un porto al centro del Golfo, per poi mollare per Capo De Creus, una volta raggiunto il quale con una certa difficoltà, si costeggiò per raggiungere Barcellona. Il vento era sempre forte, ora soffiava quasi di poppa, il mare era abbordabile ed una volta raggiunta le vicinanze di Barcellona, eravamo a 4-5 miglia, si decise di fare rotta per Capo De la Nào, quasi 200 miglia. Si cercava di navigare al largo in quanto sottocosta, specialmente di una costa che non si conosceva, era molto pericoloso e comportava da parte del comandante una continua attenzione. Di solito sui pescherecci atlantici la guardia in plancia si fa sei e sei: dalle 18 alle 24 tocca al comandante ed dalle 24 alle 6 primo ufficiale con un marinaio. Ma qui non era proprio il caso, non mi fidavo, non conoscevo il primo ufficiale, anche se poi, una volta arrivati nel Benin, avrebbe dovuto sostituirmi al comando. Mi convinsi che non potevo lasciare la plancia, non pensavo che si rivelasse così arduo quel primo tratto di navigazione. Erano parecchie notti che non dormivo. Si pensò di navigare al largo per evitare guai ed invece i guai vennero perché eravamo troppo al largo. Nei pressi delle isole Columbrets il vento girò di colpo e ci investì di lato. Era vento di libeccio molto forte, ed essendo ad una trentina di miglia da terra, fummo costretti a dare la prora al vento e dirigere verso terra. Eravamo nel golfo di Valencia. Dòpo un paio di ore si arrivò sotto costa dove il mare era più calmo. Si costeggiò fino a Capo De la Nào, con il radar sempre acceso, seguito dall'altro peschereccio e sempre in contatto radio. Si vedevano le luci di Valencia.

Infreddolito per la nottata passata in plancia, avevo perso il mio proverbiale ottimismo "Speriamo che non mi ammali" pensai " e che il radar tenga". Si stava facendo giorno e si navigava verso Capo de Palos. I primi chiarori arrivarono con assenza di vento, mare quasi calmo. Arrivati al traverso di Capo Palos dissi al primo ufficiale che andavo a distendermi un po' e di seguire l'altro peschereccio che ci stava di prora. Comunicando con il direttore di macchina, che peraltro parlava france-

se, dissi di colloquiare spesso con l'altra barca e se era il caso, di chiamarmi. Una volta in cuccetta non riuscivo a dormire, era il mio grande difetto; mi accadeva anche con ufficiali qualificati. Mentre gli altri comandanti si facevano le loro brave sei ore di sonno, io mi alzavo ogni due ore durante le cale; non mi sentivo sicuro in cuccetta e spesse volte mi si piegavano le gambe in plancia a forza di stare in piedi.

Nei pressi di Capo de Gata tornai in plancia, c'era bel sole e faceva quasi caldo; mi rinfrescai. Il cuoco fece da mangiare per l'equipaggio, tutti negri del Benin, tutti un po' acciaccati; con mare calmo e assenza di vento, e con un certo tepore ci rimettemmo di buon umore.

Al traverso di C. de Gata facemmo rotta per lo stretto di Gibilterra con l'altro peschereccio di prora ad una certa distanza. Si navigava tranquillamente, quando il nostro radar andò in avaria. Quello che temevo era successo. Avvisai subito il comandante dell'altro peschereccio del guasto e che lo avremmo seguito aumentando il contatto radio. All'altezza di Malaga entrammo in un banco di nebbia. Mi meravigliai, non era mai successo di incontrare la nebbia in quella zona, specialmente nel mese di novembre, che nel portolano è detto essere il mese più tempestoso. La nebbia persisteva ed in prossimità di Punta Europa (Gibilterra) pregai il comandante Romani di mettere il motore al minimo e di metterci a una distanza visiva, essendo lo stretto molto trafficato. Nel frattempo un leggero vento da nord cominciò a rendere visibile chiazze sempre più vaste di mare e davanti ai nostri occhi, in un baleno, il cielo si aprì e come se avessimo riacquistata la vista, si poteva vedere tutto lo stretto di Gibilterra e oltre. Chiamai l'altro peschereccio: ora potevamo rimettere i motori a tutta forza ed una volta di traverso di Capo Espartel ci inoltrammo in Atlantico. A questo punto il peggio era passato, anche senza radar, non mi preoccupavo. Fino alle Canarie la zona era conosciuta; i primi pescherecci che vennero quaggiù non avevano radar ma ora sembrava non se ne potesse fare a meno. Intanto il vento aumentava, vento da NE, per quanto fosse il periodo peggiore per questa zona, il bel tempo durava ancora. Dovevamo bunkerare a Las Palmas e nell'occasione avremmo riparato il radar.

Fuori dello stretto si navigava con il vento in poppa, il pilota automatico faceva il suo dovere, ma la barca non andava dritta, navigava a zig-zag. Dissi al direttore di macchina che la barca era troppo corta, 25 m. per 7,50 di larghezza; doveva essere almeno sui 30 metri. La larghezza di una nave deve essere almeno un quarto della lunghezza. E più la nave è lunga, più si riduce la larghezza. Certamente avremmo avuto problemi con il pilota automatico.

Al traverso di Capo Mazacan (Marocco) si fece rotta per le prime isole delle Canarie. Il vento come al solito soffiava forte ed il primo ufficiale mi disse se era normale quel vento così forte, e quelle onde così alte. "Normalissimo" gli risposi e aggiunsi "Speriamo di mantenere questo fino alle Canarie". Non gli dissi altro per non impensierirlo.

Al traverso di Capo Cantin si fece rotta per le Canarie. Mi chiamò l'altro peschereccio dicendomi se non era il caso di costeggiare, come diceva l'assicurazione. Gli risposi che non era il caso "Che ne sanno quelli dell'Assicurazione di queste zone! Se costeggiamo, ad un certo punto, da Agadir fino a C. Yubi, la costa va verso SW. Dovremmo navigare con vento e mare di traverso per raggiungere Las Palmas. Neanche a pensarci! Facciamo come abbiamo sempre fatto. Cerchiamo di parlare più spesso e non distanziamoci troppo. E poi un'altra cosa: io stacco il pilota automatico e metto il timone a mano; con questi sballottamenti c'è il pericolo di mettere fuori uso l'automatico".

"Tu fai come vuoi" mi rispose ridendo "Ma questi sono capaci al timone?" Gli risposi che "Qui tutti hanno lavorato con pescherecci italiani". Staccato il timone automatico iniziarono i turni di guardia. La costa era lontana, il vento lo prendevamo di poppa ed era di notte; con il giorno il vento sarebbe certamente aumentato. Ci aspettavano 300 miglia prima di incontrare le prime isole. Data la "buona notte" al comandante Romani, mi apprestai a fare il mio turno fino a mezzanotte. La notte passò tranquilla; andando in plancia incontrai il direttore di macchina Belli, che andava a riposare. Ci mettemmo d'accordo che quando riposavo io il direttore stava in plancia in quanto tutti i manometri e i comandi stavano in plancia e non ci doveva distrarre parlando con l'altro peschereccio.

Ai primi albori, come previsto, il vento rinforzò; non mi meravigliai, era il solito vento di quella zona, con onde alte 4-5 metri. Il vento lo prendevamo sul mascone di poppa di dritta. Tornai con la memoria a quasi 20 anni indietro, quando con il "Messalina" feci la stessa traversata, con tempo assai peggiore. Ebbene, il "Messalina" navigava molto meglio. In serata al peschereccio davanti comparve sul radar la prima isola, Alegranza. Mi avvisarono che eravamo spostati molto sulla sinistra. Risposi di mantenere la rotta, che non potevamo spostare neanche di un grado la prora a dritta e che avremmo deciso quando saremmo stati in vista delle isole. Giunti nei pressi, constatai che effettivamente eravamo fuori rotta e che era conveniente passare a est delle isole per poi tornare verso ovest. Si costeggiò le isole di Lanzarote e Fuerteventura e una volta giunti alla punta meridionale di Fuerteventura, visto che era già buio, decidemmo di passare la notte all'ancora su Punta Arenas, prima l'altro peschereccio che aveva il radar e poi, dietro, noi.

Ci ancorammo uno dietro l'altro, fermammo i motori. Il vento urlava forte ma noi ora ci sentivamo sicuri. Mare calmo nella piccola insenatura, nessuna luce a terra. Quella notte avremmo riposato dopo tanti giorni di traversie. Guardia a posto, mandai tutti a dormire; l'alba venne che non era cambiato nulla riguardo al tempo. Il vento urlava allo stesso modo. Parlando con l'altro comandante dissi che era ora di andare, certamente quella sosta era stata una buona idea: tutti riposati, fatta una buona colazione tirammo su l'ancora e, guadando Punta Arenas, notai che non c'era

nessuna abitazione nei dintorni, un promontorio basso e senza vegetazione. Messi alla via si fece rotta per doppiare la punta; appena messa la prora fuori un colpo di mare di prora fece rintronare la barca come un tamburo; non mi lasciai impressionare. Di solito è così, sotto le isole. Messa la prora al mare, raggiunta una certa distanza dall'isola, girammo di poppa puntando per Mas Palomas (punta meridionale di Gran Canaria) , una volta raggiunta la quale, si girò di nuovo verso Gran Canaria navigando verso nord, sottocosta, dove si arrivò in serata. Nel Puerto de la Lux (Las Palmas) l'agenzia era stata preavvisata, perciò, prima di notte, il pilota ci portò nel posto prefissato entro al porto.

I pescherecci furono accostati, gli equipaggi finalmente si potevano parlare e scambiare le impressioni di quel primo tratto del viaggio. In quanto a noi ora dovevamo riparare il radar, bunkerare e ripartire. Ci attendevano altri 10 giorni di navigazione, ma il più era fatto. Mare calmo e caldo era quello che avremmo trovato in seguito. Quella notte avremmo dormito tranquillamente e questo era molto importante. L'indomani avremmo ricominciato per il da farsi.

Il giorno dopo la prima cosa che feci fu di andare all'agenzia di appoggio per le pratiche del caso e per chiedere urgentemente un tecnico del radar. Durante il tragitto in mezzo al traffico notai un'Alfa-Sud e pensai "Cosa ci fa qui un'Alfa'Sud? Scommetto che è la macchina del console italiano Di Blasio?" Feci in modo di accostarmi e farmi notare. Ci riuscii ed appena mi vide mi disse "Dove state ormeggiati?" "Ti verrò a trovare!." Gli risposi.

Arrivato all'agenzia di appoggio, chiesi urgentemente un tecnico per riparare il radar e comunicai che prima della partenza avrei bunkerato. Finite le pratiche, decisi di fare ritorno al porto a piedi per rivedere i posti che avevo frequentato per tanto tempo: il bar Marettimo che era stato il ritrovo di tutti i pescatori della costa atlantica, non c'era più; non c'era più nulla e i locali che frequentavamo erano tutti chiusi. Anche la stessa piazza Santa Catalina, ritrovo di tutti i pescatori italiani, piena di locali di divertimento e bar, ora sembrava vuota e deserta. La corsa all'oro era finita e Las Palmas era tornata alla normalità. Con l'arrivo dei pescatori di tanti paesi il porto era pieno di pescherecci o per rifornirsi, o per riparazioni, o per trasbordo su navi frigorifere; le banchine erano tutte piene. Ricordo che quando si andava in franchigia, la sera, , si doveva passare anche su cinque-sei navi per andare a terra. Santa Catalina e la Baia de la Canteras (la spiaggia di Las Palmas che sta all'altro lato della città), i locali erano tutti affollati e negozi, tanti negozi, di macchine fotografiche, di orologi giapponesi, i famosi "Seiko" che ancora non erano arrivati in Italia, di animali esotici, vivi, di legno, di avorio. Venivano da Dakar per aprire un negozio a Las Palmas. Tutto finito. Il pesce non c'era più e i pescatori si erano allontanati per altri lidi. Tornai a bordo verso mezzogiorno; vicino a noi, ormeggiati, c'erano due pescherecci coreani, con i motori in riparazione, uniche navi pescherecce in porto.

Parlando con il direttore di macchina mi disse che il primo ufficiale di coperta, quello che mi doveva sostituire, era andato a terra per comprare la divisa da comandante. Meravigliato mi limitai a dire. "Speriamo che non la trovi". Tanto sapevo come sarebbe andata a finire. Ma ci pensate, i pescatori con la divisa! Adesso per me il problema era riparare il radar, e poi ripartire. Sarei dovuto andare a trovare il console, ma prima dovevo aggiustare il radar. Venuto il tecnico mi disse che di quel radar non avevano i pezzi; che quel tipo di radar non lo usava nessuna barca. Gli dissi di fare il possibile, perché del radar non ne potevamo fare a meno. Insomma, passò una settimana e stavamo ancora in banchina. L'unica consolazione era che l'ufficiale, prossimo comandante, non aveva trovato la divisa. Ne approfittai per andare a trovare il console De Blasio. Mi aspettava. Ci abbracciammo, erano parecchi anni che non ci vedevamo. Ci conoscemmo la prima volta nel 1954.

Fu almeno curioso il nostro primo incontro; la sera mi venne a prendere con la sua 1750 spider Alfa Romeo. Durante il trasferimento in città vidi nel sedile posteriore, raggomitolato, un uomo. Domandai a De Blasio chi era quell'uomo che sedeva dietro e lui mi rispose quasi sorridendo: "E' il signor Ammirato, Console Generale delle Canarie" e poi proseguì "Lui è del corpo diplomatico, è il mio superiore, ogni tanto mi viene a trovare; sta a Teneriffe". Rimasi sbalordito "E come mai lo fai sedere di dietro, lo sai che dietro è molto scomodo?. "E' per rispetto a te. E' lui che ha voluto sedere dietro". Di fronte a tanta signorilità e umiltà intimai a De Blasio di fermare la macchina, se no sarei sceso e tornato a bordo, a piedi. De Blasio visto che ero deciso si fermò e pregò il signor Ammirato di salire davanti, e disse con ironia "Se no il comandante se ne torna a bordo a piedi" Il console generale abbozzò un sorriso. "Ma io stavo bene dietro" aggiunse. Ci facemmo una risata.

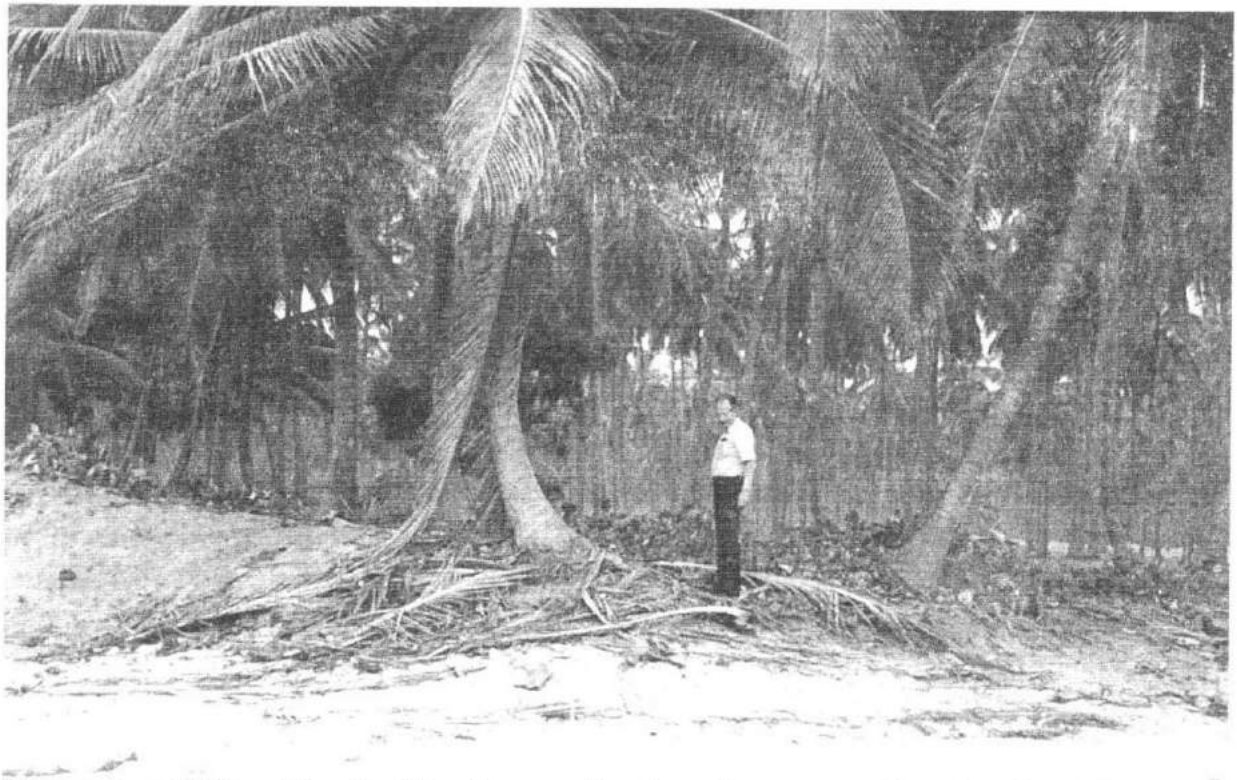
Il signor Ammirato veniva spesso a trovare De Blasio; noi durante gli anni passati a Las Palmas, quando si arrivava per bunkerare, gli facevamo sempre trovare una cassettina di calamaretti, seppiette, moscardini, tutto crudo alla barese, che poi loro degustavano a terra.

Quella sera si fece un spuntino a Santa Catalina, si parlò dei tempi passati, poi a mezzanotte mi riportò a bordo. Gli dissi che ci saremmo rivisti prima della partenza. Non lo avrei mai più rivisto.

Il radar fu riparato con mezzi di fortuna e dopo dieci giorni di sosta si partì; si fece una rotta molto al largo, il Sahara spagnolo e la Mauritania avevano avuto la loro indipendenza, ed era prudente, per vari motivi che qui non è il caso di elencare, in quanto pescherecci, dovevamo evitare degli equivoci. Andavamo con il pilota automatico, a radar spento. L'altro peschereccio davanti, ogni tanto ci parlava, e meno male che a questo il radar ed il pilota funzionavano benissimo. Dopo due giorni avvistammo C. Blanco; accesi il radar e si notò subito il deposito di minerale di ferro. Brillava dentro la baia di Arquin. Eravamo a una distanza di 18 miglia. Vento e mare



Cotonou: (al centro) Il motorista Belli, direttore di macchina dello "Jale", alla sua destra il comandante Romani e Maloni Pietro.



Novembre 1983 nel Benin. Una foresta di palme da cocco sulla spiaggia di Cotonou.



Sulle spiagge del Benin.

quasi calmi, si fece rotta per la punta d Capo Verde (Dakar), 300 miglia. Più a sud gli strumenti funzionavano, non egregiamente, ma funzionavano. I pescherecci erano a 200-300 metri l'uno dall'altro, e si poteva mangiare e dormire normalmente. Sembrava di stare in crociera; si navigava ad oltre 12 miglia orarie, era come andare in discesa. Le barche non andavano dritte, come si dice, scodinzolavano un po', ma ora con il mare calmo, il pilota soffriva di meno. All'altezza di S. Luis, il confine fra Mauritania e Senegal, già si vedeva il chiarore della città di Dakar. Ora le barche moderne hanno il satellitare, uno strumento che ti dà la posizione ogni ora, ma allora dovevamo passare al largo, molto al largo, onde evitare le insidie del navigare sottocosta. Ma noi no, dovevamo riconoscere i punti dove ci trovavamo e la costa, da Dakar a C. Palmas (Liberia) è piena di secche e scogli che sulle carte non sono neanche marcate. E poi un altro pericolo è rappresentato dalle canoe dei pescatori locali, così basse che non le vedi neanche con il radar. Tante volte accendevano il lume a petrolio, a qualche diecina di metri dalla prora.

Al traverso di Dakar si mantenne la rotta; eravamo ad una quindicina di miglia, meglio aspettare il giorno per navigare sottocosta. A giorno fatto accostammo di qualche grado. Si faceva una navigazione stimata. Si percorrevano tante miglia, ad un certo punto ci dovevamo trovare in un certo posto, e si verificava con i punti a terra: fari, promontori ed anche con la profondità.

Come dicevo, a giorno fatto accostammo di qualche grado, con i motori a tutta forza, con i radar accesi; sembravamo due motoscafi. Nel frattempo notai nel radar un punto luminoso che veniva da terra che convergeva su di noi. A portata di binocolo notai che era un guardacoste senegalese. Dissi al primo ufficiale di portarsi sull'aletta della plancia con un marinaio e che la bandiera del Benin fosse bene in vista. Notai che anche il comandante del guardacoste osservava con il binocolo. Evidentemente notarono subito che eravamo motopescherecci beniniani in trasferimento e l'equipaggio era composto di negri (meglio dire "gente di colore") del Benin, come il loro. Si accostarono fino ad una cinquantina di metri, poi deviarono verso terra alla massima velocità. Dissi al direttore di macchina che mi era vicino se stavamo in Mauritania ci avrebbero portati in porto. "Già" mi rispose "in Mauritania sono tutti arabi".

Si navigava a largo della Sierra Leone a 15 miglia dalla costa, una costa molto frastagliata, con un susseguirsi di isole e isolotti. Non c'erano punti rilevanti: l'unico punto rilevante era Freetown, la capitale, raggiunta la quale si accostò per sud-est, per C. Palmas. Il tratto non presentava problemi, la costa era basa e lineare. Accostammo a 10 miglia; ora i radar erano proprio indispensabili. Era giorno quando si raggiunse C. Palmas, ai confini della Liberia; si accostò ancora, con rotta 90°, eravamo nella Costa d'Avorio. Mare calmo, assenza assoluta di vento, l'equipaggio già sentiva l'odore della loro terra: gli uomini erano loquaci e contenti. Ancora 2

giorni e mezzo saremmo stati a Cotonou. Al traverso Abidjan il radar andò in avaria ma non me la presi più di tanto; sapevo che non sarebbe durato a lungo. Avvisai il comandante dell'altro peschereccio che stava di prora affinché ci avvisasse di eventuali cambiamenti di rotta. Al traverso della punta di Takoradi si accostò ancora qualche grado a sinistra. Mancavano ancora 300 miglia per Cotonou e la costa era molto bassa. Pensai che i problemi non ci sarebbero stati malgrado non avessimo il radar, perché nell'altro peschereccio tutto funzionava bene. Eravamo nel Ghana, la costa era tutto un susseguirsi di radure e di palme di cocco. Notai che l'acqua era molto torbida, segno che il fondo era fangoso.

Al tramonto parlai con il comandante dell'altro peschereccio che ci stava davanti affinché facesse molto attenzione poiché c'erano molte canoe in giro e che l'arrivo previsto a Cotonou verso le 15-16 del giorno dopo ci avrebbe permesso di ridurre di qualche giro il motore. L'indomani eravamo nel Togo, nazione confinante con il Benin, con capitale Lomè. Si vedevano i pescatori con le canoe che ci salutavano. Loro facevano la pesca con reti da imbrocco ed anche con lenze da fondo per la pesca delle cernie. Il Togo ed il Benin erano nazioni gemelle. Mancavano poche miglia per arrivare a Cotonou; avevamo fatto più miglia del previsto. I marinai già stavano pregustando il loro ritorno a casa mentre per me era la prima volta che giungevo da quelle parti. Si vedevano spiagge molto alte di sabbia ora bianca ora rossastra e, poco distante dalla spiaggia, piantagioni di palme da cocco a non finire.

Cotonou era l'unico porto importante nel Benin, la capitale, e Portonovo, che sta più ad est. Si arrivò in serata come previsto. Ci ancorammo fuori del porto per far contento il primo ufficiale che voleva che fossimo entrati nel porto con le barche impavesate, cioè con le bandiere di segnalazione legate l'una all'altra, issate da prora a poppa. Finita l'operazione entrammo in porto a colpi di sirena mentre la gente ci acclamava dalla banchina: io al timone, il direttore alla manovra del motore per l'attracco. Il primo ufficiale a sbracciarsi sull'aletta della plancia. "Ecco perché" - disse - il direttore di macchina voleva la divisa! Per fare bella figura con le negrette che stavano sulla banchina". Attraccammo. Di solito il primo a venire a bordo, in queste circostanze è il dottore che avevamo la bandiera gialla a riva, per constatare la buona salute dell'equipaggio e dare la libera pratica alle autorità portuali. Ma non si vide nessuno. La barca fu invasa dai parenti dei marinai che cominciarono a sbarcare portando seco ogni genere di cose: materiali, suppellettili di vario genere che avevano comprato a Viareggio. Dopo passata la buriana conoscemmo i dirigenti della società. La società era libica-beninana. La Libia aveva fornito i capitali, il Benin i marinai e i dirigenti. Le strutture a terra erano inesistenti, non avevano frigoriferi, né magazzini per riparare le reti. Intuivo che gli equipaggi avevano riposto grandi speranze sulle due barche per avere un lavoro sicuro e continuativo. Purtroppo non avevano una tradizione per questo tipo di pesca. Erano dei buoni marinai, ma non avevano i comandanti e i motoristi che non si possono formare in un giorno, ma occorrono anni.

Tutta la costa si sfamava con il pesce pescato dalle canoe, perciò si era pensato di fare quella società. Il giorno dopo ci preparammo per il nostro primo viaggio. Ma in quel porto c'era già un piccolo peschereccio, comandato da un sambenedettese. Lo andai a trovare per avere informazioni sulle zone di pesca. Si chiamava Maloni Pietro ed era molto tempo che operava nel Benin. La sua barca era in ferro e grande la metà delle nostre. Era stata costruita a S. Benedetto e portata nel Benin da un capitano sambenedettese (non ricordo il nome di quel temerario); di certo si era trattato di una grande impresa. Egli spiegò che in quel periodo la pesca si svolgeva sotto costa. C'era abbondanza di ombrinotti (bocche d'oro) ed altri pesci minori. Ma sotto costa c'erano le retine dei pescatori delle canoe perciò si pensò di pescare più a largo. Si vedeva bene che il mare era povero, l'acqua era torbida; si trattava di una zona di gamberi ma noi dovevamo prendere pesci. Al momento della partenza avevamo imbarcato 1000 cassette di plastica per mettere il pesce che ciascuna delle barche riempiva dopo 2-3 giorni di pesca. Il peschereccio era come una nave scuola e vedevo che il primo ufficiale era molto attento a tutte le operazioni. Lì eravamo in un altro mondo e bisognava fornire tutti gli accorgimenti necessari per un'attività così complessa come quella della pesca con una barca moderna. Dopo ogni cala insegnavo come dovevano sistemare il pesce nelle cassette, senza mescolarlo come facevano loro, e, una volta sistemato con il ghiaccio sopra ,così dovevano sbarcarlo perché il pesce più si maneggia più si rovina. Ma il caso strano era che il pesce migliore, come gamberi, seppie, aragosta, non veniva messo nelle cassette, ma lasciato marcire in coperta. Così fui costretto a farmi fare un grosso recipiente di metallo a prora che, con un sistema di tubi, riempivo di acqua, e lì mettevo le aragoste! Dopo due-tre giorni il recipiente era abbastanza pieno mentre il resto, come gamberi e seppie, lo passavo in cucina.

Erano giorni in cui non avevamo problemi di sorta; il mare era sempre calmo, faceva caldo e noi non avevamo intenzione di compiere grandi imprese. Non c'era alcuna rivalità con altre barche. Ma un giorno accadde un fatto insolito: nella cala di mezzogiorno – che era la cala migliore della giornata - , nel mettere a bordo il sacco della rete che immaginai essere abbastanza pieno, dissi al nostromo di mettere due chie (ossia due paranchi) al verricello e che, una volta messe in forza, di virare simultaneamente in due tamburi. Però, man mano che si virava, la poppa si abbassava e la prora si alzava. Me ne accorsi troppo tardi che la saccata era troppo grande e quando dissi di rimetterla in mare, uno scossone fece sobbalzare la barca. Era successo che la saccata, ormai sul rullo di poppa, pronta ad essere imbarcata, la sagola che chiudeva il sacco non resse al grande peso e si ruppe di schianto come una bomba. I pesci schizzarono a diecine di metri di distanza; ma il fatto sorprendente non era questo, cosa che poteva capitare di frequente in questo tipo di pesca: fu che i marinai si tuffarono fuori bordo, come se si fossero passati la voce, e nuotando in mezzo ai

grossi pesci, ognuno prese il più grosso, cercando poi di ritornare verso la barca. Nel vedere tutto ciò mi si drizzarono i capelli e al direttore di macchina che mi stava vicino dissi "Questi sono tutti matti!". Ma non persi tempo; avevamo una piccola lancia, la preparammo mettendovi il primo ufficiale al quale intimai di recuperare i marinai. Questo, che non mi sembrava per nulla preoccupato, mi rispose quasi ridendo che i pescecani non mangiano i negri. Pensai in che guaio ci saremmo cacciati in caso di presenza di squali, con i marinai sottobordo, ognuno con il suo grosso pesce in mano. Recuperammo un bel po' di quel pesce, tune, ombrine, sui dieci chili, ed una volta recuperati tutti i marinai e buona parte del pescato, ci apprestammo per fare un'altra cala, ma stavolta, invece di due ore, avremmo salpato dopo un'ora.

Quando si faceva una cala buona, non essendoci punti di riferimento, feci preparare una boa radarabile, che si poteva vedere a grande distanza. Lì andavano molto i pesci ed erano ricercati soprattutto i dentici, i dentali, pesci dal colore rosso, ma non c'erano scogli e questi si potevano prendere solo vicino ai relitti o su terreni sabbiosi; perciò era meglio non rischiare. Una volta terminato il viaggio e rientrati in porto, si sbarcava il pesce a mezzanotte, in quanto di giorno era troppo caldo. Ci volevano due tre giorni per vendere tutto l pesce, poi c'era l'altra barca. Sarebbe stato meglio che una delle due avesse pescato i gamberi, ma a quelle popolazioni i gamberi non piacevano. Perciò avevamo due-tre giorni di tempo per stare a terra ad ogni viaggio.

Inutile dire che a terra si fanno amicizie specialmente con una vasca piena di aragoste; avevo una camera fissa all'hotel "du port" ma io non ci dormivo, preferivo dormire a bordo. Spesso portavo una cassa di quelle aragoste all'altro equipaggio, composto da elementi tutti molto più giovani di me e questi preparavano un pranzo a base di cous–cous, allietandolo con vino e la presenze di signorine del posto che i più giovani avevano invitato.

Il Benin è un paese molto pittoresco, ospitale e gentile. Con il mio amico Maloni, che aveva un piccolo fuoristrada, e con il direttore Belli, facevo spesso delle escursioni nei villaggi vicini. Sulla costa era un un susseguirsi di palme a non finire, spiagge bianche e ripide. Il mercato era pieno di colori e ci si poteva trovare di tutto, dall'avorio alle pelli di animali esotici; e c'era anche il sarto con il suo banco di stoffe colorate e la macchina per cucire che ti faceva il vestito in 10 minuti. E il cibo poi, tutta carne affumicata. Il mio amico disse che erano topi giganti che si trovano nelle piantagioni di cocco. Certo che in Africa si mangia di tutto... ma quello che mi incuriosirono di più furono dei lucertoloni (le iguane) che prendevano il sole. Stavano dappertutto, in ogni anfratto, nei cespugli, avevano il corpo tutto verde e la testa tutta rossa. Erano lunghe dai 40 ai 50 cm.; tenevano pulita la città mangiando tutti gli insetti che capitava loro a tiro... e sì che in Africa ce ne sono di insetti! La prima volta che le vidi le guardai meravigliato: loro ti fissavano torcendo la testa, come se avessero un occhio solo.

Nel Natale del 1984 fummo invitati da Maloni, nella sua casa, per il pranzo natalizio. Noi portammo del vino, una ragazza di colore preparò la tavola nel centro della quale aveva messo una montagna di riso, con uova sode intere, con contorno di manioca (patate dolci) coperte da un velo (per proteggere il tutto dalle mosche), mentre nel cortile arrostiva un montone intero del peso di una ventina di chili. Si mangiò con le mani, secondo l'usanza locale e si mangiò anche il montone che risulto essere molto buono. "Ma perché cuocerne tanto?" chiesi a Maloni. E lui "Guardati intorno!" e notai con stupore che oltre lo steccato che divideva la casa di legno, vi erano diecine di occhi che ci osservavano. "Perché stanno lì?" chiesi. "Aspettano che ce ne andiamo per divorare il resto del pranzo. E'così ogni anno." Mi rispose Maloni. "Certo che ce ne sarà per tutti" aggiunsi guardando il montone quasi intatto. E' così che passammo il Natale del 1984.

Il giorno dopo si riprese la solita attività e ci si dedicava persino alla riparazione delle reti nelle banchine del porto. Per l'equipaggio erano momenti di relax. Avendo conosciuto una coppia di italiani che gestivano un ristorante (ricordo che erano emiliani) li andavo spesso a trovare, sempre portando una cassetta di aragoste che poi mangiavamo insieme.

Ormai mancava poco alla fine del contratto. Venduto il carico del pesce si tornava in pesca; qualche volta veniva anche il capo dei Libici che si portava una radio la quale, sempre accesa, ci stordiva con musica araba, dalla mattina alla sera. All'ora di pranzo il Libico si lamentava perché i marinai mangiavano troppo. Una volta lo interruppi dicendo "Ma se neanche li pagate!" Mi erano giunte delle lamentele in tal senso, ed allora avevo messo in atto un'usanza sambenedettese, "la mucciga", costituita da una cassa di pesce scelto a testa, per tutto l'equipaggio. Io la mia cassa la regalavo e con questa mi ero fatto una sorta di clientela.

Eravamo in gennaio, fra un mese il contratto sarebbe terminato ed era molto pesante, in termini economici, per i titolari dell'impresa, sostenere gli stipendi di comandante e direttore di macchina. Eravamo pagati in dollari ma la fine del contratto per loro era vista con apprensione. Fino a che punto il nuovo comandante e il motorista beniniano sarebbero stati capaci di assolvere al proprio compito? Certo che fare il pescatore in Benin, col mare sempre calmo e caldo, ti agevolava di molto il lavoro. Ad ogni modo eravamo molto considerati ed ai marinai dispiaceva che ce ne saremmo andati. Molti avevano lavorato su pescherecci italiani con grande soddisfazione e guadagno per cui, una volta partiti noi, per loro era un'incognita.

Intanto la vita continuava fra pesca e sosta nei porti. Mi ero fatto molti amici, anche per merito delle aragoste e la cassa di pesce che distribuivo a tutti. A "la Mama" che vendeva sigarette sul porto, a la vecchietta che veniva sempre con una bottiglia piena di arachidi alla quale regalavo sempre un grosso pesce. Il giorno prima della fine del contratto ci fu una grande festa allo "Sheraton" di Cotonou, con tanto di

danzatori negri buffet freddo; si festeggiò tutta la serata. Il giorno dopo ci fu un cambiamento: solo i comandanti sarebbero partiti, in quanto per i motoristi il contratto sarebbe durato ancora un mese, in quanto i nuovi motoristi non erano ancora pronti per l'incarico.

Il mattino della partenza mi cambiai con abiti pesanti ed andai con le valigia sulla banchina ad attendere il mezzo che ci avrebbe portato all'aeroporto. Salutai il direttore di macchina dicendogli "E'stato un piacere lavorare con te!" E lui ridendo "Anche per me!". Aggiunsi "Non pescate mai nelle vicinanze del porto, ci sono relitti, seguilo nelle manovre." Poi si fece avanti la "Mama" che mi dette delle banane, dicendomi "Papà...allora te ne vai?" Certo non era mia figlia, là tutti gli uomini di una certa età li chiamano così; la prima volta mi aveva fatto un certo effetto. Poi si fece avanti la vecchietta con la solita bottiglia di arachidi e nei suoi occhi c'era tutta la riconoscenza e la tristezza per quella partenza. Certamente il Benin, ai nostri occhi, è un paese meraviglioso; di tutti i paesi africani in cui ho lavorato, è il posto dove mi sono trovato meglio. Durante il volo per Abidjan dissi al comandante Romani che io difficilmente avrei rivisto quelle terre. Stavo pensando di andare in pensione, avrei preferito terminare qui la mia vita in mare. Il Benin mi piaceva, ho dei bei ricordi di quella terra, e invidiavo i connazionali che lì si erano fermati. Ma io sono stato sempre un uccello di passaggio. I miei migliori amici nel dopoguerra sono emigrati in tutto il mondo, ma io sono tornato sempre al nido.

Atterrati ad Abidjan, capitale della Costa d'Avorio cambiammo gli ultimi franchi. C.F.A. in dollari, in quanto in Italia non avevano corso legale. Il giorno dopo si prese il volo diretto Abidjan-Roma e così che finì la nostra spedizione in Benin.

Nell'ospitare questo interessante contributo da parte dell'amico Fazzini, non possiamo non ricordare la sua attività di pittore di cose di mare, nostro assiduo lettore e collaboratore.

La Redazione

Gianfranco Fazzini

Una fonte per la storia...del porto di San Benedetto del Tronto

Sul finire degli anni '20 del secolo scorso la marineria sambenedettese entrò in crisi per la scarsa utilità dei due bracci rettilinei che costituivano il porto e ciò in ragione dello sviluppo peschereccio che stava indirizzando le barche verso la motorizzazione. Queste, non potendo essere ritirate a riva come avveniva per le barche a vela, dovevano attraccare in uno dei due moli, dove, in caso di tempesta, prive di riparo dalle onde che entravano violente dall'ampio spazio antistante, venivano sbattute contro gli scogli e rimanevano danneggiate, se non affondate. Nel periodo, proprio al momento dell'approdo, si registrarono alcuni naufragi, per fortuna senza vittime. In ragione di tali difficoltà gli armatori si rivolsero alle autorità affinché il porto venisse completato secondo i canoni che si richiedevano per una tale struttura. Alcuni motopescherecci, proprio per quelle emergenze, emigrarono in Ancona o verso porti romagnoli. (Cito per queste tematiche Ugo Marinangeli, *S. Benedetto del Tronto da borgo marinaro a centro peschereccio di primaria importanza* (sta in) Gabriele Nepi (a cura di), *San Benedetto del Tronto, storia arte e folclore*, Cassa di Risparmio di Ascoli Piceno , 1989; Gabriele Cavezzi, *La costa e le sue marine* (sta in) AA. VV. *Ruralità e marineria*, Maroni 1993; Cavezzi, *I primordi della motorizzazionze della pesca picena. Alcune testimonianze* (sta in) *Un mare di motori*, Centro Studi Portorecanati, 2002, Marinangeli, *Due pionieri della motorizzazione della pesca italiana* (Idem).

Dopo pochi anni lo Stato accoglie l'istanza dei sambenedettesi e finanzia il completamento del porto. Iniziano i lavori che trovano una brusca interruzione con la Seconda Guerra Mondiale, per riprendere con varie modalità ed indirizzi tecnici negli anni successivi al conflitto, con interventi che si susseguono sino ai nostri giorni.

Di questa nuova struttura degli anni '30 mi è pervenuto una documentazione singolare che mostra come le sue linee di sviluppo siano rimaste pressoché le stesse sino ai nostri giorni, e che ho ritenuto segnalare alla rivista "Cimbas".

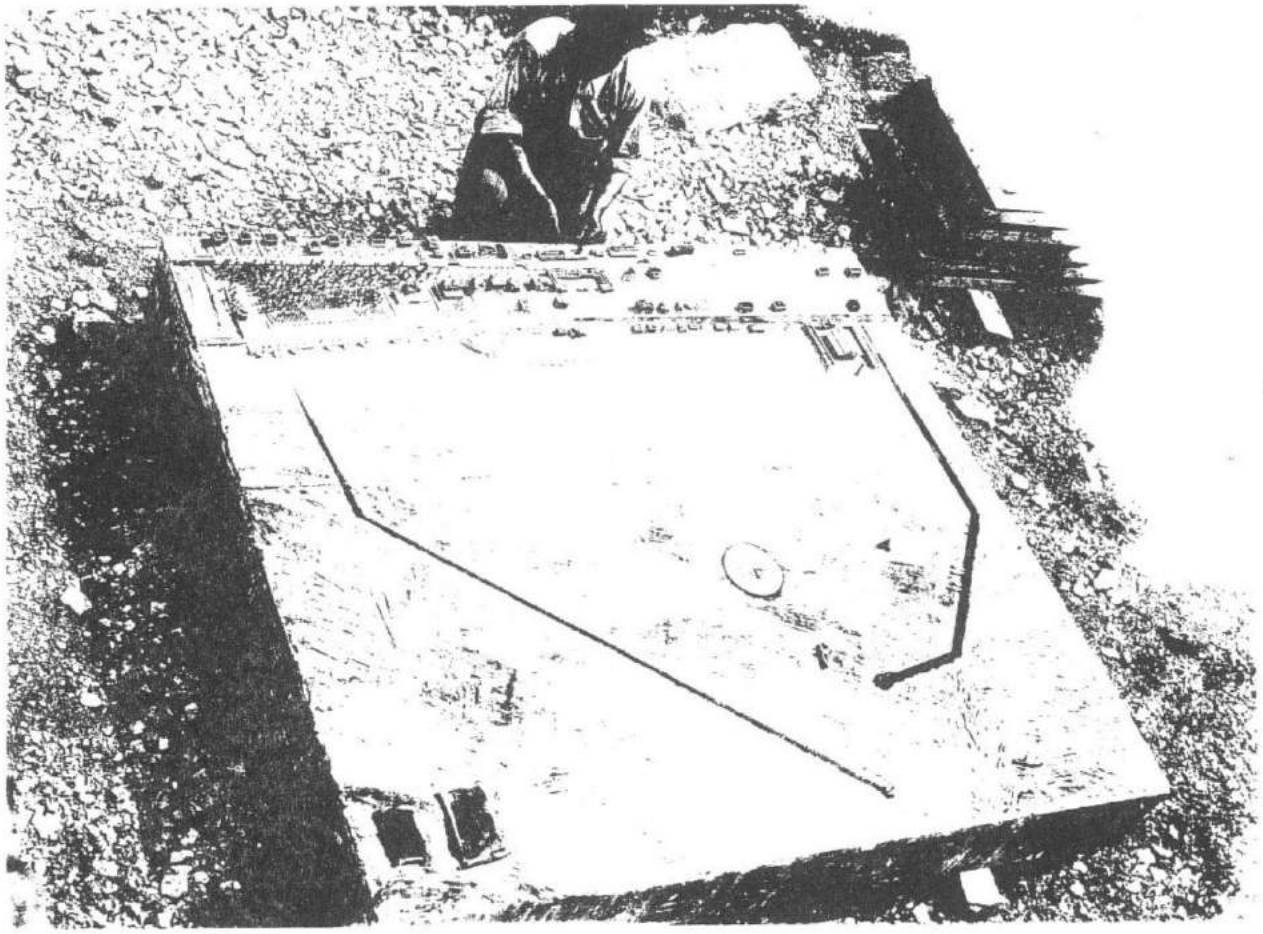
Si tratta di due foto della visita ad Ascoli dell'erede al trono d'Italia, il principe Umberto di Savoia, in occasione di una mostra sulle incisioni, nel 1936. In una si vede un artista che sta operando su una specie di plastico che raffigura il nostro porto e nell'altra il principe che ammira quel progetto in miniatura, circondato dalle autorità compiaciute dell'opera. Nella prima immagine vi vede la struttura urbana dei due

tratti di lungomare con la pineta, ed alla base del molo nord il Mercato Ittico all'ingrosso da poco inaugurato. Le foto portano la firma del "Cav. Baffoni".

L'artista raffigurato, autore del porto in miniatura, è un mio antenato: si tratta di Ricci Giuseppe, di Quirino e Tassi Luigia, nato ad Ascoli Piceno il 13 maggio 1896, morto ad Orvieto il 7 febbraio 1958. Diplomato presso la Scuola "Arti e Mestieri" Giuseppe Sacconi di Ascoli nell'anno scolastico 1914/15 nell'Arte della Pietra con voti 76/100. Bersagliere ciclista durante la Prima Guerra Mondiale fu ferito al fronte nei pressi di Gorizia. Militò nell'antifascismo e per questo subì delle persecuzioni dai fascisti ascolani, senza venir meno ai suoi ideali socialisti.

Fu consocio della ditta Segheria e Lavorazioni Marmi "Ricci e Agostini". Negli anni '20 e '30 furono molti i suoi lavori di scultore (alcuni dei tanti, gli elefanti del portale della sede centrale della Cassa di Risparmio di Ascoli Piceno, la decorazione della Basilica di San Gabriele), ma soprattutto come bozzettista dell'architetto Pilotti che tante tracce ha lasciato nell'architettura Picena.

Alla fine del 1939 lasciò Ascoli per trasferirsi definitivamente ad Orvieto.



Recensioni dalla Croazia

AA. VV. ***Zupa Sv. Jakova, Ciovo-Trogir (La parrocchia di S. Giacomo di Ciovo, Traù)***, Trogir 2005, pp. 252, ill. b. e n. + colore.

La città di Trogir (Traù), affonda le radici della sua storia in antichi segnali illirici ai quali seguono quelli della più famosa Tragurion greca, indi romana. Non meno prestigiosi sono gli eventi che ci giungono dal suo medioevo e che ci parlano di una comunità importante, pur nell'inevitabile dualismo per la presenza della vicina Spalato, nei rapporti con Venezia, con il mondo ottomano che incombe sul mare e nel retroterra.

Al di là dello spazio murato che accoglieva la città si sono sviluppati nuclei insediativi di varia natura, sia lungo la costa vera e propria che nelle isole immediatamente contigue. Una di queste, Ciovo, appare la più vitale sino ai nostri giorni, stupenda per la sua configurazione naturale, ricca di vegetazione e di tratti costieri di invidiabile bellezza. Nello stretto di mare che separa Trogir da Ciovo, ora collegato da un ponte, hanno per secoli operato attività legate al mare e tra queste, sino a pochi anni addietro, imponenti strutture della cantieristica navale.

Vogliamo qui ricordare che quando gli amici Bozanic e Salomon decisero di ricostruire la mitica Gaeta falkusa si rivolsero ad uno degli ultimi mastri-calafati di Trogir. Questo aveva una casetta sulle colline e nel suo orto allestì il cantiere dal quale poi uscì la barca che ora gira il mondo per ricordare l'epopea comisana.

Il libro sfiora appena queste componenti per soffermarsi sul patrimonio culturale religioso dell'isola di Ciovo. E quindi vi troviamo una rassegna delle sue piccole chiese, alcune delle quali di derivazione del primo francescanesimo, l'esposizione delle opere d'arte e dei patrimoni librari che vi si conservano, l'illustrazione dei culti e delle tradizioni.

Uno spaccato di vita e di storia che a noi è parso straordinario, per certi versi insospettato, per la sua ricchezza e bellezza. Tante chiese, seppur piccole, e tanti capolavori, sono altrettanti testimoni di una vivacità civile oltreché religiosa che, in rapporto al contesto, ci appaiono quasi unici.

Di Ivo Babic, oltre la presentazione, ci sono offerti due contributi: *Cetri trogirske goticke krune (Quattro corone gotiche a Trogir)* ove parla delle corone d'oro conservate nel convento francescano di S. Antonio di Ciovo (57-64) e *Crkva Sv. Andrije na Ciovu (La chiesa di S. Andrea a Ciovo)* (97-114), per illustrare una chiesa di cui si sono rinvenuti resti del VI-VII secolo. Troviamo quindi, di Stanko Josip Skunka *Franjevacki samostan na Dridu. Ciovo-Trogir (Il convento francescano di Dridu)* che riprende il tema della piccola chiesa di S. Antonio, derivata da una grotta dove si erano rifugiati degli eremiti e che conserva due pale d'altare, una delle quali è del veneziano Jacopo Palma considerata tra le più belle di tutta la Dalmazia. Nel tesoro del convento, oltre a documenti pergamenacei, si trova una statua di S. Maddalena del XV sec. (11-28). Dello stesso convento, Dubravka Dujmovic, presenta *Knjiznica dridskog samostana Sv. Ante kod Trogira (La biblioteca del convento S. Antonio di Drid a Ciovo, nei pressi di Trogir)* (29-56), una rassegna di libri religiosi che annovera rari incunaboli.

Danka Radic è l'autrice di *Zavjetne crkve i votivi zupe Sv. Jakova na Ciovu (Ex-voto ed offerte votive nella parrocchia di S. Giacomo)* (65-96). Qui dobbiamo segnalare l'esposizione dei numerosi oggetti di cui le chiese di Ciovo sono state ornate nel corso di alcuni

secoli. Si tratta di doni devozionali, quasi sempre di metallo prezioso, tra XVI e XIX secolo. Alcuni sono fortemente emblematici, costituiti da pesci d'argento, elementi simbolo anche dell'economia locale; così come sono alcune lastre d'argento sulle quali sono incise in forte dettaglio navi del Cinquecento. Seguono a questo lavoro *Ranogoticka raspelo iz crkve Sv. Andrije (Un antico crocifisso nella chiesa di S. Andrea)* (115-118) e *Oltarna pala iz crkve Sv. Andrije (La pala d'altare della chiesa di S. Andrea)* (119-124) di Zoraida Demori Stanicic. Di questa autrice sono anche *Poliptih Blaza Jurieva Trogiranima iz crkve Sv. Jakova* (Il polittico di Biagio Di Giorgio nella chiesa di S. Giacomo) (137-144) e *Ikone u crkvama Sv. Jakova i Gospe od mora na Ciovu (L'icona della Madonna del mare nella chiesa di S. Giacomo)* (161-176). Il primo descrive un crocifisso dipinto su tavola di legno, datato all'inizio del 1300, mentre il secondo una pala d'altare nella chiesa di S. Andrea, del quattrocento, studiata da numerosi esperti europei. Nel terzo lavoro è presentato il polittico della chiesa di S. Giacomo, opera anch'essa del XV secolo, del dalmato Biagio Di Giorgio. Il quarto infine, dedicato alle icone mariane, ci svela un capolavoro che sollecita molte delle nostre curiosità: un quadro dove, insieme alla Vergine che occupa il campo centrale, troviamo intorno ad essa una serie di riquadri minori ove sono rappresentate alcune scene della vita di S. Spiridione. In un riquadro orizzontale sottostante si può ammirare una splendida rappresentazione della città di Corfù, con la rada colma di navi ed il santo che su di esse pone il braccio e lo sguardo protettivo.

Fani Celio Cega presenta *Povijesna uloga crkvice Gospe pokraj mora (L'importanza del ruolo della chiesa della Madonna della mare)* (125-130) che oltre ad interessarci per il significato intrinseco del culto e delle immagini che lo rappresentano (tra l'altro vi è riportata una foto in cui si vede un carro con sopra una barca a vela che si approssima alla chiesa) ci pone l'interrogativo del come, del quando e del dove, ebbe inizio il culto della Madonna della Marina che tanta parte ha avuto, insieme alla omonima chiesa, nella storia recente del centro peschereccio di San Benedetto del Tronto. Il successivo, di Ksenia Cicarelli è *Poliptih iz kruga slikara Dujma Vuskovica (Il polittico appartenente alla scuola di Dujam Vuscovic)*, che presenta un'opera del '400 di recente restaurata dall'Istituto per la Conservazione dei Beni Artistici di Spalato (131-136). Abbiamo quindi, di Ivan Matejcic, *Reljef Ivana Krstitelja iz crkve Sv. Lazara na Ciovu (Il bassorilievo con la testa di S. Giovanni Battista)* ove si illustra un reperto facente parte di un complesso più vasto, accreditato allo scultore di origine albanese Andrea Alesi o al suo collaboratore Niccolò Fiorentino (145-148).

Di Radoslav Tomic è *Biljeske o nekim slikama u zupi Sv. Jakova na Ciovu (Annotazoni su alcuni dipinti della parrocchia di S. Giacomo)* (149-160) mentre di Nevenka Bezic Buzancic è *Liturgijski predmeti u zupi Sv. Jakova (Gli arredi sacri della parrocchia di S. Giacomo)* (177-184). Gli ultimi interventi sono di Cvito Fiskovic con *Nekadasnja zgrada samostana konventualaca u kojoj se odrzavahu lijecnicki tecajevi u Trogiru pocetkom 19. stolieca (L'antico edificio del convento a Trogir prima del suo utilizzo in scuola di medicina all'inizio del 19° secolo);* qui l'autore si avvale di accurate ricerche archivistiche che gli hanno consentito di datare la prima costruzione e riferire sugli eventi della trasformazione (185-196). Dell'attivissimo nostro coredattore Stanko Piplovic è *Prostor zupe Sv. Jakova na Ciovù u XIX stoljecu (La parrocchia di S. Giacomo nel 19° secolo)* una puntuale ricostruzione degli eventi più significativi che hanno caratterizzato la vita dell'isola sino alle soglie della Prima Guerra Mondiale (197-208). Marko Sikezdi, con *Popravak orgulja u crvi Sv. Jakova na Ciovu (L'or-*

gano della chiesa di S. Giacomo a Ciovo) descrive lo strumento musicale acquisito dalla comunità parrocchiale nel 1805 (213-218). Di interesse speleologico è, di Nenad Zlatar, *Spilja ob Bilosoja, Samostan Sv. Ante - Ciovo - Trogir (La grotta di Bilosoja nel convento di S. Giacomo a Ciovo)* (219-227). Fra Stjepan Pupic ripercorre, con *Bakrac Zupa Sv. Jakova u Trogiru us 30. rodendan (Il 30° compleanno della parrocchia di S. Giacomo a Trogir)*, la storia degli ultimi anni della comunità religiosa di Ciovo. (229-250). Di un non meglio indicato I. R. (?) è *Zupski anagraf iz 1824 godine za predagrade Ciovo* (209-212), un rilevamento anagrafico effettuato sulla popolazione della parrocchia di Ciovo, ammontante nel 1824 a 324 anime. Interessanti sono i rilevamenti onomastici che parlano di famiglie Guidotti, Ciciliani, Russo, Pereti, Teste, Tironi, Zampari, di chiaro ceppo italico.

Ai lavori fanno seguito sommari o in inglese, o in francese, o in italiano.

Gabriele Cavezzi

AA. VV. (a cura di Andelko Mrkonjic) ***Zavicajno blago u funkciji razvoja zabiokovlja, Cuvajmo Zavicajno - Postujmo Europsko***, Knjizevni Krug Split, 2005, pp. 328, ill. b. e n.
Sul finire dell'estate del 2005 si è tenuto a Imotski, località dell'interno della Croazia centrale, di transito e di snodo dai tempi dei romani, di grande rilevanza strategica ai fini dei futuri assetti territoriali e di comunicazione nelle prospettive di sviluppo economico e turistico dell'area, un convegno internazionale che ha avuto per tema centrale la valorizzazione dei beni museali a valenza etnoantropologica. Dopo alcune settimane i solerti organizzatori già erano in grado di consegnare ai partecipanti questo volume che ne raccoglie gli atti: un esempio straordinario di efficienza che dovrebbe mettere in imbarazzo alcuni dei nostri promotori piceni che fanno attendere diversi anni prima di poter assolvere ad un tale elementare dovere procedurale.

Il merito della riuscita dell'iniziativa e della puntualità delle scadenze va certamente all'encomiabile impegno del prof. Andelko Mrkonijc, docente presso l'Università di Zara, studioso delle materie oggetto di trattazione, lui stesso organizzatore di presidi museali sul territorio. Alla manifestazione hanno partecipato anche la nostra collaboratrice, la prof.ssa Ljerka Simunkovic, con un contributo sui "romanismi" nella lingua parlata nella regione di Imotski, e il nostro presidente, con un intervento sulla musealità picena e il caso Ripatransone.

Ed eccone l'indice; dopo la presentazione, a cura di A. Mrkonjic (5-8) troviamo Ljubo Druzijanic, Andelko Mrkonjic: *Prostorno i drustveno-ekomisko odredenje Zabiokovlja i njegova gravitacijskog podrucja (Il sistema socio-economico della regione di Zabiokovlje)* (9-25); Zeljko Sjlikovic, Anica Cuka: *Demografska obiljeezja ruralnih nasselja u sklopu Grada Imostskog u drugoj polovici 20 stoljeca (Le caratteristiche demografiche dell'area rurale di Imotski)* (27-52); Antun Mijatovis *Sociokulturni ambjent Zabiokovlja kao odrednica njegova razvitka (Studio socioculturale della Zabiokovlje quale linea-guida per il suo sviluppo)* (53-58); Ivo Rendic-Miocevic: *Hrvatski gen u vremenu i prostoru (primjer: gorsko-dalmatinski) (Studi sul patrimonio genetico della popolazione croata)* (59-72); Ivan Vujevic: *Architektura*

kamenih kuca u funkciji razvoja seoskog turizma (L'architettura della case rurali in pietra in funzione di un turismo rurale) (73-84); Snjezana Tonkovic: *Opacac-Polozac. (Izvjesce o archeoloskim istrazivanjima 2000.-2004. godine) (Ricerche archeologiche sulla chiesa gotica di Opac-Prolosac vicino Imotski nel biennio 2004-2005)* (85-104); Ljubomir Gudelj, Marijan Lozo: *Archeoloski spomeneci u Krstaticama i Slivnu (Monumenti archeologici a Krstatice a Slivno)* (105-116); Mladen Vuskovic: *Gangasi nasi - prvi etno glazbenici (I "Ganga", antichi canti e segnali entolinguistici)* (117-134); Ljerka Simunkovic: *Romanizmi u govoru Imoteske krajine (Romanismi nella lingua dell'area di Imotski)* (135-143); Mila Skaric: *Ekomuzej u Postirama na otoku Bracu (Un Ecomuseo a Postirana nell'isola di Brac)* (145-156); Gabriele Cavezzi: *La musealità "diffusa" nella provincia di Ascoli Piceno. Il caso Ripatransone* (157-161); Ljubo Druzijanic: *Aspekti odrizivog razvoja seoskih i ostalih turistickih kapaciteta u Zabiokovlju (Aspetti di uno sviluppo sostenibile delle capacità rurali oltreché turistiche in Zabiokovlje)* (165-190); Ivi Peko: *Tunel sv. Jlija u funkciji razvoja costovne mreze splitsko dalmatinske zupanije (Il tunnell di S. Giulia come componente dello sviluppo del traffico nella contea di Spalato e della Dalmazia)* (191-201); Ivan Vujevic: *Tunel sv. Jlija u valorizaciji turisticke ponude makarske rivijere i Zabiokovlja (Il tunnell di S. Giulia ai fini della valorizzazione turistica della riviera di Macarsca e della Zabiokovlja)* (203-218); Thomir Radic, Ana Jerkovic: *Trzsno agregiranje integralnog rzvoja na obiteljskom gospodarstvu Dalmatinske zagore (Potenzialità naturali ed eredità culturali quali fattori di sviluppo nell'economia familiare della Zagora dalmata)* (241-251); Stjepan Jagic: *Kultura, turizam i globalizacijski procesi (La cultura ed il turismo nel processo di globalizzazione)* (252-264); Vladimiri Rosic: *Pedagosko znacenje muzeja (Il significato pedagogico del museo)* (265-278); Drago Slukan, Janes Virtic, Jelka Sluka: *Kulturna bastina u ulozi poticanja tehnickog stvaralastva u skoli (L'eredità culturale e le acquisizioni tecniche antiche come strumento d'insegnamento nelle scuole)* (279-288); Amand Paptonik, Gorzad I. Gumzej, Dane Katalinic, Evelina Katalinic: *Strategija meduprедmetne korelavije kao cimbenik suvremene skole (Strategia di correlazione tra le varie componenti dei saperi nella didattica scolastica)* (289-302); Andrej Flogie, Gorazd I. Gumzej: *Otvoreni kod u funkciji razvoja i promociji kulturne bastine (Apertura alle conoscenze internazionali per la crescita del proprio patrimonio culturale)* (303-308); Juraj Plenkovic: *Etika i poslovnost (Etica ed efficienza economica)* (309-314); Janina Koniuch, Juraj Plenkovic: *Turystyka na Podkarpaciu (Il turismo e la regione al di qua dei Carpazi)* (315-325).

Tutti gli interventi sono stati corredati dei relativi sommari in inglese.

Dino Palma

"Cakasva Ric", n. 1-2, XXXIII - 2005, Spalato, pp. 262.ill. b. e n.

Il primo contributo di questo numero è quello di Sanja Vulic, *Govor Hajmasa u Madarskoj (La parlata di Hajmas in Ungheria)* (5-31), un'originale ricerca su di una "emigrazione" linguistica in terra magiara, frutto di un trasferimento di un gruppo di croati all'inizio del 1700 ; ritroviamo più avanti ancora la stessa studiosa con *Preobraba kao rubni tvorbeni macin pri tvorbi imenica u gradiscanskohrvanskin cakavskim govorima (La trasformazione come modalità formativa marginale nella formazione sostantivale nelle parlate ciacave croate di Gradisce)* (213-221). Di Magdalena Nigoevic è *Humoristicko-satiricni casopis "Berechin" (Il giornale umoristico "Berekin")* (33-44), storia di un giornale satirico edito in Dalmazia dal 1979 al 2002; è anche l'occasione per studiare le derivazioni venete del termine "berekin" (birichino).

Una particolare menzione merita, di Miroslav Rozman, *Hrvatska pomorska terminologia u Pomorski glosaru Augistina Jala (La terminologia marittima croata nel Glossario Nautico di Augustin Jal)* (45-94). Il nostro amico e coredattore offre, con questo lavoro, la trascrizione dei lemmi marinari croati inseriti nel celebre glossario dello Jal (ben 375), edito a Parigi nel 1850, dandone in premessa il significato e sottolineando l'importanza dell'opera monumentale dell'autore francese. Non è la prima volta che Rozman si fa interprete di questo scienziato, avendone illustrato il lavoro ed esaltata la figura in molte occasioni, anche fuori della Crozia. Uno di questi interventi è stato pubblicato negli atti dei nostro Primo Seminario del 1995 ove vennero presentati i lemmi marinari di lingua italiana.

Troviamo di seguito, di Josip Lisac, *Proucavanje jezika hrvatske dijaleatne knjizevnosti: istarska cakavistina Glorije Rabac-Condric (Studi linguistici di letteratura croata dialettale: il ciacavo istriano di Gloria Rabac-Condric)* (95-99), uno studio analitico dell'opera "Festa puli barba Martina" della professoressa zaratina Rabac-Condric, redatta in dialetto di un piccolo paese vicino a Pazin. Iva Lukezic, con *Dijalektolosko citanje Fortisove Asanginice (Lettura dialettologica della "Asanaginica" di Fortis)*, ci ricorda come lo storico e letterato Alberto Fortis sia stato anche poeta e che nei suoi versi si possono rinvenire i segni di parlate ciacave (102-129).

Sulle parlate del contesto zaratino Nikola Vuletic, con *(O nekim problemina jadertinskog vokalizma (Alcuni problemi del vocalismo jadertino)* solleva il problema della loro non uniformità, in relazione alle presenze insulari prossime, così come emerge da recenti studi (131-144). *Suvremena ciovska toponimija (La toponimia contemporanea dell'isola di Ciovo)* (145-212) di Ante Juric, ci aiuta a comprendere l'evoluzione del contesto di Ciovo (vedi la recensione sul contesto insulare di Ciovo in questa stessa rubrica), attraverso la sua toponimia recente.

E' del curzolano Josko Kovacic, *Skoji* (223-229), una raccolta di componimenti in versi di cui se ne illustrano le peculiarità lessicali.

Concludono le recensioni di testi che riportano lavori in carattere con gli indirizzi scientifici della rivista.

Come sempre ciascun contributo è accompagnato da un sommario in italiano e in inglese.

Gabriele Cavezzi

"Godisnjak Grada Korkule. 10", Gradski Muzej Korkula, 2005, pp. 388, ill. b. e n. Gli amici dell'Associazione culturale del Museo di Curzola hanno voluto celebrare il decimo numero della loro rivista con questo volume dotandolo di una suggestiva copertina a colori che riproduce un tratto di mantello ricamato del 16° secolo, il cui originale è conservato presso il loro museo. Vi si ricorda ancora una volta la figura di un grande storico croato, Kvito Fiskovic, a cui sono state dedicate le giornate di studio di Dubrovnik, nell'ottobre 2004, ed alle quali hanno preso parte ben 42 studiosi con altrettanti interventi.

I primi contributi che sono qui riportati sono di Alena Fazinic: *Ponesto iz Korculanske proslosti. O oltarnoi slici Jacopa Tintoretta iz korkulanske stolne crkve (Qualcosa sulla storia di Curzola. In merito all'altare dipinto dal Tintoretto nella cattedrale di Curzola)* (3-8); *Zanimljivosti iz Maticnih knjiga korkulanske zupe (Notizie interessanti dai registri della parrocchia di Curzola)* (9-11); *O spornom natpisu na barokonom oltaru crkve Gospe Carskog Polja (In merito ad una controversia sull'iscrizione nell'altare della chiesa di Nostra Signora del Campo)* (13-18); *Jos neki podatci iz statistika o gradu Korculi iz 19. stoljeca (Alcuni dati statistici sulla popolazione della città di Curzola nel 19° secolo)* (19-30), ed infine *Opet o pregradnji biskupske palace u Korkuli u 19. St (La ricostruzione del palazzo vescovile di Curzola)* (31-38).

A questi seguono, di Tamir Tulic, *Kiparski opus Franje Cucica u Korkuli - Dva djela manje (Le sculture lignee i Franjo Cucic a Curzola)* (39-42); di Pavle Bakaric, *Mjesine. Iz gospodarske proslosti Zrnova (I basti di pelle a Zrnova)* (45-54); di Ivan Pederin, *Ljetovanje Ernsta Jungera na Korkuli i Orebcicima 1932 (Il soggiorno di Ernest Junger in Curzola e Sabbioncello)* in versione croata e tedesca (55-96).

Nella sezione storica vera e propria troviamo Bozo Banicevic, *Priulijeve vizitacije Zrnova i Pupnata g. 1603 (La visita di Priuli a Zrnovo e Pupnat)* (99-132) con in appendice i documenti dell'Archivio Vaticano sulla visita del cardinale a Curzola, che restituiscono uno spaccato di vita, non solo religiosa, dei due contesti nel 17° secolo.

Di forte richiamo per i nostri specifici interessi è *Istrazivanje korkulanske brogradevne bastine (Una ricerca sul patrimonio culturale della cantieristica di Curzola)* (133-154) di Roko Markovina e Dinko Jurjevic, ove si fa cenno all'iniziazione degli autori alla riscoperta di quel patrimonio attraverso l'esempio e l'invito di Josko Bozanic, in occasione del Convegno di Barcellona del 2004. Oltre alle fonti scritte sono riportate molte rappresentazioni di barche a remi, a vela ed a motore, sia grafiche che fotografiche, le quali, seppure in piccolo formato, danno il senso di una ricchezza che merita certamente ulteriori approfondimenti. Di eguale interesse e specificità è *Korkulanski brodograditelj Luca Depolo pok. Antuna (1872-1950) (Un protocalafato di Curzola, Luca Depolo del fu Antonio)* (203-211), ossia la storia di un uomo, discendente da una stirpe di costruttori di barche, che ha portato la sua arte in tutta la Dalmazia e fuori di essa, sino nelle darsene di Sulina (Romania), di Costantinopoli ed Alessandria d'Egitto, attivo anche nell'aggregazione dei mestieranti dell'ascia, diventato primo presidente di una cooperativa di calafati. L'autore accenna ad un piccolo museo celebrativo dei costruttori di barche, mostrando alcune foto di raccolte di attrezzi, custodito a Curzola.

Troviamo quindi, sempre nella sezione storica, *Obiteli Nalis - drevna loza iz grada korkule (La famiglia Nalis - un'antica genealogia della città di Curzola)* (157-174) di Josip Nalis. Segue *Josip Kosiric Teodosevic Biskup korculanski (1787-1802) (Giuseppe Kosiric*

Teodosevic, vescovo curzolano) (175-191) di Vinicije B. Lupis. Quella dei Kosiric (in latino Cossiric) è una famiglia accertata nell'isola sin dall'inizio del XIV secolo. Si potrebbe opinare, viste le tante emigrazioni "sclavone" registratesi nei secoli al Porto di Fermo (ora Porto San Giorgio), che la famiglia Cossiri ivi residente, possa discendere da uno dei suoi rami.

Zivan Filippi, con *Tko je bio Peter Lowen (Chi era Peter Lowe?)* (193-201) chiarisce il ruolo di un personaggio inglese che dal 1813 al 1815 fu comandante a Curzola, in un'area strategicamente decisiva per tutto l'Adriatico. Molto accurata è la ricostruzione, con l'uso di numerose fonti archivistiche, del percorso storico seguito dalle istituzioni e dalle strutture scolastiche di Zrnovo, di Jozo Fazinic, con *Prilozi povijesti skolstva na otoku Korkuli - Skola Zrnovo 1843-1956* (213-236). *Strossmayer i Korkula (Strossmayer e Curzola)* (237-245), di Franko Oreb, è invece la storia di una presenza politica significativa, quella di un personaggio, grande amico dei Domenicani, che si inserisce all'inizio del 1900, tra i più convinti sostenitori dell'idea per l'unità degli Slavi del sud e che partecipa attivamente alla vita culturale dell'isola. Subito dopo troviamo, ancora di Oreb, *Posjet austrijskog Cara Franja Josipa I. Orebicu i Korkuli ljeta gospodnjeg 1875 (La visita dell'Imperatore d'Austria Francesco Giuseppe a Sabbioncello e a Curzola nel 1875)* (247- 253).

Una ricerca puntigliosa, di un periodo significativo della recente storia della Dalmazia, fa Franko Mirosevic con *Politcko opredjeljenje biraca opcine Korcula u razdoboblju od 1931. do 1940. god. (Orientamento politico dei votanti della comunità di Curzola nel periodo dal 1931 al 1940.* (255-274).

Nell'ultimo capitolo, dedicato a recensioni, notiziari ed altro, troviamo un breve lavoro di Neven Fazinic *Crkva na Kamenjaku* (277-278), lettura di una iscrizione lapidari del 1586; di Senko Amadeo *Kako putopisac Ferdinando Marsili opisuje Dalmaciju godine* (279-282) ove si parla di funzionario veneziano operante in Dalmazia nel XVII sec.; di Mirjana Scoboda *Korculanscke uzrecice ili izreke, poslovice i zagonetke* (283-287) e *Sjecanja strijih korkulana na najranije dane djetinistva koncem 19. i u prvoj polovini 20. st.* (289-297), il primo che propone una ricerca sui modi di dire curzolani ed il secondo per ricordare i giochi dell'infanzia di un tempo nell'isola; di Elsie Ivancich Dunin *Sword dance films - Korcula and Lastovo by Frantisek Pospisil 1922-1924* (299-313) ove si ripercorrono attività culturali locali, soprattutto le danze tradizionali, immortalate in documenti cinematografici; è di Milan Oreb *50 godina rukometa na Korculi-jubilej zrnova i gimnazije Korcula* (315-321), una simpatica rievocazione delle vicende della locale rappresentativa calcistica; di Stanko Piplovic, *U obranu zavicaja/ Berislav Kalogjera: Korcula, izgradnja grada 1945.-1995. Split-Korcula 2004.* (323-328) dedicato alla storia di un'antica casa signorile ed al suo restauro; di Roman Ozimec e Martina Pavlek, *Speleoloska i biospeleoloska istrazivanja otoka Korcule i Badije u 2004. godini* (329-345) ove si porta a conoscenza di un ricco patrimonio di grotte dell'isola e la relativa attività speleologica per censirlo ed illustrarlo; di Alena Fazinic, *Novo u starom* (347-350) e *Da se ne zaboravi* (351-352), il primo dedicato ad un incisore di medaglie commemorative ed il secondo ad alcuni eventi locali; di Sani Dardelic, *U povod izlobe fotografija Nevena Fzinica u Galeriji HAZU Maksimilijana Vanke* (352-354) sul culto della Madonna di Lurdes ed il successivo per riferire sulle attività della Confraternita di S. Nicola.

Viene riportato nella rubrica "In memoriam" un breve exursus sulla figura di Maria Luisa Sambralio (Curzola 1931- Curzola 2005) studiosa ed animatrice di attività sociali ed umanitarie in patria ed all'estero.

Recensioni dall'Italia

Giacomo Scotti, ***Vele di ventura***, Lint, Trieste 1998, pp. 144

Un piccolo volume, in edizione tascabile, giunto alla nostra attenzione un po' in ritardo, per il quale vogliamo subito rimediare con una recensione di riguardo. Forse nel frattempo saranno giunte da altre parti i consensi ad esso dovuto, ma intanto conferiamo il nostro.

Ricordiamo anzitutto che la casa editrice è la stessa che ha dato alle stampe *Sei marinai dell'Adriatico*, di Giubek Marini, *Alla Deriva* di Arrigo Arneri e *Barche di carta* di Serena Antonia Rosso, ma soprattutto *Navi di Legno*, curato dal compianto Mario Marzari, che raccoglieva gli atti del Convegno di Grado del 1996.

Il testo non ha velleità scientifiche per cui è privo di note, anche se non mancano citazioni che lasciano intuire una mole considerevoli di fonti indagate. E sono proprio le poche righe dedicate in copertina all'autore che ci danno conferma di questa impressione; *nato a Saviano (Na), da oltre 40 anni spulcia documenti d'archivio concernenti la marineria dell'altro secolo presso i Musei del Mare di Fiume, Ragusa e Cattaro. Da tali fonti, completate dalle numerose interviste condotte con i lupi di mare dell'Adriatico, ha trattato la materia per i racconti qui presentati per la prima volta in versione completa.*

Si tratta di una serie di episodi trattati con lo stile del romanzo ma che fondano, come si diceva, su dati ineccepibili, tesi a mettere in luce il contributo fondamentale dato dalle marinerie dalmate ed istriane sotto l'egida della bandiera austro-ungherese, in attività non sempre ed esclusivamente mercantili, dove troviamo anche campagne di esplorazione in ambito polare.

L'indice ci aiuta a capirne i contenuti: *Il grande viaggio della "Novara", La missione della Donau, Alla conquista del Mare Glaciale: la "Terra di Francesco Giuseppe", Il giro del mondo in otto anni: lo "Splendido", La febbre delle vele, Cera una volta il Serug, i circumnavigatori di Capo Horn.*

L'autore non si limita a fornire la cronaca dei viaggi ma ha indagato sui porti di avvio delle imprese, sulle istituzioni, le iniziative di aggregazione e di crescita culturale degli operatori del mare, le società o le famiglie che le organizzano, sui personaggi che ne sono protagonisti. In questo excursus troviamo riferimenti anche ad epoche pregresse ed apprendiamo tra le moltissime notizie, quella della famiglia Rastelli di Fermo che opera a Fiume alla fine del XV secolo, come quella della famiglia Monaldi di Pesaro di qualche anno più tardi. Una speciale trattazione è riservata ai contesti di Orebic (Sabbioncello), Mali Lossini (Lussimpiccolo), di Perzagno nelle Bocche di Cattaro, e naturalmente di Fiume.

Dobbiamo la lettura alla cortese segnalazione dell'amico, pittore di cose di mare, l'artista Gianfranco Fazzini, sempre attento a queste preziose "apparizioni" nel panorama culturale italiano.

Ugo Marinangeli

"Chioggia", Rivista di studi e ricerche, n° 27 - ottobre 2005.

Una rivista che sempre più si sta affermando nel panorama della ricerca storiografica locale è certamente questa che vede un gruppo di studiosi assidui e preparati, impegnati a rappresentare al meglio quanto la memoria ha loro consegnato o consente di reperire nei documenti e nelle immagini di un contesto peculiare. Abbiamo accennato in passato ai suoi pregi estetici e contenutistici, cose che in quest'ultimo numero ci appaiono vieppiù esaltati.

Apre la sequenza dei lavori un'approfondimento sul progetto di costruzione del canale che doveva congiungere l'Adriatico al Tirreno, proposto da Felice Pozzo, con *"Quale mirabile uomo quel capitano". I segreti dei "Naviganti della Meloria" di Emilio Salgari* (7-16) ; questo è un andirivieni tra finzione letteraria dello scrittore e realtà oggettiva, facendoci scoprire, attraverso fonti giornalistiche ed altre di supporto, come i collegamenti tra le due dimensioni siano state assai profonde. Non è solo il canale a trovare conferma nella progettualità contemporanea di Salgari, ma anche i personaggi delle sue opere rivelano un nesso con il suo presente, sia familiare che geografico.

Il lavoro femminile trova evidenza in una ricerca molto scrupolosa di Maria Dolfin su *Le merlettaie di Chioggia*, (17-40) realizzata col mezzo delle interviste a donne del luogo. Un piccolo tassello della grande ricchezza costituita dal patrimonio dei saperi e del fare secolare delle donne che si trovano - meglio dire che si trovavano - in tanti altri luoghi del nostro continente, a testimoniare una lunga applicazione, perizia, sensibilità proprie del mondo femminile. *La zucca marina di Chioggia* di Elisa Rosa Vianello (41-50), invece, ripercorre la storia di un prodotto dell'orticultura, ricordata persino dal Collodi, esaltando della zucca marina i pregi organolettici e nutrizionali.

Un contributo di memoria dovuto è quello dedicato all'alimento secolare e fondamentale della comunità, il pane; viene dato con *1945-2005: pane e panificatori locali* di Matteo Boscolo Anzoletti (51-60). Ne *Il rimorchiatore "Renzo", Giuseppe Veronese: forti legami tra Chioggia e Monaco* (61-66) di Gina Duse, di parla del gemellaggio culturale tra Chioggia e la città di Monaco, del quale uno dei tramite è rappresentato da un rimorchiatore presente presso il museo della città tedesca. *Arena "Eleonora Duse"; un progetto di memoria* di Francesco Luciano (67-72) è la proposta per la costruzione di uno spazio di rivisitazione e meditazione culturale su pensieri e figure "forti", secondo l'accezione foscoliana delle "urne" che ne contengono le spoglie.

La presenza dei sacerdoti oratoriani e del loro apostolato ha connotato a lungo diverse comunità dove il bisogno di assistere le nuove generazioni era più avvertito, soprattutto lì dove i capi di famiglia erano impegnati in mestieri che li portavano ad essere assenti e quindi a privare di un supporto formativo i loro figli. Con *L'Oratorio di San Filippo Neri in Chioggia* di Renzo Chiozzotto (73-82) riviviamo situazioni familiari anche al nostro Piceno.

Una menzione particolare merita *La scomparsa della motonave "Hedia"* di Giorgio Boscolo (83-112), una sorta di giallo dalle conclusioni tragiche che ha visto la scomparsa misteriosa di una nave e degli uomini di bordo, nave che annoverava nel suo equipaggio quattro chioggiotti. Il teatro dell'evento è il mare della Tunisia ma non è escluso che abbia avuto dimensioni più ampie, in ragione delle ultime laconiche notizie che il piroscafo dà di sé. Al paventato naufragio si sommano notizie inquietanti su catture e sparizione di uomini, nel quadro di eventi politici confusi come quelli dei moti d'Algeria. Le notizie giornalistiche

contribuiscono ad infittire il mistero e non concorrono a rimuovere l'angoscia dei familiari sino a pervenire alla loro rassegnazione per la perdita dei cari, resa più atroce da difficoltà burocratiche per il risarcimento delle vite perdute. Un calvario sul mare ed a terra di una comunità che ancora oggi si interroga sulla condizione di precarietà della vita di quei figli. L'autore puntigliosamente ha ricostruito ogni passo della storia, consegnandoci un "modello" di racconto marinaro che si affianca ai diversi da noi raccolti e pubblicati, che somiglia terribilmente alla tragedia che coinvolse in quegli anni il "Pinguino", della flottiglia da pesca sambenedettese, nelle stesse acque, e di cui ancora si disquisisce sulle cause e sugli sviluppi successivi.

In questo numero troviamo un contributo "piceno" con *Chioggia e l'ultimo tratto della costa delle Marche* di Gabriele Cavezzi (113-134), praticamente un regesto di fonti archivistiche sulle presenze chioggiotte nel nostro contesto a far data dal XIII secolo, molto ricco di spunti e corredato da ampie note. Un lavoro che mette in luce un contributo di partecipazione e riteniamo anche di "acculturamento" delle popolazioni nostrane nel rapporto con persone e tecniche più evolute nel campo della pesca e certamente più funzionali alla crescita dei commerci.

Di Sergio Perini troviamo *Sentenze penali a Chioggia nel tardo Cinquecento* (135-161) frutto di una minuziosa indagine sui fondi giudiziari conservati nell'Archivio Antico di Chioggia, in grado di gettare uno sguardo più nel profondo del vivere in una città di mare, in un periodo di recrudescenza della criminalità in tutti gli ambienti europei. Facendo da paradigma per il modello di giustizia in vigore a quei tempi, i verbali ci danno anche il senso dei rapporti sociali e dell'*animus judicandi* in vigore. Le trascrizioni dei documenti sono state fatte in maniera integrale e ciò costituisce anche un modo di costruire strumenti per "fare storia" per quanti volessero ad essi fare ritorno.

Curato nella versione fotografica è l'inserto su *I tetti di Chioggia e Sottomarina nelle foto* di Valter Duse (163-173), bello da vedersi e piacevole per scoprire i lati più intimi della città da angoli inusuali. *Sc. Ambi: Scoprire l'ambiente. Ipotesi di Progetto integrato Scuole Territorio* di Letizia Frizziero (175-183) è la presentazione di un modello didattico realizzato a fini di conoscenza ed approfondimento dell'ambiente chioggiotto da parte delle popolazioni scolastiche locali, ma non solo quelle.

Così come per noi ed i nostri centri costieri, anche Chioggia ebbe a subire guasti definitivi e profondi nel corso dell'ultima Guerra Mondiale. Con *Chioggia: la ricostruzione nel secondo dopoguerra* di Nadia Gavagnin (185-193) scopriamo i percorsi della rivitalizzazione edilizia ed urbana che ci appaiono meno turbolenti di quelli seguiti nel nostro territorio.

Conclude la rubrica dedicata alle recensioni e le schede bigliografiche.

Ugo Marinangeli

"Proposte e ricerche", Libreria Editrice Sapere Nuovo, 55, anno XVIII, estate/autunno 2005.

Questo numero della rivista, molto ricco di pagine (463), premette un saluto del presidente della Regione Marche introducendo agli atti del convegno di Foligno del maggio di quest'anno sul tema "La grande trasformazione e la memoria. Fonti e tracce di ricerca per lo studio dell'economia e della società umbra e marchigiana nella seconda metà del XX secolo" . La raccolta riguarda interventi di varia natura e che hanno piani di scansione diversa, ovviamente non tutti sufficienti ad indagare la realtà assunta come tema: forse questo andava chiarito meglio nelle premesse, visto che non vi abbiamo ritrovato accenni sufficienti a diverse cause della trasformazione, come agli interventi legislativi che hanno incentivato modifiche e cambiamenti in diversi settori ancora trainanti. Alludiamo soprattutto alla Cassa per il Mezzogiorno che ha avuto riflessi anche fuori la ristretta area di intervento dal Tronto al Tesino, alle provvidenze per il settore del Turismo e quindi alle opere pubbliche di vario livello più o meno direttamente finalizzate ai settori in questione (si pensi ai porti ed ai mercati ittici). Ancora una volta si ha l'impressione di una regione Marche sbaricentrata nella memoria dove non abbiamo ritrovato l'Ortofrutticultura, intesa come produzione ma soprattutto come commercio, motore d'avanguardia nazionale con implicazioni internazionali; ma anche la Pesca, settore che ha aperto orizzonti di produzione e commercializzazione su tutto il pianeta.

Fuori di questa prima parte compaiono i lavori di Augusta Palombarini *L'amor profano. Costumi sessuali e natalità illegittima nei ceti popolari tra Sette e Ottocento* (294-322) e, di Maria Ciotti, *Il Commercio del pesce nella Marca meridionale nel Settecento. Produzione, mercato, caratteri della struttura produttiva* (323-354), entrambi scaturiti da ricerche lunghe ed appassionate di fonti bibliografiche ed archivistiche che denotano una familiarità con i settori di cui le autrici si occupano. Ormai anche la ricerca storiografica impone di queste scelte "specialistiche" ed entrambi le autrici le hanno fatte. Ovviamente nell'uno e nell'altro caso ci sarebbe da poter suggerire altre finestre di indagini, altre fonti, ma questo è un discorso che appartiene alle possibilità di confronto e le nostre Università, salvo rare eccezioni, non sembrano molte aperte a verifiche con contesti che non siano accademici.

A questi segue, di Carlo Vernelli, *Per una storia del vino "lacrima"* (354-) dove la specializzazione ci risulta adottata da più lunga data ed il prodotto sempre...ottimo e d'annata.

Nella sezione "Convegni, letture, note", troviamo un resoconto di Maria Ciotti sulla Settimana di Studi dell'Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini", tenutasi a Prato dall'11 al 15 aprile 2005 sul tema "Ricchezza di mare. Ricchezza di mare". Abbiamo scorso i titoli e gli autori degli interventi e ci ha fatto piacere rilevare quello di Marco Moroni sul nostro contesto,*Tra "relitti di mare" e paludi costiere: nascita di una comunità di pescatori a San Benedetto del Tronto, secoli XVI-XVIII.* Restiamo in attesa di leggerne i contenuti che ci auspichiamo ricchi di spunti inediti. Una constatazione amara invece è quella dell'assenza di studiosi della costa orientale dell'Adriatico senza il contributo dei quali, come abbiamo più volte sottolineato, ogni pretesa di una qualche completezza su un argomento così specifico è velleitaria.

G. C.

Flavio Guglielmi, ***Guida al diporto nautico. La patente nautica e la navigazione***, 40° edizione, Edizioni nautiche Guglielmi, San Benedetto del Tronto 2005, pp. 224, Ill. b. e n. + colore.

La fisiologia degli esseri viventi implica un continuo rimodellarsi, evolversi e quindi decadere verso l'estinzione. La cosa riguarda anche strutture inanimate, come può essere per un giornale, una rivista, un pubblicazione. Le guide "Guglielmi" sembrano, al contrario, destinate all'immortalità pur attraverso gli identici meccanismi di cambiamento. Siamo infatti alla 40° edizione e riteniamo che ciò possa rappresentare un record nella pubblicistica italiana. Forse ciò dipende dal bisogno di continuo adeguamento alle normative emanate in materia di nautica e navigazione ma riteniamo che ci sia anche qualcosa che appartiene in modo peculiare all'autore-editore, instancabile e sempre vigile promotore di saperi nel campo specifico.

Abbiamo parlato in più occasione delle "Guide Guglielmi" per cui ci resta difficile dire qualcosa di nuovo, se non nel ribadire la loro forte capacità didattica e la completezza, rispetto ad un universo di conoscenze che vanno dalla meteorologia alla meccanica, dalla navigazione a vela a quella a motore, dalle norme di sicurezza individuale a quelle più generali, da osservarsi di giorno e di notte, con tutte le implicazioni legate alle tipologie di imbarcazioni ed agli strumenti di cui esse dispongono per muoversi ed orientarsi.

In questa edizione vi appaiono ulteriori illustrazioni per dare più forza all'aspetto didattico dell'opuscolo, talune veramente suggestive ed originali. Ben 37 sono i capitoli in cui si divide, con l'aggiunta di un "decalogo" del motonauta.

Di totalmente nuovo è la sezione dedicata alle "Norme per prevenire gli abbordi a mare", con gli aggiornamenti delle modifiche apportate al riguardo, rilevate dal carattere neretto, per comparazioni con il passato, ma anche per apprendere quelle verità immutate che hanno accompagnato quanti andavano per mare.

Per quanti si accingono come noi a "fare storia" della marineria riteniamo che la collana delle diverse edizioni possa essere annoverata tra le fonti più significative di consultazione per lo studio del processo evolutivo della vita sul mare e non solo limitatamente agli ultimi decenni per comparazioni con il passato, ma anche per apprendere quelle verità immutate che hanno accompagnato quanti andavano per mare e che ritroviamo costantemente riproposte come fondamenti della navigazione.

Una cosa simpatica che l'autore ha tenuto segnalare riguarda la tabella del Codice internazionale dei Segnali, riportata sulla copertina di fondo. Come ultimo disegno egli, come per il passato, vi ha riportato lo stemma della Marina Militare Italiana. Per questa aggiunta egli avverte che non si tratta di "segnale" ma solo di un'aggiunta doverosa in omaggio al suo passato di sottufficiale della Marina medesima; e questo per non far incorrere in errore i potenziali lettori dell'opuscolo...ma soprattutto gli imitatori di quella stessa tabella che in passato sono incorsi in abbagli sulle loro riproduzioni.

Dimenticavamo: nella fodera interna di copertina l'autore tiene a segnalare che la guida è stata la prima in Italia ad essere pubblicata e per darci un'immagine del suo significato, riporta i diversi giudizi espressi dal competente Ministero dei Trasporti, quelli di istituzioni e mezzi di informazione nazionali che hanno concorso a renderla un vero "best seller".

G. C.

"Adriatico/Jadran", Rivista di cultura tra le due sponde 1/2005, Atti del I Congresso Internazionale della Cultura Adriatica, Nuova Serie, pp. 753, ill. b. e n. + colore.
Nei giorni 6-9 ottobre 2004, si è tenuta a Pescara la prima tornata del I Congresso Internazionale della Cultura Adriatica alla quale ha fatto seguito a Spalato, il 20 e 21 dello stesso mese, la seconda parte. L'iniziativa ha dato l'opportunità, oltre che di dibattere temi di grande attualità e che ci sono quanto mai vicini, di accogliere il ritorno della rivista "Adriatica/Jadran", scomparsa dalla scena quasi un ventennio fa. Registriamo nella direzione la presenza dei sindaci delle due città, Pescara e Spalato. La direzione editoriale è affidata a Marco Presutti mentre il direttore responsabile è Achille D'Alessandro. Molti sono i nomi illustri che troviamo nel comitato scientifico tra i quali gli amici Bozanic e Simunkovic, nostri autorevoli collaboratori sin dall'inizio. Poiché la pubblicazione fa capo ad una pluralità di organismi, segnaliamo agli interessati i recapiti: Redazione italiana: Fondazione Giammarco, viale Riviera, 195, 65123 Pescara, tel. 085.76173, e-mail m.giammarco@tiscali.it; Redazione croata: Odjel za humanisticke znanosti Sveucilista u Splitu, Radovanova 13, 21000, Split, tel. 021.488622, e-mail ljerka@unist.hr, oppure josko.bozanic@st.htnet.hr; sede amministrativa: Comune di Pescara, sede distaccata "Giovanni Di Fonzo", Via del Seminario, 41/A, 65125 Pescara. Il volume, che raccoglie gli interventi delle due giornate, è curato da Marilena Giammarco e Antonio Sorella.

Non essendo possibile entrare nello specifico di una mole veramente inconsueta di comunicazioni, ci limitiamo a citarne i titoli e gli autori. Troviamo nella sezione "L'area adriatica. Lingue, culture, geostoria artistico-letteraria", di Bernard Razzotti, *Nel segno di una continuità ideale/ Uznaku trajnosti ideala (1929)*; di Gabriele-Aldo Bertozzi, *Un ponte sull'Adriatico/Most preko Jadrana* (21-22); di Marilena Giammarco, *Ragioni di un Congresso/ Razlozi za jedan kongres* (23-28); di Giovanni Scianatico, *Un progetto culturale per l'Adriatico/ Jedan kulturni projekt za Jadran* (29-32); di Predrag Matvejevic, *Il Mediterraneo alle soglie del nuovo millennio/ Mediteran na pragu novog milenija* (33-36); di Gianni Oliva, *Per una metodologia geo-storica/ Za jednu geo-historijsku metodologiju* (37-43), di Antonio Sorella, *Le acquisizioni linguistiche nei convegni interadriatici (1977-1984)/ Lingvisticka tekovina kongresa regije (1977-1984)* (44-50); di Lia Giancristofaro, *Il Verde Giorgio e la Madonna Odigitria: differenti dinamiche di due culti nelle isole orientali d'Abruzzo e Molise/ Verde Giorgio i Madonna Odigitria: razlicite dinamike dva vjerska kulta u istocnim skupovima Abruzza i Molisea* (51-66); di Daniele Giancane, *Una grande poesia "in serbo" per noi; Desanka Makesimovic/ Velika srpska poezija: Desanka Makesimovic* (67-81); di Mirko Menna, *"Canto Novo" (1882). Dalle Marine all'Adriatico: le origini della metamorfosi/ "Canto Novo" (1882) Od Marini do Jadrana: porijeklo jedne metamorfoze* (82-96); di Josko Bozanic, *Semiloska interpretacija fenomena broda/ Interpretazione semiotica del fenomeno barca* (97-111); di Ljerka Simunkovic, *Fraseologia e parameiologia peschereccia in Dalmazia/ Ribarska fraseologia i parameiologija un Dalmaciji* (112-133); di Roberta D'Alessandro, *Varietà dialettali della costa dell'Adriatico. Aspetti sintattici/ Dijalektalne raznolikosti zapadne obale Jadrana* (134-149); di Giuseppe De Matteis, *Le minoranze linguistiche nel meridione d'Italia (Capitanata e Molise)/ Jezicne maijne na jugu Italije (Capitanata i Molise)* (150-161); di Sniezana Bralic, *Il piccolo mondo dalmata visto con gli occhi di Francesco Carrara - 150 anni dalla morte/ Mali dalmatisnki svijet viden ocima Francesca Carrara- 150 godina od*

smrti (162-173); Aleksander Palavestra, *Amber Bridge, Connection between the Balcans and the Apennine Peninsula in Late Prehistory/ Il ponte di ambra. Le relazioni tra i Balcani e gli Appennini nella tarda preistoria* (174-195); Gerardo Massimo, *Il paesaggio abruzzese: specificità e dinamiche/ Abruzzeski pejzaz: specificanosti i dinamite* (196-243); Carlos Cacciavillani, *Monopoli, borgo medievale sull'Adriatico/ Monopolisvednjovjekovno naselje na Jadranu* (244-255); Carla Buonomi, *Spagnoli in terra d'Abruzzo. Testimonianze letterarie e documenti d'archivio/ Spagnolci u Abruzzu. Knjizevna sviedocanstra i dokumenti iz arhiva* (256-262); Lucio Rosato, *Architettura e modificazione. Frammenti di contemporanea mediterraneità nell'Adriatico/ Arhitektura i preinake. Fragmenti suvremenog Sredozemlja na Jadranu* (263-271); Stevka Smitran, *Gli Uscocchi: storia e poesia/ Uskoci: istorjia i poezija* (272-281); Adriana Gandolfi, *Ornamenti preziosi tradizionali tra le due sponde dell'Adriatico/ Tradicjonalni nakit izmedu dvije obale Jadrana* (281-288); Carlo Consavi, *Vecchie e nuove minoranze linguistiche dell'area abruzzese e molisana: aspetti linguistici e sociolinguistici/ Stare i nove jezicne manjine na podrucju Abruzza i Moliesa: lingvisticki i sociolungvisticki aspecti* (289-306); Paola Desideri, *Una lingua orale: il romanés dei Rom Abruzzesi. Considerazioni glottodidattiche/ Jedan usmeni jezik. Jezik abruzzeskih Roma. Glotodidatkticna razmatranja* (307-321); Domenico Russo, *Prosodie d'Abruzzo/ Prozodije Abruzza* (322-331); Brigida Di Leo, *Francesco Paolo Michetti e il Mare Adriatico/ Francesco Paolo Michetti i Jadransko more* (332-334); Vito Moretti, *La vicenda editoriale di Basilio Cascella/ Izdavacki slucaj Basilija Cascelle* (335-381); Mario Cimini, *Dinamiche dell'aggregazione culturale in area adriatica: il caso di Loreto Aprutino tra Otto e Novecento/ Dinamike kulturnog ujedinjenja na jadranskom producju: slucaj Loreta Aprutina izmedu devetnaestogi o dvadesetog stoljeca* (382-396); Francesco Caccamo, *Le relazioni politiche tra le due sponde nel Novecento: il caso di Italia e Montenegro/ Politcke veze izmedu dvije obale: slucaj Italije i Crne Gore* (397-408); Monica De Rosa, *"La Schiavona" di Romualdo Pàntini: radici antropologiche e dimensione letteraria/ "La Schiavona"Romulada Pànatnaijia: antropoloski izvori i knjizevne dimenzije* (409-428); Chiara Coppari - Zucca, *"Su la riva dell'Adriatico" di Alfonso Muzii e la recensione dannunziana/ "Su la riva dell'Adriatico" Alfonsa Munziija i D'Annunzijeva recenzija* (429-436); Srecko Jurisic, *La Crozia nella prosa giornalistica di Eugenio Montale/ Hrvatska u clancima Eugenia Montalea* (437-444); Chiara Magni, *L'Adriatico nella memoria, "Bay the Sea" di Christina Rossetti/ Jadran u sjecanju. "By the Sea" Christine Rossetti* (445-452); Michela Marroni, *Turner e Ruskin "leggono" Venezia/ Turner i Ruskin "citaju" Veneziju* (453-460); Ileana Malatesta, *Lessico marinaresco abruzzese e cenni sul folklore marinaresco vastese/ Mornarski leksik u Abruzzu i biljeske o pomorskom folkloru Vasta* (461-470); Claudio Di Felice, *La nuova generazione di albanesi a Pescara: appunti sulla grafia nell'apprendimento dell'italiano come lingua seconda/ Nova generacija albanaca u Pescari; biljeske o grafiji tokom ucenja talijanskong kau drigog jezika (471-485);* Raffaele Antinucci, *"...regain is absendee tarry easty": Joyse, Trieste e gli spazi testuali/ "...regain his habsendee tarry easty": Joyse, Trst i tekstualni prostori* (486-493); Carlotta Moreni, *Il percorso adriatico di Bernard Berenson e Carlo Placci/ Jadranska voznja Bernarda Berensona i Carla Placcija* (494-509); Eleonora Mugoni, *Narratori del Novecento in Abruzzo: gli "itinerari costieri" di Alberto Savinio e Guido Piovene/ Pribovjedaci dvadesetog stoljeca u Abruzzu:"obalni putevi" Alberta Savinija i Guida Piovenea* (510-517); Antonella Del Ciotto, *Domenico Ciampoli ed il*

mondo slavo/ Domenico Ciampoli i slavenski svijet (518-528); Andrea Lombardinilo, *Niccolò Tommaseo poeta tra le due sponde. Canti popolari toscani corsi illirici greci/ Niccolò Tommaseo pjesnik izmelju dvije obale. Toskanske korzikanske ilirske i grcke narodne pjesmo* (529-554); Luisa Ciancaglini, *Federico Valignani: tra Arcadia e Romanticismo/ Federico Valignani: izmedu Arkadije i Romantizma* (556-587); Andrea Pesaresi, *Gabriele D'Annunzio in Francia tra impegno letterario e nostalgia mediterranea/ Gabriele D'Annunzio u Francuskoj, izmedu knjizevnog angazmana i mediteranska nostalgije* (588-602); Arber Kishta, *Albania un paese alla ricerca dell'identità/ Albannija: zemlja u potrazi za identitetom* (603-607); Renald Meco, *Cenni sulla letteratura albanese di ieri e di oggi/ Osvri na albansku knjizevnost jucer i danas* (608-613); Nadir Scilinguo, *Cultura arberesh nelle comunità d'Italia/ Kultura arberesch u zajednicama Juzne Italije* (614-619).

Nella sezione "Il mare che unisce. Adriatico come nuovo progetto/More koje ujedininjuje kao novi projekt" (623-635) troviamo brevi saluti di Lilli Mandera del quotidiano "Il Messaggero", Luciano D'Alfonso sindaco di Pescara, Miroslav Bulicic sindaco di Spalato, Loredana Pistelli assessore alle attività economiche e porto di Ancona, Claudio Ruffini sindaco di Giulianova, Nicola Fratino sindaco di Ortona; Massimo Luciani, assessore alle politiche comunitarie del comune di Pescara.

Nella seconda parte della manifestazione, tenutasi a Spalato, sul tema "Cultura adriatica e lingua italiana - Medujadranska kultura i talijanski jezik", sono intervenuti Josko Bozanic con *Rotta diomedea - Tradicijonalna ribarska barka Gajeta Falkusa na najstarjoj transjadranskoj ruti/ Rotta diomedea - La tradizionale barca peschereccia Gajeta Falkusa sulla più antica rotta transadriatica* (639-660); Josko Belamaric con *Jadran - izmeda mora i kontinenta/ L'Adriatico - tra il mare e il continente* (661-679); Persida Lazarevic, *I Croati e la Croazia negli scritti di Alessandro De Goracuchi, noto medico triestino e uomo di cultura dell'Ottocento/ Hrvati i Hrvatska u spisima Alessandra De Gorachuchija cuvenog trscanskog lijecnika i erudit XIX stoljecia* (680-705); Ljerka Simunkovic con *La lingua italiana nel passato e nel presente della Dalmazia/ Talijanski jezik u proslosti i u sadasnjosti Dalmacije* (706-714); Giuseppe Di Matteo con *Ruggero Bonghi e l'istituzione della Società "Dante Alighieri"/ Ruggero Bonghi i osnivanje Drustva "Dante Alighieri"* (714-723); Alfonso De Petris, *Dante nel Quattrocento. Spigolature. I "Dialoghi ad Petrum P. Histrum" del Bruni/ Dante u petnaestom stoljecu. Pabirci. Brunijevi "Dialoghi ad Petrum P. Histrum"* (724-747); Jasminka Pajtak con *Hrvatski jezik gledan s druge strane Jadrana/ La lingua croata vista dall'altra parte dell'Adriatico* (748-753).

La forzata sintesi, però, non può esimerci da un giudizio complessivo. Anzitutto va salutato con interesse un segnale di risveglio come quello del convegno, promosso da una regione che ha tutte le carte in regola per proporsi quale autorevole mediatrice nei rapporti interadriatici; quindi va accolta con altrettanta partecipazione la ricomparsa della rivista. Un plauso infine alla capacità di mobilitazione culturale evidenziata nel numero e nella qualità delle adesioni, su questa e l'altra sponda. I temi del lessico e della letteratura hanno prevalso su quello puramente storiografico, ma dobbiamo riconoscere che anch'essi rappresentano chiavi di lettura, spesso decisive, nella verifica di rapporti e vicende pregresse che hanno interessato le due sponde. Ora l'auspicio più sentito è quello di una continuità negli incontri e nella vita della rivista.

G. C.

AA. VV., ***Cartografia e Storia Naturale del Nuovo Mondo. Manoscritti, Libri ed Incisioni tra Italia e Spagna nei secoli XV e XVIII***, Grafichefioroni, pp. 242, ill. b. e n.

In occasione della Giornata Nazionale per le celebrazioni di Cristoforo Colombo, organizzate dalle città di Vallalolid e Fermo, nella "Sala dei ritratti" del comune italiano, si è tenuta una cerimonia inaugurale per la relativa mostra allestita presso la chiesa di S. Martino di Fermo, con l'intervento di diversi studiosi e autorità, alla presenza di numeroso pubblico. Per la circostanza è stato presentato il catalogo che porta il patrocinio della due città, realizzato con la collaborazione di numerose istituzioni culturali italiane e spagnole.

La mostra risulta pregevole per la cura espostiva e per la rarità dei reperti presentati, tra i quali figura la famosa lettera di Colombo, conservata presso la Biblioteca di Fermo, che era stata trafugata un ventennio addietro e poi miracolosamente recuperata.

Il volume si presenta con una schiera numerosa di enti e persone ai quali sono indirizzati i ringraziamenti per la collaborazione prestata, quindi con le rispettive presentazioni del sindaco di Fermo e Vallalolid. Si aggiunge a questi l'Amministratore Diocesano dell'Arcidiocesi di Fermo. Subito dopo troviamo la prima sezione in cui si articola l'esposizione, "Cartografia". Il primo contributo è di Antonio Sanche del Barrio, *Libri e stampe per un progetto espositivo sulla Storia Geografica e Naturale del Nuovo Mondo* (21-24); seguono *Fermo, Vallalolid e la scoperta del Nuovo Mondo: itinerario storico e bibliografico nei secoli XV-XVIII* di Fabiola Zurlini (25-30), *La Biblioteca Universitaria di Santa Cruz e Vallalolid* di Pilar Rodriguez Marin (31-38), *Un patrimonio librario su Colombo e la scoperta dell'America a Genova: la raccolta Colombiana del senatore Paolo Emilio Taviani* di Laura Malfatto (39-44), *La Cosmografia di Tolomeo della Reale Accademia di Storia e la sua relazione con Cristoforo Colombo* di Carmen Manso Porto (45-54), *La scoperta dell'America nella cartografia italiana del XVI e del XVII secolo* di Simonetta Conti (55-76), *La cartografia di Cristoforo Colombo* di Patrizia Licini (77-174); nella seconda sezione, "Storia Naturale", troviamo *Ruolo di Giuseppe Malesto, "medico e mathematico", nell'edizione delle Historie (Venezia 1571) di Fernando Colombo* di Maurizio Rippa Bonati (177-184), *Storia Naturale del Nuovo Mondo* di Anastasio Rojo Vega (185-190), *Il Museo di Storia della Medicina dell'Università di Roma e la scoperta delle Americhe* (191-197), *Terapia e specie vegetali dal nuovo mondo* (198), *L'Arte del Navigare ed il Collezionismo* (199) di Valentina Gazzaniga e Silvia Marinozzi; nella sezione "Manoscritti libri a stampa ed incisioni tra Italia e Spagna - secoli XVI-XVIII", si trovano, accompagnati da una serie di immagini e relative schede per la *"Cartografia"*, la *"Storia Naturale"* e *"De Medica Materia" dal Nuovo Mondo* curate da Luisiana Verdoni (203-225). Concludono la serie di interventi Pietro Gervasio e Sabrina Ciccalè con *Opere a Stampa della Biblioteca del Seminario Arcivescovile di Fermo sulla Scoperta del Nuovo Mondo* (226-228). Ulteriori schede con immagini sono riportate in *Cristoforo Colombo e la Biblioteca Civica "Berro" di Genova* (229-230) e *Cartografia e incisioni* (231-238).

Un'opera esteticamente ben curata e corredata di trattazioni sintetiche, sufficientemente esplicative. Un po' trabordante il tema curato da Patrizia Licini e con qualche affermazione storiografica non proprio condivisibile.

G. C.

Lino Palanca, ***Cuncimaru de pogu guadagnu...(la fabbrica di concimi chimici a Porto Recanati,1907-1971)*** Potentia Archivi di Porto Recanati e dintorni anno VI – numero 19 Speciale 2005 , Centro Studi Portorecanatesi Fondazione Mengoni ottobre 2005 pp.94, ill. b. e n.

Il volume racconta la storia di un'impresa (la fabbrica di colla e concimi di Porto Recanati) che, come successo per altre realtà produttive della nostra regione, è diventata una sorta di icona del territorio e teatro di vicissitudini economiche e sociali che escono dal recinto della fabbrica ed investono l'intera popolazione cittadina, diventando il perno su cui girano e si intersecano storie familiari, individuali, aneddoti e tradizioni di gran parte della popolazione Portorecanatese.

Leggendo il libro, che risulta scorrevole e piacevole, ci si rende conto di come la centralità di questa avventura imprenditoriale nella vita cittadina sia dovuta, non solo, come in altri casi al cambiamento di modi di vita e di lavoro portato dall'industrializzazione, ma soprattutto al fatto che questo insediamento produttivo, oltre ad essere il primo nel territorio Portorecanatese, inizia la sua attività nel gennaio del 1907 pochi anni dopo quel 1883 che segnò l'inizio del cammino autonomo del comune di Porto Recanati. Si può quindi comprendere come le due storie (fabbrica e comune) iniziate quasi contemporaneamente e proseguite parallelamente fino al 1971 si incontrino spesso e diventino elemento caratterizzante l'una dell'altra.

L'autore per completare la ricostruzione storica di questa vicenda in modo esauriente ha integrato i documenti trovati nei vari archivi con molte testimonianze dirette o ricordi indiretti di tutti coloro che furono artefici di quest'avventura.

Altro elemento caratterizzante questa pubblicazione è il continuo parallelismo che si ha tra storia puntuale (fabbrica), locale (territorio), nazionale (vicende socio-politiche ed economiche) che ci permette una migliore comprensione del susseguirsi degli eventi. Questo parallelismo fa si che leggendo le pagine di questo libro si ripercorra, non solo la storia de "li cuncimaru" e di Porto Recanati, ma dell'Italia che tra la fine dell' '800 ed i primi anni del '900 inizia la sua avventura industriale.

La pubblicazione inizia raccontando la nascita della fabbrica, descrivendo le fasi di costruzione, i macchinari impiegati, i materiali lavorati ed i sistemi di lavorazione. Continuando nella lettura troviamo la descrizione delle prime opere di illuminazione stradale, il racconto del primo sciopero che dà il via ad una nuova presa di coscienza sulle condizioni lavorative; si passa attraverso i cambiamenti portati dalle due guerre e dal periodo fascista, si racconta come nel tempo siano stati sostituiti i carri a trazione animale con i camion. Terminato il periodo bellico con la ripresa del dopoguerra si inizia a parlare di sicurezza sul lavoro, nascono le prime problematiche ambientali, il ruolo del sindacato ed infine, dopo un'ampia documentazione fotografica, si racconta tutto quello che gravitava intorno alla fabbrica come: *il dopolavoro* con la sala TV, il biliardo,i l campo da tennis usato anche per le feste da ballo; *la piccola biblioteca*; *la coperativa di consumo*, una sorta di spaccio aziendale in cui i dipendenti trovavano alcuni prodotti a prezzi ridotti; *le colonie estive* per i figli dei dipendenti;*le gite e i pranzi* aziendali etc.

Il volume si conclude con la diatriba sulla paternità progettuale del capannone detto "Nervi" .

Stefano Novelli

Gabriele Cavezzi – Alberto Silvestro, ***Le barche e la gente di mare dello Stato PontificioE (1823 – 1853)*** Istituto di Ricerca delle Fonti per la Storia della Civiltà Marinara Picena San Benedetto del Tronto, 2005 pp. 497, ill. b. e n.

Lunedì 16 gennaio '06 presso gli uffici della Tecnosoa di San Benedetto del Tronto è stato presentato il volume in questione, ennesima pietra miliare sulla strada della riscoperta e della conoscenza della civiltà marinara non solo picena ma adriatica e per molti aspetti mediterranea. Il testo, probabilmente primo di una serie, si propone come opera di coordinamento ed omogeneizzazione tra il materiale inedito qui esposto e le varie pubblicazioni riguardanti la materia , analizzando globalmente il mondo marinaro del periodo pontifico, non soffermandosi solo sugli uomini di mare e sui legni, ma considerando l'intero universo di *attività, di mestieri, di saperi e di saper fare che guidano le azioni quotidiane* che ruotano intorno alla marineria, analizzando i *luoghi deputati allo svolgimento di dette attività*, nello scenario delle coste, dei porti etc., nell'impianto normativo e regolamentare che ha governato il settore nel periodo 1823 – 1853.

Il volume inizia con l'esposizione de " Il Motu Proprio del 21.12.18182, emanato, da Papa Pio VII immediatamente dopo la Restaurazione, che si pone come una sorta di legge quadro del settore marittimo ancora troppo spesso governato con *criteri e visioni desuete* oltre che dal naturale caos dovuto al succedersi repentino di regni , governi e quindi norme e leggi. Leggendo gli articoli del provvedimento ci si accorge di come esso sia stato improntato quasi integralmente alla tutela sanitaria delle coste e delle popolazioni, tutela sicuramente fondamentale in un periodo in cui l'ancora scarsa conoscenza medico-sanitaria rendeva le epidemie eventi catastrofici.

E nel primo articolo, infatti, troviamo che... *Il governo prende cura speciale, perché la pubblica sanità dello stato Pontificio non sia compromessa dall'approdo de' legni, che provengano, o hanno toccato coste, o lidi stranieri, o hanno avuto commescolazioni in viaggio.* Seguito dal secondo che, a conferma di quanto sopra, recita ...*A tale effetto tutti i luoghi delle coste dei due mari, che bagnano lo stato pontificio, ove possano approdare li legni sono divisi in due classi, cioè in posti di pratica, ed in posti di repulsa.* Il documento continua indicando tutte le norme organizzative le attività di approdo, di ottenimento della pratica, di controllo delle fedi, di costituzione e prerogative delle autorità sanitarie, di suddivisione ed organizzazione delle coste con conseguente attribuzione del magistrato centrale e suddivisione in ispettorati, commissariati e posti di repulsa, concludendosi con le disposizioni penali e le disposizioni sulle spese.

Il testo continua con l'analisi dei porti e degli approdi esistenti nelle varie province e, dopo alcune considerazioni sull'organizzazione dell'amministrazione pubblica dello stato pontificio, passa ad una minuziosa descrizione degli approdi e delle loro caratteristiche, nelle varie province marine, sia adriatiche che tirreniche, analisi dalla quale scaturisce la palese supremazia numerica degli approdi adriatici. Chiaramente tale suddivisione non era solo territoriale ma anche di carattere fiscale, in quanto i vari approdi erano classificati ed avevano autorità deputate a particolari funzioni di controllo e di imposizione tributaria, fatto questo particolarmente evidente soprattutto nel traffico mercantile con analisi dei materiali e dei beni che venivano caricati e/o scaricati nei vari porti. Proprio in conseguenza di questi traffici che vengono emanate ulteriori norme sanitarie con l'individuazione di territori con possibili focolai epidemici e relative restrizioni oltre alla formazione di cordoni sanitari.

Continuando la lettura del volume, sempre corredato da un notevole quantitativo di documenti, gli autori evidenziano come, con il passare degli anni e il consolidamento politico amministrativo dello Stato Pontificio, si inizi a riorganizzare il settore marittimo anche da un punto di vista tecnico amministrativo; infatti con una serie di leggi e regolamenti si dettano le nuove norme di classificazione dei natanti: *classe 1° navigli autorizzati all'oceano; classe 2° quelli al lungo corso in ogni mare al di qua dello stretto di Gibilterra; classe 3° quelli addetti al piccolo cabotaggio; classe 4° li legni esercenti la pesca, e quelli cui si permette l'esercizio cumulativo di pesca e piccolo cabotaggio; classe 5° quelli terrieri, gli allibi etc.* Si dettano nuove norme per il percepimento della patente di navigazione, rapportata al tipo di legno che si intende comandare e quindi al tipo di attività svolta, suddivisione importante dal punto di vista impositivo e di rinnovo di autorizzazioni.

Di questa imponente opera di riorganizzazione del settore marittimo gli autori evidenziano due aspetti particolari: il primo è che, a fronte di un importanza primaria delle attività nautiche, sia per il trasporto merci che per gli scambi commerciali, culturali, per la pesca e non ultima per la difesa, tale da richiedere uno sforzo legislativo come quello fin qui riportato, si contrappone la quasi totale assenza dei porti o approdi sicuri per le navi. Viene infatti evidenziato che dato la particolarità dei venti e delle correnti marine presenti nell'Adriatico, in alcune situazioni metereologiche per tutti i natanti che si fossero trovati, anche solo alcune centinaia di metri, a sud del porto di Ancona, il primo riparo sicuro era dato dal porto di Brindisi. Questo fatto porta ad una serie di richieste da parte dei paroni onde individuare una zona tra Ancona ed il porto di Ascoli dove realizzare un nuovo approdo.

Seconda incongruenza rilevata dagli autori è dovuta al fatto che nell'opera di riclassamento dei natanti, quindi stazzatura, misurazione, stato di conservazione, al fine di una corretta ed omogenea imposizione contributiva, si evidenziano numerosi errori dovuti essenzialmente alle diverse unità di misura utilizzate nei vari circondari, l'indicazioni di diversi sistemi monetari e non ultimi gli errori interpretativi dei vari commissari; tutto questo nonostante più volte siano stati definite modalità di misurazione e sistemi di equiparazione tra le varie unità di misura.

Proseguendo nella lettura del volume troviamo informazioni riguardanti le attività estere delle navi pontificie, la nomina dei consoli nei porti esteri, e le loro mansioni - principalmente informative sulle attività dei legni, sullo stato sanitario degli stessi e dei territori limitrofi, ed infine la presenza della pirateria nei mari di competenza - argomento questo arricchito dalle vicissitudini di una barca sambenedettese caduta ostaggio dei pirati ed affondata davanti Trieste a causa delle cattive condizioni del mare.

Si analizzano infine le tasse sui passaporti delle navi, le lettere di comando e i riflessi che esse hanno sul commercio marittimo, i costi di gestione dell'intero sistema marittimo legato alle nuove normative e i privilegi e gli abusi legati ai vari circondari.

Il volume si conclude con una nutritissima appendice documentaria nella quale vengono riportati i nomi, il luogo di costruzione, i padroni o direttori (nome, cognome, età, patria, domicilio), proprietari e comproprietari, alberi, ponti, artiglieria, dimensioni e stazzatura, portata, equipaggio e osservazioni su tutti i natanti iscritti nei registri dei circondari marittimi dello stato pontificio.

Concludendo non ci resta che ringraziare ancora una volta i due autori per averci

consegnato un'opera completa e dettagliata che ci permette di avere una visione globale delle condizioni della marineria nello Stato Pontificio e contemporaneamente ci segnala un insieme di spunti per ulteriori ricerche ed approfondimenti.

Un ultimo ringraziamento, particolarmente sentito, va al Dott. Nazzareno Romani presidente della Tecnosoa, promotore dell'iniziativa editoriale, alla Banca Popolare dell'Adriatico ed alla CARISAP che con il loro contributo hanno permesso la pubblicazione di quest'opera.

Stefano Novelli

Emidio Santoni - Nazareno Albertini - Luigi Girolami - Vittorio Marucci, ***I Movimenti franosi in Appignano (secoli XVI-XX)*** Giannino e Giuseppe Gagliardi Editori, Ascoli Piceno 2005, pp.158, ill/ b. e n.

Un volume come questo risulta di particolare interesse per la migliore conoscenza di una parte del nostro territorio piceno che, globalmente, è risultato, nei secoli, e risulta tutt'ora, particolarmente soggetto a movimenti di carattere franoso; oltre alla straordinaria attualità dell'argomento in un momento, dove il verificarsi di eventi catastrofici di diversa natura ed importanza hanno contribuito ad una crescita della coscienza per la salvaguardia ambientale, idrogeologica e geotecnica .

L'importanza del fenomeno franoso nel territorio di Appignano è messa in risalto già dal primo capitolo, *Una convivenza difficile*, a cura di Emidio Santoni e Nazareno Albertini che iniziano riportando la frase conclusiva dell' intervento sui fenomeni correlati alle caratteristiche geotecniche del territorio comunale, dell'allora sindaco Enrico Vecchiotti il quale, nella seduta ordinaria del consiglio comunale di Appignano del Tronto del 15 settembre 1907 concludeva in modo quasi fatalistico : "*... le frane sono un avvenimento ordinario nei dintorni del paese*".

Dopo un breve excursus sulle *Prime notizie delle frane, La memoria delle frane negli archivi ecclesiastici , Il '600 secolo di crisi e di decadenza,* ha inizio l'analisi della situazione franosa nel '700 che, non a caso, viene definita *SAECULUM HORRIBILE*; qui vengono riportate numerose notizie sulle frane ed attraverso l'esposizione dei verbali delle diverse adunanze consiliari si cerca di porre in risalto due aspetti fondamentali riguardanti la soluzione del problema. Il primo di natura tecnica che riguarda la scelta della soluzione progettuale, così come si evince dall'ipotesi dell'Arch. Lazzaro Giosafatti che, dopo aver attentamente rilevato la situazione propone di costruire dodici briglie indicando anche materiali e tecniche di esecuzione, oppure, in alternativa, optare per altre proposte che prevedono la variazione del percorso del fosso incriminato.

Il secondo, di natura economica, riguarda la spesa necessaria per realizzare le opere; e qui vengono riportate le richieste di tassare i possidenti non residenti, di sospendere il servizio del maestro e devolvere il suo compenso a vantaggio delle opere; si ipotizza persino di ridurre il servizio del medico, unitamente ad altre drastiche soluzioni tese tutte a recuperare le risorse necessari all'esecuzione dei lavori.

Il capitolo continua con l'analisi del XIX secolo, anch'esso attraversato da eventi di instabilità geotecnica e relativa ricerca di soluzioni, mediante l'esposizione di documenti ri-

guardanti computi metrici estimativi, quindi la scelta dei materiali i costi degli stessi, dei trasporti, della posa in opera, etc.; si conclude con l'esame delle ultime frane riportando ancora una volta una frase del sindaco Vecchiotti che, sempre nel discorso del 15 settembre 1907, affermava: "*L'abitato di Appignano è continuamente minacciato nella stabilità e in tutte le sue parti per cui deve temersi che gravissime sciagure possano colpirlo*". Analizzando i registri dei consigli e delle delibere di giunta del comune di Appignano, gli autori espongono il nascere di nuove situazioni franose, i progetti e le relative soluzioni presentate o adottate, la descrizione dell' esecuzione di alcune opere e relative spese il tutto corredato da una serie di interessanti fotografie d'epoca.

Nel capitolo *La possente mole di un castello tra i calanchi*, curato da Luigi Girolami, viene ripercorsa la storia materiale del castello, evidenziandone l'importanza strategica, l'estensione territoriale ma soprattutto, attraverso la lettura dei documenti di alcuni disegni, si fa una minuziosa ricostruzione del castello stesso, visto come:...*complesso fortificato, solido, robusto e messo in essere con maestria sovrana, appare come un rettangolo munito sul fronte orientale da nove torrioni "rompitratta" dotati di scarpatura antibombarda*.... La descrizione continua poi analizzando *La rocca (arce o cassero); le cannoniere; la torre di avvistamento* e si conclude esaminando tutti gli elementi caratteristici messi in risalto dalla "*PIANTA DEL GIOSAFATTI*" che descrive con minuziosità quasi fotografica del castello e l'avanzare delle frane.

Nell'ultimo capitolo, *I Giosafatti, Pietro Maggi e le frane di Appignano*, l'autore, Vittorio Marucci, analizza le relazioni dei vari tecnici che si sono succeduti e fa notare come le conclusioni sull'analisi dei terreni, i fenomeni di erosione e degrado, composizione litostratigrafia, siano state particolarmente dettagliate e rispondenti alla realtà, mancanti di quei dati che solo una rilevazione moderna eseguita con i nuovi sistemi diagnostici può dare, così come gran parte delle soluzioni adottate risultano, per collocazione, distribuzione, dimensione, analisi dei prezzi, essere definite secondo modalità di intervento odierne.

Il testo si conclude con una appendice documentaria e con una relazione del Prof. Ing. Attilio Moretti del Servizio Geologico d'Italia *Sui franamenti di Appignano* nella quale, dopo l'inquadramento geografico e geotecnico del territorio e successiva analisi del comportamento meccanico dei terreni e degli ultimi movimenti franosi, suggerisce dei provvedimenti da mettere in atto prima di procedere con interventi di consolidamento e contenimento.

Stefano Novelli

"Porto vecchio", rivista dell'Assessorato alla Cultura del comune di Porto Sant'Elpidio, a cura di Giovanni Tombolini e Anna Rita Traini.

Giunta quest'estate al suo quarto anni di vita, in quanto il primo numero è stato pubblicato nel dicembre 2002, questa rivista - che porta il sottotitolo di "Pubblicazione semestrale dell'aula della Memoria" - si colloca degnamente nel panorama delle pubblicazioni con intento di storiografia locale, contribuendo nella ricostruzione del passato Piceno. Gli scopi molteplici sono dichiarati nelle pagina d'esordio del primo numero che riportano altresì la cronaca dell'inaugurazione della sede dell'istituzione.

I due curatori sono anche gli autori della massima parte dei contributi ed il loro interesse spazia dall'archeologia alle vicende contemporanee, con speculazioni in ambito antropologico, folkloristico e lessicale. Sempre ricchi sono i corredi fotografici che danno il senso di una realtà nei suoi processi evolutivi, nei suoi protagonisti più o meno noti, trattati costantemente con affettuosa partecipazione rievocativa.

Il contesto di Porto Sant'Elpidio come entità autonoma, pur insistendo su un'area di antichi insediamenti romani come Novana e Cluana, ha una storia recente, in quanto risulta appartenere ad una municipalità formatosi con il distacco dall'antico castello di Sant'Elpidio a Mare quasi mezzo secolo fa. Per la circostanza assunse nello stemma comunale il simbolo di una barca a vela accanto a quello di un'ape, entrambi sorvegliati da un sole splendente, chiari riferimenti al rapporto con il mare ed all'operosità della sua gente.

I sei numeri finora usciti, e di cui siamo venuti in possesso solo di recente, hanno tenuto fede agli enunciati di fondazione, tra i quali abbiamo accolto con piacere quelli indirizzati alla ricostruzione dei rapporti della costa elpidiense con il mare. Leggiamo nella riproduzione anastatica della petizione a stampa tesa ad ottenere l'autonomia comunale, datata al 1924, a pag. 20: *La pesca ed il commercio del pesce. Altra fonte notevole di risorsa del Porto, in relazione diretta con la posizione sul mare, è l'industria peschereccia.*

Chi non ha visto....i nostri uomini semivestiti, abbronzati dal sole, con la loro pipa in bocca, la cintura a tracolla, retrocedere passo passo dalla riva del mare per tirare con serafica pazienza, ma con opera snervante, la "tratta", coadiuvati dalle mogli, dalle figlie loro, che al gravame delle faccende domestiche sanno aggiungere tale attività degna invero d'ogni ammirazione?

Tale pesca con la sciabica o tratta è assai praticata nella nostra spiaggia a fondo basso e sabbie sottili, ed è ben redditizia. Accanto a questa fiorisce anche la pesca con le "lancette", con le "nasse" e coi "cocolli"; ed assomma a mezzo milione di lire il provento annuo complessivo che i pescatori ritraggono dal mare.

A fianco poi dei pescatori si contano parecchi pescivendoli i quali provvedono alla vendita nel Paese, ed alla esportazione.

Ci auguriamo che accanto ai diversi brillanti interventi sulla preistoria e la storia antica che ne arricchiscono le pagine, compaiano presto anche lavori di ricerca sul passato che ha avuto risvolti di quel rapporto con il mare, non limitato solo alla pesca.

G. C.

Maria Lucia De Nicolò (a cura di), ***Spettacoli del mare***, Circolo Nautico Cattolica, 2005, pp. 48 in A4, ill. b. e n. + colore.

Fedele all'appuntamento annuale con i propri soci ed i cultori di cose marinare, anche per il 2005 il Circolo Nautico di Cattolica, a mezzo della studiosa che ne cura le pubblicazioni, è tornato a deliziarci con un altro lavoro. L'argomento è ispirato al rapporto dell'uomo, e quindi della sua immaginazione, con particolari creature del mare, quelle che per la loro forma e dimensioni hanno suscitato vari sentimenti di paura o di semplice stupore.

Di queste creature la De Nicolò tratteggia i diversi aspetti derivati dalla mitologia e dalla storia, con l'ausilio di immagini d'epoca e racconti tratti dalla ricca letteratura al riguardo. I capitoli trattati direttamente da lei portano i titoli di *Creature degli abissi* (5-10), *Sirene e Tritoni* (11-13), *Il serpente di mare* (15-20) e *Il capodoglio di Ancona del 1884* (18-20) : essi recano molti riferimenti a pregressi lavori dell'autrice.

Gli altri contributi sono di Ercole Ninni con *Ancora sui mostri marini* (14, tratto da *"Natura"* Rivista di Scienze Naturali 1932), di Enrico Filippo Franzoni *I capodogli di Porto Sant'Elpidio* (21-24, da *"Ancora qualche cosa sul Phiseter macrocephalus. Lac"*, Rivista Italiana di Scienze Naturali 1898), di Carlo Levi *La balena di Alassio* (25-26 da *"Mare. Miti, mostri, segreti, battaglie, avventure"*, Milano 1978), di anonimo *Un pesce mostruoso* (27-29, da *"Distinta relazione del mostruoso pesce preso dai pescatori napoletani nella spiaggia detta il ponte della Maddalena il 16 giugno 1721"*, Napoli e Bologna 1721), di Alfredo Cattabiani *La leggenda di Kraken* (27-29, da *"Acquario"*, Milano 2000) e *Il delfino, il re del mare degli antichi* (37-38 da *"Acquario"*, Milano 2000), di Giovan Battista De Toni *Intorno un gigantesco pesce catturato nell'Adriatico* (34-36, da *"Atti del Reale Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti"*, a.a. 1920-21)), di Giancarlo Costa *Altre storie di delfini* (39-40, da *"Misteri e leggende del mare"*, Milano 1994), di Enzo Valentini *Un delfino nella rete* (41, tratto da *"Un mare di motori"*, Loreto 2004), di Emilio Ninni *L'origine e l'intelligenza dei delfini secondo i nostri pescatori* (42 tratto da *"Neptunia"* 1903), di Virgilio Lilli *Il delfino è una brava persona* (43-44 da *"Il piacere della Pesca"*, Milano 1960) ed infine di Giancarlo Costa *Salviamo i delfini* (45, da *"Misteri e leggende mare"*, Milano, 1994).

Tutti i testi sono di agevole lettura e corredati da illustrazioni di forte impatto visivo.

L'opuscolo, prima delle pagine dedicate agli sponsor, enuncia i suoi programmi e le manifestazioni per l'anno 2005.

Una breve considerazione, a conclusione di queste note e per rimarcare le differenze di pensiero, riguarda la categoria mentale del delfino che ispirava i pescatori piceni; questi uomini hanno considerato l'animale sempre e comunque un traditore, un parassita, un nemico e, sino a quando non ne è stata decretata la salvaguardia ecologica, esso veniva deliberatamente catturato ed ucciso, quindi la sua carne veniva venduta per le strade con l'entusiastica promozione di *"Vitella di mare!"*. Chi dei vecchi sambenedettesi o sangiorgesi non ne ha mangiato, scagli la prima pietra.

Dino Palma

Lino Bellizzi, ***Villa Badessa. Oasi Orientale in Abruzzo***, Edizione Tracce, Litografia Brandolini, Pescara 1994, pp. 367 - Ill. b. e n. + colore, oltre a 26 pp. non numerate con illustrazioni b. e n. + colore.

Dobbiamo ad un omaggio del nostro amico di redazione Pietro Cupido l'essere venuti in possesso di questo volume, che ci è apparso di grande interesse e degno di una divulgazione più ampia di quella alla quale era stato destinato. Un'opera curata in molti particolari, sia dal punto di vista documentario che iconografico, dedicato *Alla memoria grata e riconoscenza del Fondatore e 1° metropolita dell'Eparchia greco-albanese di Lungro (CS) Mons. Giovanni Mele nel 75° Anniversario della costituzione della Diocesi.* Più sotto a questa dedica troviamo una frase che chiarisce le ragioni più lontane che hanno mosso l'autore a lasciarci tale testimonianza *A Dio ed alla Tuttasanta Theotòkos Maria Odighitria in onore, riconoscenza e ringraziamento per il 45° del mio Sacerdozio ed il 35° di vita pastorale tra la Comunità di Villa Badessa (Pe) nel 250° anno della sua immigrazione in Abruzzo, 1743. Nel 550° anniversario dell'Eroe Skandeberg che, abbandonato le insegne del Sultano, si impadronisce di Kroja, iniziando la riscossa dell'Albania contro i Turchi, 1443.* Bellizzi rafforza poi queste ragioni nella premessa, ispirato... *dall'amore alle patrie ed avite tradizioni...* e dal bisogno di lasciare alle nuove generazioni una testimonianza storica, costruita *...setacciando avvenimenti sicuri e vagliandoli criticamente.*

Il primo capitolo è dedicato alla ricostruzione di lungo periodo delle vicende del popolo albanese, dalla loro origine caldeo-babilonese, del loro essere a lungo nomadi, del loro rapporto con i romani, delle dominazioni normanne, greche, latine, angioine e bulgare, sino alla prima invasione turca del 1368, attraverso la caduta di Kroja, le rivolte contro il regime ottomano. Il secondo capitolo passa in rassegna il fenomeno delle emigrazioni albanesi verso la sponda occidentale, sotto la spinta delle invasioni ma anche delle secessioni religiose, indicando le date ed i luoghi principali degli approdi e le maggiori persistenze della loro presenza in Italia.

Più ampio spazio al loro inserimento, con il supporto di dati numerosi e statistici, è dato nel capitolo terzo, ove sono riportate le cifre fornite nel 1961 in una pubblicazione del Club Italiano degli Albanesi (ben 94 gli insediamenti esistenti a quella data). Il libro prosegue per altri 27 capitoli ove sono presi in esame i costumi, i riti, la lingua, la cucina, le peculiarità artistiche e la storia di alcuni di quegli insediamenti e di Villa Badessa in particolare. Altri capitoli riguardano il ruolo degli Albanesi nelle diverse vicende della penisola, uno dei quali si riferisce alla famosa "Falange Macedone" che ebbe a prestare servizio durante il regno di Carlo III di Borbone, a metà del '700. Tutti gli argomenti presi in esame si avvalgono di un discreto supporto di note.

Particolarmente ricco e suggestivo è il corredo iconografico riferito al recente passato ed ai reperti religioso-artistici di quelle popolazioni. Uno spaccato di storia talvolta rimosso, che serve a guardare con diversa attenzione i fenomeni di integrazione demografica i quali perdurano attraverso un mare dalle vicende e dai destini inscindibili.

Stefano Novelli

Carla Mascaretti (a cura di) ***Sguardi di donne, 6***, Capodarco Fermano edizioni, 2005, pp. 128, ill. b. e n.

Questa piccola collana, fatta di poesia, immagini e storie, curata dalla nostra collaboratrice Carla Mascaretti, questa volta si colloca nell'ambito delle celebrazioni di Silvio Zavatti (vedi in "Cimbas" n° 29 l'articolo della stessa Mascaretti), e va mostrando, insieme a diversi aspetti della poesia marchigiana al femminile, anche una valenza di recupero della memoria storica legata al mondo marinaro.

Qui troviamo componimenti, oltre a quelli della curatrice, di Milvia Maistro, di Monia Ciminari, e di Ilenia Lattanzi. La novità è rappresentata da una raccolta di poesie di Zavatti ove sono state messe in versi le sue esperienze e le sue sensazioni in mare, nei rapporti con il mondo degli eschimesi, nel corso delle esplorazioni polari. Si tratta, nel caso di queste ultime, di veri e propri inediti che portano il titolo di "L'altro sguardo". Ad esse fa da prolusione un articolo, pubblicato dal Zavatti sulla "Voce Adriatica" del novembre 1952, dal titolo *Folklore civitanovese che scompare*: praticamente litigi tra le donne del popolo, il loro linguaggio asciutto e metaforico, soprattutto la mimica che accompagnava i vari livelli del confronto pubblico tra le protagoniste. Comportamenti che si rinvenivano in tutta la costa e che rivelano segnali di contiguità nelle popolazioni marinare presso le quali era ancora possibile osservarli sino a mezzo secolo addietro.

Alcune delle autrici si sono cimentate anche nel dialetto locale, come è il caso della Maistro di cui abbiamo apprezzato la sua "Il teremoto del Settantadò", "Piazza Caure" e "L'aquilò", tenere rimembranze in dialetto anconetano. Concettualmente più impegnative le rime di Monia Ciminari ed Ilenia Lattanzi che si fanno apprezzare per un'uso mirato della parola come strumento di sintesi del loro lirismo interiore. La prima dedica versi anche alla figura del pescatore. E' Teresa Chiari ad affrontare con coraggio, in due diverse poesie, il ricordo della scuola di Beslan e quello della scuola di San Giuliano.

Le autrici intervallano i componimenti in versi con alcune brevi pagine in prosa dando un senso più completo ad alcuni ricordi ed ai sentimenti che esprimono.

Abbiamo lasciato per ultimo Carla Mascaretti perché ci ha fatto la sorpresa di una memoria, quella della zia pescivendola, "Zè Marì". Se l'avessimo saputo prima di questa sua composizione l'avremmo utilizzata all'interno del nostro lavoro sul pesce edito di recente, dove la stessa memoria è stata ripercorsa da diversi autori.

Rimediamo in parte trascrivendo alcuni di quei versi che sono in vernacolo sambenedettese, di cui l'autrice conserva tracce indelebili per il tempo vissuto nella vicina cittadina di mare sin dall'infanzia.

Te revede angore/su pe' la coste/ 'nghe la cascette de lu pesce/ su la cocce/ n'atre su lu fianghe/ e la mà, chell'atre/ che ccumedì/ 'na vote une/ 'na vote n'atre...
e tu ti sci fatte/ la coste ffine a 'Ccumele/ pe pertà lu pesce fresch/ de Sammenedette...
E tu bbennanghe stracche/ scive cundende de tutte/ lla gende che te veceì/ e te facì devendà più belle. L'ucchie nere/ leccechì, la vocche s'allarghì/ parì 'na rose/ che s'aprì/ nu fiore bianghe.

G. C.

Franco Tozzi, ***Come sei cambiata. Omaggio a San Benedetto***, FastEdit, Acquaviva Picena, 2005, pp. 344, Ill. b. e n. + colore.

Grazie al patrocinio della Confesercenti della provincia di Ascoli Piceno e della Cooperativa "Riviera delle Palme", che hanno intuito il valore di una pubblicazione di questo tipo ed hanno apprezzato la fatica del suo autore, ha visto la luce, proprio a conclusione del 2005, il volume dell'amico Franco Tozzi. Un volume fatto soprattutto di immagini, ma anche di parole. Parole di struggente nostalgia per un passato raccontato nelle cartoline d'epoca, in scorci di fotografie conosciute o inedite, raccolte da amici o scattate dall'autore, in una sorta di pellegrinaggio tra rimpianto e compiacimento per un presente comunque ricco di suggestioni. Parole concise in grado di comunicare sentimenti autentici, con qualche simpatico intervallo dialettale fatto di recuperi di versi della poesia locale.

Pur nativo di Offida, Tozzi ha maturato l'adolescenza ed il resto della sua vita a San Benedetto, immedesimandosi con i suoi umori, le sue storie, la sua gente, finendo per avvertire una sorta di sentimento di gratitudine per questa città ed il suo percorso evolutivo. Nella presentazione e nella premessa dà conto di questo bisogno di "frastire" (forestiero), ritenendosi - proprio in ragione di questa sua "estraneità" iniziale - in grado di capire ed apprezzare meglio quanto per altri, nativi, appare invece scontato e forse visto con distrazione.

Un recupero documentario importante, al di là del valore estetico che innegabilmente il libro possiede, grazie anche ad una cura editoriale particolare ed a quanti, con competenza, hanno collaborato nella redazione.

La prima parte è dedicata ad una sorta di carrellata comparativa tra il passato ed il presente, di vie, edifici e spazi rappresentativi, persone, per poi affrontare, nel capitolo successivo - "I luoghi della memoria" - i temi del lungomare, della Palazzina Azzurra, della Cattedrale, del fosso dell'Albula, dell'Ospedale, del Porto, del Mercato Ittico.

Non mancano forti riferimenti al passato marinaro ed alla contemporaneità del ruolo che San Benedetto esercita sul mare, sia nell'attività della pesca, come in quello del diportismo nautico e soprattutto nel turismo. A questo tema è dedicato un lungo capitolo "I lavoratori del mare" ove tratta anche il ruolo della donna.

Significativo è l'apporto sulla componente tragica della storia sambenedettese, derivante dagli eventi della Seconda Guerra Mondiale e dalle tragedie sul mare.

Un capitolo speciale è riservato alla "Scultura viva" ossia alle opere che vengono realizzate nel concorso annuale con i massi di travertino che costeggiano la passeggiata del molo sud, mettendole in raccordo con i due monumenti, quella situato sulla prima curva del porto, di Cleto Capponi , dedicato al pescatore, e l'altro di Alberto Lupo, che rappresenta il "Gabbiano Jonathan". Una sola involontaria svista riguarda l'individuazione del luogo di sepoltura del curato Mons. Sciocchetti nella cappella dedicata ai Caduti del mare, nella chiesa della Madonna della Marina: il corpo del mitico curato dei pescatori è rimasto purtroppo a S. Francisco dove era emigrato negli anni '30.

Comunque una piccola gemma che arricchisce la produzione libraria tesa ad esaltare questo centro adriatico e la sua storia, fatta di bellezza ma anche di sofferenze, di ricordi e pure di impegni nel presente.

Dino Palma

Pier Luigi Cavalieri, ***Civitanova Marche tra passato e presente, Storie di una città adriatica***, Biblioteca Comunale di Civitanova, Gruppo Editoriale Marche, Civitanova, 2006, pp. 150, ill. b. e n.

Civitanova Marche, piccola città del Medio Adriatico per secoli marginale si trasforma a fine Ottocento e nel corso del Novecento in un dinamico centro industriale, commerciale e turistico. Questa è la premessa di copertina al libro, il quale raccoglie *....articoli già pubblicati sul "Corriere Adriatico" e sul "Corriere News" che colgono i momenti salienti della sorprendente metamorfosi di Civitanova, senza trascurare la storia precedente. Vengono così rievocate le vicende della marineria, dell'industria calzaturiera e del turismo balneare, mentre un'inaspettata vivacità culturale della cittadina emerge dalle biografie di Sesto Bruscantini e Silvio Zavatti come in quelle di Arnoldo Ciarrocchi e dei suoi amici.*

Si tratta di contributi pubblicati tra il 2003 e il 2005 con l'aggiunta dei testi inediti della presentazione dei due volumi, rispettivamente di Mariano e Angelo Guarnieri e di Andrea Foresi.

Dopo la presentazione di Luca Patrassi e la premessa dell'autore, il volume inizia con il capitolo su le "Storie" e subito incontriamo la simpatica rievocazione della toponomastica antica con *Quando i nomi delle vie fanno la storia.* Nelle pagine successive segnaliamo *Civitanova Fermo, un rapporto difficile, Una storia di persecuzioni, Emigranti in ogni angolo del mondo, Già nell'800 movida in spiaggia*, quest'ultimo quale contributo alla scrittrice Sibilla Alerano, presente per diversi anni nel piccolo centro costiero.

Di specifico nostro interesse, nella sezione "La marineria", sono *A pesca duemila anni fa, Erano i tempi dei pirati, Una vita di mille sacrifici, Il fascino delle "lancette", Mugnitti che passione, Cento "lancette" per il porto, Pesca, tuffo nel passato.* Quest'ultimo "pezzo" riporta un'intervista realizzata con Primo Recchioni, pioniere nella vendita del pesce, appassionato anch'egli di storia, testimonianza preziosa nelle ricostruzione di uno spaccato del mondo marinaro da noi trattato di recente nel volume "Pesci, pescivendoli e pescherie".

Argomenti diversa valenza ma comunque di interesse storiografico incontriamo nel capitolo "Passato/presente" e nel successivo "Personaggi". Segnaliamo qui l'omaggio all'amico di Corridonia, Claudio Principi, maestro di ricerca e divulgazioni delle tradizioni popolari del contesto maceratese.

Non poteva mancare infine l'omaggio al celebre civitanovese di adozione, Zavatti, nel capitolo di chiusura *Silvio Zavatti, l'uomo e l'esploratore.*

Ovviamente non si tratta di un lavoro con pretese di assoluta scientificità ma in esso troviamo molti spunti di verità minori, di vicende e personaggi accantonati dalla storia, per le quali aver restituito visibilità rappresenta comunque un merito; così come un merito è l'aver usato una prosa quanto mai scorrevole e semplice, consona ai temi del mondo che vuole rappresentare.

Stefano Novelli

Finito di stampare nel mese di Marzo 2006
dalla **Tipolitografia "GRAFITALIA"**
Via S. M. Goretti, 15 - Tel. e Fax 0735.86457
63039 S. BENEDETTO del TRONTO (AP)