

03 DL Notizie 2022 Vol XVI

DL Notizie 14 febbraio 2022

CULTURA E ATTUALITA' DI TERRA E DI MARE

www.deciolucano.it

[Gas e Nucleare risorse verdi](#)

IL NOSTRO BLOG DEL PENSIERO, DELLA STORIA,
DELL'ATTUALITA'

Nell'interno:

L'analisi: vent'anni di Euro, storia e cronaca contemporanea
di Tobia Costagliola; Storia e storiografia della Navigazione di
Marco Macciò; Le osservazioni di Silvestro Sannino;
Ricognizioni nella Marina Mercantile Italiana
“gli armatori di Chio e l'eredità imprenditoriale genovese”
di Francesco Pittaluga“. Gli aneddoti di capitano Franconi, la Royal
Navy ai tempi di Francis Drake. Letture, riviste eventi.

o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o

L'ANALISI

di Tobia Costagliola

*I VENT'ANNI DELL'EURO - SECONDA PARTE
STORIA E CRONACA CONTEMPORANEA*

Navigando nella sua analisi Tobia Costagliola ci regala un pezzo di storia nell'anniversario della nascita della moneta unica europea, indispensabile per chi opera nel settore , per chi vuole imparare , la scuola, per chi vuole archiviare il percorso della moneta unica che ovviamente si intreccia con la costituzione della Europa Unita , argomento che sarà approfondito nei prossimi numeri . La Banca Centrale europea, da Draghi a Lagarde, se vogliono come hanno fatto entrare nello spirito europeo devono operare con le monete (che non sono tutte paritarie , vedi il rapporto € Italy e € germanico) calmierando sui prezzi ed evitando impennate tipo spread o prezzi in ascesa, specialmente oggi con la crisi energetica e che tutti sperano o si illudono di risolvere con due pale eoliche... Lascio a Costagliola la sua premessa, ma credo fermamente che la sua preparazione, la sua correttezza nella ricerca (cui Tobia ci ha abituato) non potevano rimanere fuori dalla porta della nostra cultura, del nostro Notiziario che come in questo numero raccoglie importanti e svariati contributi da parte di nostri collaboratori che ringraziamo. (DL)

Una breve premessa

Continuiamo la cronologia storica di quelle iniziative che , dopo la seconda guerra mondiale , hanno portato alla Unione Europea ed alla moneta unica. Trattandosi di storia e cronaca contemporanea , ho attinto, per questa mia incompleta narrazione, alla Storia d'Italia di Indro Montanelli, alla mia memoria personale ed agli archivi di quotidiani come Corriere della Sera, Repubblica, il Sole24ore, Avvenire, ecc., filtrata dalla attendibilità dell'Enciclopedia Treccani.

E' d'obbligo fare un piccolo passo indietro per meglio individuare e ricordare alcune date che corrispondono ad altrettante pietre miliari del percorso di pacificazione e di

costruttiva collaborazione tra le nazioni , soprattutto quelle dell'Europa. (T.C.)

1940-1941: Manifesto di Ventotene , PER UN'EUROPA LIBERA E UNITA

Per noi “europei”,italiani soprattutto, non va dimenticato il valore profetico del manifesto che già nel 41 con grande lungimiranza tracciava le basi per un nuova organizzazione degli stati europei dopo la prevedibile ed inevitabile fine del nazismo e del fascismo.

Questo manifesto, quasi un'utopia, è il punto di partenza di una cooperazione e di una integrazione tra gli Stati d'Europa, ancora oggi incompiuta ,nonostante il laborioso cammino percorso. Il Manifesto di Ventotene fu scritto, a 4 mani, da Altiero Spinelli ed Ernesto Rossi con il contributo del socialista ebreo Eugenio Colorni, di sua moglie U. Hirschmann, e di altri antifascisti non comunisti come G. Braccialarghe, Arturo Buleghin, Dino Roberto, Llazar Fundo e Stavro Skendi. Erano tutti confinati dal regime fascista nel carcere a cielo aperto di Ventotene insieme a un centinaio di politici e delinquenti comuni. Elaborarono la loro dottrina di Stato Federale ispirandosi a ideali che già circolavano in Europa da circa un secolo e mezzo e, partendo dall'analisi delle ragioni che avevano provocato due guerre mondiali , si ispiravano, contemporaneamente, alle riflessioni di L. Einaudi sulla crisi dello Stato-nazione.

Il titolo completo , quando fu diffuso clandestinamente in Italia ed in Europa era “Il Manifesto per un'Europa libera ed unita”. Punto di partenza era la necessità di offrire all'Europa il progetto di un nuovo sistema fondato sull'interdipendenza degli Stati e non più sull'equilibrio fra “Stati Sovrani”. Il Manifesto fu diviso in 3 parti: una dedicata alla crisi della società

moderna, l'altra all'unità europea dopo la guerra, entrambe scritte da Spinelli, e la terza, scritta da Rossi, alla riforma della società. Secondo lo stesso Spinelli, del Manifesto restano attuali tre elementi di valutazione: la necessità di un'azione politica per la realizzazione della Federazione europea nel tempo presente, la continuità di quest'azione affidata a un movimento di rivoluzionari di professione, l'adesione al progetto di unire l'Europa su basi federali come metro di giudizio delle forze politiche tradizionali (cfr.P.V.Dastoli, Enc.Treccani). Quando Spinelli fu liberato, nel '43, fondò a Milano il Movimento Federalista Europeo che inizia la battaglia federalista internazionale e comincia a diffondersi in Europa come MFE e , nel '44, in Francia nasce il CFEE (Comitato Francese per la federazione europea). Aderiscono personalità di spicco come Leo Valiani, Adriano Olivetti, Luigi Einaudi e altri esponenti politici , senza contare che l'idea europea aveva sostenitori convinti e prestigiosi come De Gasperi, Adenauer, Schumann e finanche Winston Churchill (anche se un po' meno convinto).

17 marzo 1948. Trattato di Bruxelles per l'istituzione della UEO UEO era la sigla che identificava l'Unione Europea Occidentale istituita a Bruxelles il 17 marzo 1948, tra il Belgio, la Francia, i Paesi Bassi, il Lussemburgo e la Gran Bretagna, allo scopo di organizzare una difesa collettiva nel caso di una rinnovata politica aggressiva della Germania e, nel contempo, di promuovere tra gli stati stessi la cooperazione economica, sociale e culturale. In realtà non si trattava di una esigenza di sicurezza nei confronti dell'ancora inerme Germania ma di un concreto pericolo derivante dall'Unione Sovietica che stava allargando la sua egemonia sull'Europa Orientale. L'Europa occidentale e la sua popolazione temeva che il Piano Marshall potesse essere inficiato dalla espansione sovietica e, limitandosi al solo impegno economico, avrebbe lasciato l'Europa sguarnita

di adeguata difesa. Tra l'altro, l'atteggiamento dei partiti comunisti europei, specialmente d'Italia e Francia, non era favorevole ad ulteriore "ingerenza"(sic!) degli USA nella disastrosa Europa. Come vedremo, l'UEO non diede sensibili risultati e subì, successivamente, sostanziali modifiche (1954)

4 aprile 1949: istituzione della NATO

Fin dalla spartizione della Germania, l'Unione Sovietica cominciò ad isolarsi "in blocco" con i suoi paesi satelliti. Nonostante la UEO, come sopra accennato, le tensioni ed i timori dell'Europa Occidentale, generate dalla pressione minacciosa del "Blocco Sovietico", indussero gli USA, già coinvolti nel Piano Marshall, a promuovere una alleanza intergovernativa più estesa ed articolata per la sicurezza, e la "difesa collettiva". Questa alleanza, sottoscritta a Washington il 4 aprile del 1949, fu definita NATO (North Atlantic Treaty Organization) e stretta tra gli Stati Uniti, Canada, Regno Unito, Francia, Belgio, Danimarca, Islanda, Italia, Lussemburgo, Norvegia, Paesi Bassi, Portogallo. Il trattato istitutivo della NATO fu il Patto Atlantico che entrò in vigore il 24 agosto dello stesso anno. Tuttavia, nonostante i buoni propositi per il futuro assetto dell'Europa, la Germania fu esclusa da questa alleanza. La Francia ancora troppo "scottata", mal vedeva la formazione di un esercito tedesco.

5 maggio 1949: trattato di Londra, Istituzione del Consiglio d'Europa

"... pestava acqua nel mortaio..." (Montanelli) ma era la prima organizzazione internazionale sorta in Europa.

Gli impulsi mai sopiti per una Comunità Europea, nello spirito di "Ventotene", portarono, il 5 maggio 1949, al trattato di Londra, dove 10 paesi dell'Europa Occidentale (Belgio,

Danimarca, Francia, Irlanda, Italia, Lussemburgo, Norvegia, Paesi Bassi, Regno Unito e Svezia), istituirono il Consiglio d'Europa, la prima organizzazione internazionale sorta in Europa dopo la seconda guerra mondiale. Lo scopo del CdE era quello di evitare che le atrocità della seconda guerra mondiale si ripetessero e di promuovere la democrazia e lo Stato di diritto, i diritti umani, l'identità culturale europea, la ricerca di soluzioni ai problemi sociali in Europa. Il CdE, da una parte venne visto con sospetto dagli USA che temevano un effetto riduttivo sul Patto Atlantico e ,dall'altra , almeno all'inizio, nonostante le buone intenzioni, non riuscì ad assumere una fisionomia operativa efficace con delegati governativi privi di potere. Indro Montanelli , nella sua monumentale Storia d'Italia, vol.10 (anni 1948-65) dà una lapidaria definizione dell'attività del CdE: “ ...pestava l'acqua nel mortaio”. Il 17 ottobre 1989 è stato riconosciuto al CdE lo status di osservatore dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite. Oggi conta 47 Stati membri e la sua sede istituzionale è a Strasburgo.

18 aprile 1951 : trattato di Parigi per la costituzione della CECA)

Continuano le instancabili iniziative alla ricerca di nuove forme di aggregazione in Europa. Ispirati dalla disastrosa esperienza della Seconda Guerra Mondiale e dalle cause che l'avevano determinata, nel 1951, 6 nazioni europee, Belgio, Francia, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi e Repubblica Federale di Germania (tralasciamo le vicende che portarono alla sua costituzione), dopo le iniziative già prese oltre atlantico, diedero un chiaro segnale di vitalità, volendosi muovere “ con le proprie gambe”. Il 18 aprile 1951, fu firmato a Parigi il trattato che istituì la Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio (CECA). L'obiettivo era la creazione di un mercato comune del carbone e dell'acciaio, caratterizzato dalla libera circolazione di tali risorse

all'interno della Comunità Europea e dal libero accesso alle fonti di produzione. La Gran Bretagna, pur avendo aderito al Consiglio d'Europa, avendo interessi e visioni diverse, preferì mantenere il suo "status" di "insularità" ritenendosi "fuori" dai problemi dell'Europa "continentale": atteggiamento che continuerà a mantenere anche successivamente restando "con un piede fuori ed uno dentro", fino a pervenire alla "Brexit" dei nostri giorni. Il trattato costitutivo della CECA(Comunità europea del carbone e dell'acciaio) fu firmato a Parigi il 18 aprile 1951 ed entrò in vigore il 23 luglio 1952. (Il "Mercato Comune" previsto dal trattato viene inaugurato il 10 febbraio 1953 per il carbone e il ferro, il 1° maggio seguente , per l'acciaio. Il trattato aveva una durata di 50 anni ed ha avuto termine il 23 luglio del 2002. La CECA successivamente divenne parte dell'Unione Europea).

Da Schumann a Monnet, il riscatto della Germania

Il progetto fu ideato, qualche anno prima, nella più grande segretezza, in Francia , dal mitico economista e politico Jean Monnet e ispirò il "Piano Schumann" che mirava, anche su sollecitazione di USA e Gran Bretagna, a reintegrare la "monca" repubblica federale di Germania nel consesso occidentale. Robert Schumann, ministro degli esteri francese, uomo di frontiera (era un po' lussemburghese ed un po' tedesco) memore della storiche passate rivalità (contesa per Ruhr, Alsazia, Lorena ecc.) tra Francia e Germania, fece pervenire direttamente ad Adenauer il suo piano che l'approvò senza esitazioni : era per la Germania una imperdibile opportunità di "riscatto" e di cooperazione per la costruzione di una "nuova Europa". Il 9 Maggio 1950, nel corso di una storica conferenza stampa, R. Schumann, forte dell'accordo del governo francese e del governo tedesco occ., rende pubblico il suo progetto e afferma, tra l'altro : " [...] La Francia ha agito essenzialmente per la pace. Ma affinché la pace abbia realmente

delle possibilità di successo, bisogna che vi sia anzitutto un'Europa. Esattamente cinque anni dopo la capitolazione incondizionata della Germania, la Francia compie il primo atto decisivo per la costruzione europea, associandovi la Germania, il che deve trasformare completamente le condizioni europee. Tale trasformazione aprirà la via ad altre azioni comuni, finora impossibili. L'Europa nascerà da tutto questo, un'Europa unita e solidamente impiantata. Un'Europa in cui il livello di vita aumenterà grazie al raggruppamento delle produzioni e all'ampliamento dei mercati che provocheranno il ribasso dei prezzi.[...]Ecco il modello da seguire. Non si tratta di un nuovo accordo tecnico sottoposto all'aspra contrattazione di negoziatori. La Francia tende la mano alla Repubblica federale di Germania proponendole l'associazione su piede d'uguaglianza, in seno ad una nuova entità, incaricata anzitutto della gestione comune del carbone e dell'acciaio dei due paesi ma, in un secondo tempo, di porre la prima pietra della federazione europea.”

L'enfasi di Schumann era dovuta anche (o soprattutto) alla consapevolezza che quella era l'occasione per regolare, su basi durature e pacifiche, l'utilizzo delle risorse di un vasto territorio che era stato per lungo tempo la causa delle contese tra i due Paesi.

Alcide de Gasperi dimenticato ?

Ho rilevato che, all'epoca, non fu dato un adeguato risalto alla partecipazione al progetto di Alcide de Gasperi, europeista convinto che, pur nella sua posizione di rappresentante di una nazione “sconfitta” e disastrosa, spingeva i suoi omologhi verso forme di aggregazione fra gli Stati Europei, memore di quello storico manifesto di Ventotene del 1941, ben noto e condiviso anche a Parigi.

Va anche detto che Alcide De Gasperi, Konrad Adenauer, Jean Monnet e Robert Schumann appartenevano a una generazione cresciuta all'epoca degli Stati nazionali e del nazionalismo, ma vennero segnati anche dal loro provenire da terre di confine. La loro esperienza li spinse a promuovere lo scambio e la collaborazione tra nazioni nonché a riconoscere prima di altri la necessità di una cooperazione a livello europeo". (cfr Degasperiana: Sulle tracce dei padri dell'Europa).

E' ovvio che non ci si poteva attendere dagli storici o dai "media" francesi un'apologia del "Manifesto di Ventotene" ma credo che , oggi , tutti sarebbero in grado di confermare quanto quelle poche paginette abbiano veramente influenzato e guidato le coscienze e le menti di coloro che hanno poi meritato il titolo di Padri di un Europa che prometteva bene, ma che è rimasta, ancora oggi, lontana dalla meta prefissata. A causa dei loro "figli" che hanno perso la memoria e la "bussola", distratti da cieco egoismo, carenza di visione a lungo termine e anacronistico nazionalismo che è sempre pronto ad emergere con conseguenze disastrose come "Historia docet".

27 maggio 1952. Firma a Parigi del trattato per la CED (Comunità Europea per la Difesa)

Nella visione di una Europa unita non può non trovar posto anche il progetto di una difesa comune, così come la politica, l'economia, la finanza, la moneta, una costituzione. Il trattato per la costituzione della CED (Comunità Europea di Difesa) fu firmato dai 6 paesi costituenti la CECA. L'azione di Spinelli e del MFE fu decisiva per la sua creazione. Montanelli scrisse che fu il più ambizioso e più sfortunato tentativo per dare alla costruzione europea una struttura veramente integrata in un settore di particolare importanza e delicatezza: quello delle Forze Armate. Lo scoppio della Guerra di Corea aveva creato il

timore di una prossima invasione sovietica dell'Europa. Il consiglio d'Europa, allargato alla CECA, votò una risoluzione per la costituzione di un esercito europeo sotto il comando della Nato, gestito da un ministro europeo della difesa. La struttura di questo apparato, condizionata dalla necessità di evitare un riarmo tedesco, prevedeva che ogni nazione partecipante assegnasse al costituendo esercito europeo una divisione, fermo restando il mantenimento di un esercito nazionale. La Germania, invece, avrebbe dovuto armare solo la divisione destinata all'Europa. I tedeschi, dalla classe politica ai cittadini, erano favorevoli a questo principio che escludeva un riarmo più generale del Paese. Nonostante la risoluzione, molte furono le perplessità soprattutto in Francia e in Italia prima che il piano fosse approvato con un trattato. Va detto che, in Italia, le "sinistre", già contrarie al Patto Atlantico, erano fortemente contrarie ad una CED. Per giungere alla firma del trattato, nel 1952, gli Stati Uniti diedero un ultimatum minacciando di armare un esercito tedesco se non si fosse firmato al più presto il patto istitutivo della CED, la comunità europea di difesa. Il patto venne firmato il 27 maggio 1952 e i vincitori restituirono alla Germania la piena sovranità nazionale. Ma il trattato doveva essere approvato dai parlamenti dei singoli Stati. La morte di Stalin aveva ridotto la tensione tra i due blocchi e altre situazioni come la guerra d'Indocina e cambiamenti politici interni, avevano indotto la Francia a temporeggiare fin quando, soltanto nel 1954, l'Assemblea Nazionale decise di rigettare il trattato. Anche l'Italia, "a rimorchio" della Francia, non aderì ed il trattato restò lettera morta. A questo punto, la minaccia degli USA fu attuata indirettamente per l'intervento di Eden (Primo Ministro inglese): l'Italia e la Germania vengono invitate ad entrare nell'Unione Europea Occidentale (UEO), viene approvato il trattato di Bruxelles modificato (l'originale è del 1948), inoltre la Germania può ricostituire un proprio esercito

con limitazioni nel numero di soldati e di armi. La sentenza storica, un po' distorta, fu che " la CED non è mai entrata in vigore a causa della mancata ratifica da parte della Francia".

23 ottobre 1954.Parigi. Modifica del trattato di Bruxelles del 1948 per la UEO

Nel 1954, dopo il fallimento del tentativo della CED, la UEO, l'organizzazione politico-militare, creata col Trattato di Bruxelles del 1948, fu trasformata con l'adesione della Repubblica Federale di Germania, dell'Italia, Francia ed altri paesi. La nuova UEO era costituita da 28 paesi che godevano di 4 status differenti:

membri effettivi (Belgio, Paesi Bassi, Lussemburgo, Francia, Regno Unito, Italia, Repubblica Federale di Germania, Grecia, Spagna e Portogallo); membri associati (Ungheria, Islanda, Norvegia, Polonia, Repubblica Ceca e Turchia); osservatori (Austria, Danimarca, Finlandia, Irlanda e Svezia) e partner associati (Bulgaria, Estonia, Lettonia, Lituania, Slovacchia, Slovenia e Romania).

Rimasta pressoché inattiva per 30 anni, essendo la sua funzione difensiva espletata dalla NATO, l'UEO venne riattivata nel 1984 per la creazione di un'identità europea di difesa. Consistette di un Consiglio, con sede a Bruxelles, di un Segretariato (che nel 1993, nel quadro della crescente collaborazione con NATO e UE, è stato portato da Londra a Bruxelles), di un'Assemblea parlamentare, di un'Agenzia per il controllo degli armamenti e di un Istituto di ricerca. Le attività dell'UEO sono state trasferite all'Unione Europea nel 2011.

1-3 giugno 1955: Conferenza di Messina: una politica europea atomica

Sei Stati della Comunità europea del carbone e dell'acciaio delineano le tappe per la creazione del Mercato europeo comune e della Comunità europea dell'energia atomica.

25 marzo 1957. Trattati di Roma. Nasce la CEE (Comunità Economica Europea) e la Comunità Europea.

Continua il lento, graduale e faticoso processo di unificazione dell'Europa dopo l'istituzione della CECA che può essere vista, oggi, come una tappa fondamentale verso la Comunità Economica Europea (divenuta Unione europea nel 1992). Già in occasione del trattato CECA, gli Stati membri, sottoscrissero anche una serie di protocolli collaterali sui privilegi e le immunità della comunità che si stava creando, sullo statuto della Corte di Giustizia e del Consiglio d'Europa

La CEE, creata come una Organizzazione internazionale a carattere regionale, fu istituita con il Trattato di Roma del 25 marzo 1957, stipulato dai sei paesi fondatori della CECA (Italia, Francia, Repubblica Federale di Germania, Belgio, Paesi Bassi e Lussemburgo). Nella stessa data, fu firmato il trattato per la costituzione della CEEA (o EURATOM) Comunità Europea dell'Energia Atomica. I Trattati di Roma entrarono in vigore il 1° gennaio 1958. La CEE e la CEEA venivano così ad aggiungersi alla Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio (CECA), creata con il Trattato di Parigi del 18 aprile 1951, e formavano le cosiddette Comunità Europee.

Delle tre Comunità, la CEE è stata indubbiamente, per le più ampie finalità del Trattato istitutivo, quella nel cui ambito si sono realizzati i maggiori sviluppi del processo d'integrazione tra gli Stati membri. (vedi Enc.Treccani)

4 gennaio 1960: istituzione dell'EFTA (European Free Trade Association)

L'EFTA o AELS (Associazione Europea di libero scambio) fu istituita a Stoccolma tra Austria, Danimarca, Norvegia, Portogallo, Regno Unito, Svezia e Svizzera consentendo al Regno Unito di mantenere la sua posizione di privilegio negli scambi commerciali con il Commonwealth, aderendovi dal 3 maggio 1960. L'iniziativa, ancora oggi, appare come una manifestazione di contrasto tra i paesi dell'EFTA al traino del Regno Unito e quelli della CECA, quasi una "ripicca" nei confronti delle tre comunità europee (vedi sopra). (Tra il '70 ed il '91 vi aderirono anche l'Islanda, la Finlandia ed il Liechtenstein. Attualmente l'EFTA è formata solo da 4 paesi: Islanda, Liechtenstein, Norvegia e Svizzera. Tutti gli altri paesi sono gradualmente diventati membri prima della Eec e, successivamente della Eu).

E' paradossale, ma quando parleremo dell'Euro?

Forse sono stato un po' avventato nell'annunziarlo fin dalla prima puntata. Purtroppo, condizionato, da questo mio handicap di risalire alle origini delle cose, ho dovuto ricordare queste origini a me stesso, per meglio comprendere gli avvenimenti successivi anche se sono stati vissuti intensamente e direttamente, da tutti noi. Vi rimando con mille scuse, alla prossima puntata.

Tobia Costagliola

Storia e storiografia, i forzati del mare, i grandi viaggi

di Marco Macciò

Caro Decio, le pagine di Silvestro Sannino sulla storia e la storiografia della navigazione che hai pubblicato nel n. 01 del 4 gennaio, mi hanno indotto a una lunga riflessione, che ti trasmetto, sfidando la tua pazienza di lettore. Come primo effetto, quelle pagine mi hanno riportato alla mente H. W. van Loon, un narratore di temi non solo marittimi, che certamente conosci. Ebbene, quell'olandese (naturalizzato nel 1919 statunitense) in un suo bel libro di 85 anni fa definiva la storia della navigazione "la storia di un martirio umano". Che voleva dire? Che solo da circa un secolo e mezzo le navi hanno cessato per gran parte degli equipaggi d'essere praticamente delle camere di tortura. Infatti, chi allora era disposto a vivere a bordo? Unicamente chi costretto oppure chi succube del fascino di due sirene: la paga consentita dall'imbarco (poiché a terra di denaro ne girava ben poco) e la voglia di scoprire ciò che l'orizzonte cela agli occhi di chi resta a riva. Due potentissimi richiami, però, dal risvolto pesante. Persino – andando al relativamente vicino Ottocento – nel caso dei clipper, velieri i cui marinai per l'epoca erano ben retribuiti (ma solo perché le vele – essendo d'alta qualità per fornire l'ottima resa richiesta - non potevano essere lasciate nelle mani di gente rozza ed ubriacona, quali erano gli equipaggi del secolo precedente). Comunque, a bordo dei clipper dal comandante agli sguatterci si lavorava senza sosta, giacché ogni soffio di vento doveva essere captato e sfruttato. In più, mentre il master e i suoi ufficiali erano acquartierati a poppa in cuccette stabili, la bassa forza era alloggiata nei ponti inferiori in amache tese al di sopra la mercanzia. E senza poter, in genere, dormire più di tre ore di seguito e senza togliersi le

scarpe, non solo perché spesso le onde sommergevano quasi interamente il ponte, ma anche perché le condizioni meteorologiche di frequente chiedevano pure la rapida presenza di molti marinai in coperta per por mano alla velatura. Inoltre, gli uomini di bassa forza dovevano sdraiarsi nell'amaca con gli indumenti addosso anche se zuppi d'acqua, giacché l'accensione d'un fuoco poteva provocare un incendio indomabile. Talché, il vitto raramente era costituito da cibo cucinato. Quanto descritto è una realtà esauritasi con l'uscita di scena delle navi a vela costruite in legno? Sì e no, perché anteriormente all'adozione dei motori a combustione interna (e siamo all'inizio del XX secolo) la vita della bassa forza sulle navi a propulsione meccanica era pur sempre dura. Anzi, durissima per chi era tenuto sottobordo a palare il carbone necessario all'alimentazione delle caldaie. Consolazione: tanto nella marina a vapore, quanto in quella dotata di motori a scoppio in sala macchine si potevano far asciugare gli indumenti fradici! Questo richiamo al passato per dire che cosa? Che il martirio umano di cui parla van Loon è solo un aspetto della storia della navigazione: quello relativo alla fatica degli equipaggi. Prova ne è che il medesimo van Loon non trascura gli altri risvolti clou della storia della navigazione. Cioè, come nel tempo gli uomini sono riusciti a scovare le leggi regolanti tanto il movimento del sole, della luna e delle stelle (e così giungere alla determinazione delle coordinate geografiche d'uno scafo in alto mare per portarlo facilmente a destino), quanto l'architettura navale (e così pervenire alla costruzione di imbarcazioni altamente efficienti). Ecco perché il Settecento è un cardine della storia della navigazione. In quel secolo, infatti, furono messi a punto strumenti vitali per avventurarsi senza troppo rischio in alto mare (come il sestante e il cronometro marino) e furono affinati i ragionamenti sul modo d'innalzare la velocità delle

navi, giocando sulla velatura e sull'opera morta. D'altronde, all'epoca il veliero - di due carichi di tè, spezie, lana, ecc. partiti pressoché al contempo - che giungeva a destino prima dell'altro era quello che riusciva a vendere davvero bene il proprio carico. In conclusione, la navigazione ha radici antichissime e a lungo essa è stata alla base tanto del potere marittimo delle nazioni, quanto del loro potere commerciale. Tuttavia, la storia della navigazione non va confusa con quella delle scoperte geografiche, pur essendo evidente che l'esplorazione marittima e la disponibilità di navi adatte a tentar le hasard in mari sconosciuti sono sempre andate a braccetto. Si pensi al finire del XV secolo e alla ricerca della via per le Indie facendo rotta eastbound. L'arrivo di Vasco da Gama sulla costa sudoccidentale dell'India fu un capolavoro dei portoghesi, ma a quel successo concorse il fatto che Lisbona nella seconda metà del Quattrocento era riuscita a varare il naviglio idoneo per battere le coste occidentali dell'Africa. Vale a dire, la caravella. Quali erano i pregi di questo natante? Almeno quattro. Innanzitutto, disponeva - in ragione del dislocamento - da 1 a 3 alberi a vela latina e, quindi, avendo (diversamente dal tonnello equipaggiato con vele quadre) la capacità di navigar bene in bolina, poteva facilmente allontanarsi dalla riva quando il vento soffiava violentemente verso terra. Fatto importantissimo per chi aveva in programma l'esplorazione lungo costa. Secondariamente, la caravella - a ragione del pescaggio non pronunciato - era adatta a risalire i fiumi africani che a prima vista potevano apparire l'accesso all'Oceano Indiano. Inoltre, essa vantava una forte capacità di virata. Dunque, anche in acque ristrette - come appunto un fiume - poteva invertire facilmente la rotta appena il comandante si fosse reso conto d'essersi infilato in un vicolo cieco. Infine, nonostante i problemi di stabilità e di velocità che a quell'epoca

comportava la presenza di cannoni per un'unità di taglia tutto sommato modesta (si sta parlando di navi di lunghezza compresa tra i 20 e i 30 metri), la caravella imbarcava qualche bocca da fuoco per difendersi, qualora si fosse trovata troppo vicina a popolazioni bellicose. Naturalmente, come tutte le cose di questo mondo, l'imbarcazione ora descritta - la cosiddetta Caravela Latina - non era perfetta, essendo poco adatta ai viaggi verso le isole oceaniche (Canarie, Madera, ecc.). Ecco perché la Latina in seguito figliò la Caravela Redonda (più grande e con vele quadre, onde essere idonea alla navigazione atlantica) e - ma siamo ormai nel XVI secolo - la Caravela de Armada, utilizzabile per scopi militare, giacché equipaggiata con 4 cannoni pesanti posti sottocoperta, oltre ad alcuni pezzi leggeri sistemati sulla tolda. Resta il fatto che, a dispetto dei suoi limiti, la Caravela Latina era ciò che nel 1487 serviva a Bartolomeu Dias. Infatti, quest'ultimo presumibilmente non avrebbe avvistato il Capo di Buona Speranza, né sarebbe riuscito a portare la notizia in Portogallo, se, come succedeva fino alla metà del XV secolo, fosse stato imbarcato su un "barinello": un natante molto diffuso, non essendoci fino alla metà del Quattrocento altro di meglio per fare dell'esplorazione navale. Però, il barinello era piccolo, lento e armato con un unico albero a vela quadra. Caratteristica quest'ultima che, anche ricorrendo all'ausilio dei remi, venendo da sud lo penalizzava sulla rotta di ritorno in Portogallo, giacché gli impediva la cosiddetta volta do mar: risalire dalle Azzorre battendo una rotta molto più orientata a nord-ovest di quella che sulla carta sembrava la più adatta per rientrare in patria. Attuando la volta do mar, infatti, non s'incappava troppo nelle difficoltà create dagli alisei di nord-est. Comunque, una storia della navigazione non può trascurare il record, raggiunto da Gil Eanes utilizzando un

bari- nello vent'anni prima che fossero realizzate le caravelle: andare oltre Capo Bojador.

Ovvero, superare in direzione sud questa sporgenza sulla costa marocchina posta a circa 200 miglia sotto le isole Canarie.

Un'operazione, fino ad allora mai riuscita e che dava grande apprensione ai marinai tentarla. Presso quel promontorio durante tutte le stagioni i venti soffiano con forza da nord-est e le correnti marine sono molto robuste, sicché all'inizio del Quattrocento quel segmento d'oceano era considerato un tratto di mare pericolosissimo sia navigando vicino alla terra, sia puntando la prua verso l'ignoto a ovest. Nel primo caso, un barinello poteva facilmente essere travolta dalle onde; nel secondo, poteva altrettanto facilmente disperdersi nell'oceano. Così, s'era creato un mito: dei mostri marini bloccavano la navigazione verso sud. In realtà, nessuno conosceva la verità. Anche perché, a causa delle altissime onde e delle scogliere appuntite, quella zona era inesplorata, né esplorabile. Così, nessuno sapeva che il mare fino a 5 chilometri da Capo Bojador ha una profondità minima: solo 2 metri, probabilmente a causa dell'accumulo per migliaia di anni dei detriti dovuti alle tempeste di sabbia sahariane. Infatti, come riuscì Eanes nel maggio del 1434 nell'impresa? Arrivato in prossimità di Capo Bojador, scelse la manovra più ardita: dirottare il suo barinello verso ovest. E fu una scelta azzecata, visto che Eanes dopo un'intera giornata di navigazione constatò d'essersi lasciato Capo Bojador alle spalle. Sta di fatto che il suo successo (maturato dopo 10 anni di tentativi infruttuosi attuati da molti comandanti per volontà di Enrico il Navigatore) ribaltò le carte in tavola, poiché fino ad allora in Atlantico si navigava verso sud pressoché solo costeggiando, e non superando il Marocco e verso ovest unicamente avendo quale meta l'isola di Madera, che sta circa 300 miglia a nord-ovest della costa africana. Invece, Eanes aveva dimostrato che

spingersi verso l'equatore era possibile. La discesa ancora più a sud – cioè nell'emisfero australe, un vero balzo nell'ignoto - la compì Bartolomeu Dias circa mezzo secolo dopo, raggiungendo e doppiando il Capo di Buona Speranza, con alle spalle 16 mesi trascorsi in mare

alla ricerca dell'Oceano Indiano. A quel punto, a Lisbona per quadrare il cerchio non restava che spingersi fino alla costa sudoccidentale dell'India. Era da lì, infatti, che spezie e sete partivano per l'Europa (come era ormai noto ai portoghesi, essendo uno di loro già giunto via terra a Calicut: l'attuale Kozhikode, un porto del Malabar ch'era l'hub di quelle esportazioni). Di tentar l'approdo nel subcontinente indiano non fu però incaricato Bartolomeu Dias, ma Vasco da Gama, a motivo dei legami esistenti tra la famiglia di quest'ultimo e il sovrano. Comunque, Dias non si ritirò sull'Avventino. Anzi, conoscendo bene quali caratteristiche dovevano avere le unità destinate ad andare oltre quella sorta di *finis terrae* da lui raggiunto un decennio prima, suggerì cosa costruire: navi di maggior stazza della caravella. E con fasciame più resistente e vele più robuste. Inoltre, s'imbarcò lui stesso (restando a bordo fino a Capo Verde, ove i portoghesi avevano una base) per dare consigli e indicazioni a Vasco, che sì prima di quell'incarico aveva compiuto grandi imprese nautiche lungo la costa di quello che è l'odierno Ghana, ma non era ancora neppure trentenne. Che flotta comandava da Gama? Di fatto, tre navi (più un'unità ausiliaria destinata al trasporto delle salmerie). In quella terna v'era una caravella e due scafi eseguiti seguendo i suggerimenti di Dias: un veliero da circa 150 tonnellate, con funzione ammiraglia, e uno di dislocamento un poco inferiore. Entrambi costruiti per permettere a da Gama di viaggiare a sud dell'equatore distaccandosi nettamente dalla costa, prima d'affrontare l'Oceano Indiano. Dias era, infatti, dell'idea che il viaggio,

superato Capo Verde, avrebbe tratto beneficio dall'applicazione della volta do mar anche nell'emisfero australe, sebbene tale scelta implicasse vedersela con un altro aliseo: quello di sud-est, che a quella latitudine solo Dias e il suo equipaggio avevano sperimentato. Dunque, fu l'idoneità del naviglio a permettere a da Gama - oltre, naturalmente, al fatto d'essere un grande marinaio - di correre il rischio connesso, dopo Capo Verde, ad andare a sud lasciando la costa e indirizzando la prua verso il mare aperto.

Tra Macciò e Sannino, qualche schizzo di oceano

Se il quadro è quello delineato dai precedenti flash, che senso ha, come fa Silvestro Sannino, asserire che “per una storiografia della navigazione è necessario tener presente le concezioni di teoria della storia che meglio riescono a far emergere il ruolo della navigazione lungo l'arco della vicenda umana”? La storiografia è la disciplina che si occupa della descrizione e dell'interpretazione della storia, la quale – invece - è l'insieme dei fatti accaduti, il resoconto delle res gestae. Pertanto, a rigore la storia è oggettiva, mentre la storiografia è soggettiva. In concreto, le cose non stanno così. Anzi, vale l'inverso. Tanto è vero che vi é chi si chiede sia se esista un disegno, uno scopo, un principio guida delle vicende passate, sia chi si domanda quale ruolo occupi il genere umano nel procedere della storia. Anzi, neppure manca chi s'interroga su quest'altre eventualità: la storia consista nella realizzazione di un ordine morale? é ciclica o lineare? ecc. E quale potrebbe essere la concezione della storia che meglio fa emergere il ruolo della navigazione? Forse quella di G.W.F. Hegel? Secondo questo filosofo la storia del mondo è la storia del

modo in cui lo Spirito prende coscienza di sé. Vale a dire, la ratio agendi del mondo si scioglie nello Spirito come una zolletta di zucchero nel caffè. E che cos'è lo Spirito? Per Hegel, der Geist rappresenta la cultura e le istituzioni d'un popolo. Così, quest'ultimo – sia quello dell'Antica Roma, quello della Francia dell'89, ecc. - vince fin quando lo Spirito, visto che tutto si svolge nell'ambito d'un disegno universale unico, alita positivamente su di esso. E der Geist per forgiare la Storia ricorre anche a quelle che Hegel chiama “le astuzie della ragione”. A esempio, Cleopatra, la cui bellezza, affascinando Marcantonio e ponendolo contro Ottaviano, dà modo al nipote di Cesare di battere definitivamente il rivale e d'avviare la nascita dell'impero, il cui compito – secondo Hegel – era l'estesa civilizzazione delle genti insediate nei territori contornanti il Mediterraneo. Sarà vero? Quel che è sicuro è che Hegel, tramite “le astuzie della ragione” e quell'altra trovata che sono gli individui “cosmico-storici” (ovvero le personalità – come Napoleone – alle quali lo Spirito assegna la mansione di mutare lo stato di cose esistente) ha dato forma a due giunti cardanici (due marchingegni, direbbero a Napoli) capaci di consentire la quadratura di qualsiasi cerchio. Così, un'astuzia della ragione potrebbe essere - perché, no? – l'intuizione di Eanes: spingersi verso ovest per riuscire a portare il suo barinello a sud di Capo Bojador. Bah! Semmai, viene da pensare, che per redigere una corposa storia della navigazione potrebbe valer la pena di ricalcare il criterio utilizzato oltre un secolo e mezzo fa da Jacob Burckhardt: lo svizzero che, essendo contrario alle tendenze idealistiche e storicistiche allora dominanti, elaborò una disamina storiografica concentrata su una specifica angolatura, che per lui fu l'arte. Però, con quale effetto? Quello che, ad esempio,

“La civiltà del Rinascimento in Italia” analizzare le vicende umane del nostro paese durante il Rinascimento principalmente tramite le manifestazioni artistiche e culturali. Ponendo, di riflesso, quasi in sordina quelle che in quel periodo furono le res gestae. Eppure, queste sono la chiave di tutto! Il punto é che lo storico non deve muoversi lungo binari predefiniti, ma andare avanti liberamente, consumando – questo sì - leggi di altre scienze. Come l’ingegnere che per progettare adeguatamente usa i criteri fornitigli dalla matematica, dalla chimica e via dicendo. Oppure, il medico che per curare ricorre a quelli della biologia, della fisica, ecc. Ergo, lo storico della navigazione deve prendere a prestito quanto insegna l’economia, la geografia, la meteorologia, ecc. e procedere. Però, con cautela. Viene in mente Popper e la metafora del riflettore. Quando cerchiamo di capire che cosa é accaduto e come si è verificato, asserisce il filosofo austriaco, noi giustamente orientiamo il nostro fascio di luce sul passato. Così, possiamo fare scientificamente storia. Però, quando concentriamo il riflettore sul significato dell’avvenimento in esame, già sconfiniamo nelle interpretazioni di carattere filosofico. Insomma, conclude Popper, occorre abbandonare l’idea che vi sia un significato nascosto nella storia. Avendo, però, ben presente che quest’ultima non la comprenderemo mai, se sottovaluteremo il valore storico degli scopi etici. Già, gli scopi etici! Per restare nel mondo navale, per quanto li riguarda basta pensare come a lungo abbia contato l’intreccio tra cannoniere, colonialismo e fardello dell’uomo bianco. Non so se nella testa di Vasco da Gama, quando giunse a Calicut, fosse presente il mito – elaborato circa quattro secoli dopo da Kipling – del fardello dell’uomo bianco. Ovvero, della presunta esigenza avvertita dall’europeo di sacrificare anche la propria vita per la civilizzazione del mondo "barbaro". Però, quanto è certo è che il navigatore portoghese all’ingresso

di quel porto del Malabar, come suo primo atto, preannunciò la sua presenza con una cannonata. Ciao.

Marco Macciò

LA RISPOSTA DI SILVESTRO SANNINO in merito agli articoli di Marco Macciò

Storiografia e storia della navigazione

Carissimo Decio, le poche righe in risposta al dottor Marco Macciò, che ho allegato nella precedente mail, possono essere rese note, se credi. Se io dico che bisogna vedere bene le cose per far emergere meglio il ruolo della navigazione nella vicenda umana mi pare che sia un invito ragionevole e non censurabile.

A proposito della lettera di Macciò relativa al mio articolo “Storiografia e storici della navigazione” mi pare di poter dire che se il tema trattato suscita qualche interesse e stimola delle riflessioni è un fatto positivo in un campo in cui la letteratura specifica non offre un panorama molto ricco.

In relazione alla domanda che si pone Macciò “Se così stanno le cose che senso ha, come fa Sannino, asserire che per una storiografia della navigazione” Faccio notare che ho richiamato alcune definizioni di navigazione, di fonti autorevoli e rappresentative, per avere un punto, un paradigma di riferimento nella scelta, nell’indicazione di alcuni storici della

navigazione e il loro contributo storiografico. L'elenco indicato è lungo, ma non è esaustivo, in considerazione del fatto che si tratta di un breve articolo sul tema trattato. In altri articoli, su questo periodico, ed in alcuni miei libri ho avuto modo di indicare altre e più numerose fonti relative all'argomento esaminato.

Se poi la storia della navigazione si riduce a quella indicata da Macciò allora la sua domanda è pertinente e la risposta è ovvia. Ma la storia della navigazione è solo e soltanto quella indicata da Macciò? Anche qui la risposta mi pare ovvia.

Un caro saluto Silvestro

Un esempio

I portoghesi avevano pochi documenti scritti e la gran parte furono distrutti nel terremoto di Lisbona del 1755.

In assenza di documentii tedeschi si presero il merito delle scoperte fatte dai lusitani attribuendo tutto a Martim di Bohemia. Ci è voluta una schiera di studiosi di storia e di navigazione,

lungo l'arco di due secoli, per rimettere un po' le cose al giusto posto. Alcune di queste cose le ho riportate nel libro di Storia della Navigazione, compreso

il viaggio di Vasco da Gama. Egli era un capo, un guerriero, non un marinaio. Lo "condusse" in India il suo pilota Pero de Alenquer che era stato con

Diaz 10 anni prima. un grande navigatore ed un eccelso marinaio che la storia corrente non ricorda mai. Il lavoro storico dei portoghesi è mastodontico

e di primissima qualità e si esprime in un ricco patrimonio di pubblicazioni, che ho potuto consultare perchè me le sono procurate. Le vicende hanno anche un valore politico ed economico di primo piano che ha interessato i principali paesi del mondo per oltre tre secoli. E c'è ancora tanto da fare in merito. La storia non è mai definitiva!.

Peraltro sulle tue Notizie ho ricostruito per la prima volta, dal deterrebbero di Francisco Albo e in modo verosimile, la navigazione più difficile di ogni tempo: il viaggio della nave Victoria

dal'isola di Timor a Siviglia, in cui tanto per fare un breve inciso, l'elemento umano ha un ruolo psicologico decisivo oltre alle competenze nautiche e scientifiche e ad una seamanship o arte nautica di valore immenso. E in questo anno ricorrono i 500 anni dall'impresa. Ma di cosa vogliamo parlare?.

Un affettuoso abbraccio

Silvestro Sannino

LA LIBRERIA DI MARE PIU' FORNITA DEL MONDO



GIULIA D'ANGELO A DESTRA CON MARCO FIRRAO



Giulia D'Angelo la fondatrice equorea della Libreria con il suo tavolo da lavoro tra conchiglie e reperti marini.

**MareMagazine
Chi Siamo**

Punto di riferimento unico e luogo di “approdo” per tutti gli amanti della nautica da diporto e da competizione, per i patiti dell'esplorazione sottomarina, in apnea e con le bombole, per i ricercatori di storie e di notizie riguardanti la cultura del mare in tutti i suoi aspetti. Trentamila titoli in tutte le lingue, oltre alle carte nautiche di tutto il mondo ed un vero e proprio Emporio del mare dove si trova di tutto. La libreria di mare “più fornita del mondo”

secondo il direttore del museo navale di Barcellona, Hidalgo. Folco Quilici, il nostro scrittore di mare più prestigioso, è il suo padrino.

Virtual tour della Libreria nella nuova sede di via del Vantaggio, 19

Breve storia della Libreria

È l'ottobre del 1975. Al numero 103 di Piazza Farnese, uno dei gioielli della Roma rinascimentale tra il Tevere e Piazza Navona, apre i battenti, prima in Italia, la Libreria Internazionale Il Mare, che per i romani è e sarà sempre più semplicemente la “Libreria del Mare”.

Si mette in moto un meccanismo culturale nuovo. Nonostante la capitale vivesse all'epoca momenti di battaglie politiche durissime che di lì a poco sarebbero degenerati negli “anni di piombo”, appena due anni di rodaggio nel locale di piazza Farnese (18 mq, poco più del quadrato di una grande barca), bastano a far decidere di trasferire la libreria in un locale più grande, in via di Ripetta 22, nel cortile di un palazzo del ‘700 a due passi da piazza del Popolo.

Il 12 ottobre 1989 la libreria compie la sua terza migrazione. Si sposta però di pochi metri, da via di Ripetta 22, dove ha festeggiato la serata d'addio con Bernard Moitessier, a via del Vantaggio 19. In quell'occasione il grande navigatore francese ha lasciato un ricordo indelebile: un disegno e un piccolo racconto sulla Libreria Il Mare paragonata alla grotta di Alì Babà. Seguirà nella nuova sede una mostra di fotografie subacquee di Luca Sonnino Sorrisio. La presentazione successivamente, del libro di Stanislaw Niewo “La balena azzurra” è l'occasione per vedere insieme a presentare il volume Folco Quilici e Fulco Pratesi. Come dimenticare il trentennale della Libreria in Via di Ripetta 239 con il dibattito sugli scrittori di mare che ha visto la partecipazione di Björn Larsson (autore di numerosi volumi per i tipi della casa editrice Iperborea tra cui la “La vera storia del pirata Long John Silver”) e quella non meno autorevole di Predrag Matvejevic (autore tra l'altro del volume “Breviario Mediterraneo”) La libreria ha sede attualmente in via del vantaggio, 19 a pochi metri da via di Ripetta. Nei nuovi locali, rinnovati e ristrutturati con grande

cura, Marco Firrao è riuscito a conservare l'atmosfera intensa della prima libreria con tutto il suo archivio storico unico ed esclusivo, esaltando la storia di questa attività e allo stesso tempo adeguandola ai nuovi standard e alle nuove esigenze tecnologiche e commerciali.

La Libreria Internazionale Il Mare

La libreria è il punto di riferimento di chi ha il mare al centro dei propri interessi culturali. Folco Quilici, il nostro scrittore di mare più prestigioso, è il suo padrino. Il direttore del museo navale di Barcellona, Hidalgo, l'ha definita come la libreria di Mare "più fornita del mondo". Ed in effetti la Libreria Internazionale Il Mare, nel corso dei suoi trentacinque anni di attività, è diventata un punto di riferimento unico per la capitale d'Italia. Luogo di "approdo" per tutti gli amanti della nautica da diporto e da competizione, per i patiti dell'esplorazione sottomarina, in apnea e con le bombole, per i ricercatori di storie e di notizie riguardanti la cultura del mare, in tutti i suoi aspetti, anche a volte e a torto considerati minori come la cucina, il folclore, la tradizione marinara. Nella Libreria trovate esperti di mare che possono consigliarvi libri riguardanti qualsiasi argomento marinaro, ma non ci si ferma a questo. Noi della Libreria Il Mare siamo da sempre ambientalisti e ci battiamo per la difesa del mare con tutte le forze. Per primi abbiamo adottato le buste di carta in sostituzione di quelle di plastica, che costavano e costano un decimo, ma che procurano un inquinamento devastante a danno soprattutto dei delfini e di altri animali marini. Dalla Libreria Internazionale il Mare sono passati personaggi importanti, alcuni veri miti per chi ama il mare, sia per parlare di mare, sia per presentare libri di altri, sia per firmare copie dei propri, sia per dibattere temi come la fotografia subacquea o l'archeologia sottomarina. Una lista anche qui interminabile: innumerevoli le visite e le presentazioni di Ninì Cafiero, gli incontri con Folco Quilici e con Fulco Pratesi, di Piero e Alberto Angela, ma anche le sorprese con personaggi insospettati e apparentemente non legati al mare come Ruggero Orlando o Jas Gawronski. Alla Libreria si affacciano navigatori di fama, come Giovanni Soldini e Pasquale De Gregorio, o i documentaristi e registi subacquei italiani come Luciano Bolzoni, Gianfranco Bernabei e Andrea Cochetti per presentare i loro lavori. Presentazioni di libri,

organizzazione di eventi, incontri dibattiti, corsi di navigazione e di meteorologia, hanno visto la partecipazione di tanti personaggi noti e meno noti, ma tutti uniti dall'identico interesse: l'amore per il mare. Da Hugo Pratt a Jacques Mayol, da Massimo D'Alema a Giuliano Ferrara, da Roberto Maroni a Giovanni Malagò, da Luca Montezemolo a Vincenzo Zaccagnino, da Adriano Pappalardo a Francesco De Gregori, da Pino Daniele al compianto Lucio Battisti, da Carlo Marincovic a Simona Casalini, da Luigi Ferraro a Raimondo Bucher. E ancora Ninì Cafiero, Ramon Bravo, Maurizio Brancato, Enzo Maiorca, Luca Marini, Ida Castiglione, Dario Fo, Giannantonio Stella, Sergio Frau, Marilena Maffei, Alberto Romeo, Paolo Brogi e tanti tantissimi altri che sarebbe troppo lungo citare e impossibile ricordare tutti. Ognuno a suo modo ha contribuito alla crescita della Libreria Internazionale Il Mare.

Non solo libri

Un passo alla volta la Libreria, grazie all'attenta ricerca di Marco Firrao, che la dirige da numerosi anni, è diventata un vero e proprio Emporio del mare dove si trova di tutto, o meglio dove si trovano le cose che veramente servono: dalle famose fotografie di Beken ai Gps, dai Cd-Rom di cartografia nautica agli orologi Casio e Sunto, dal piccolo gadget sui pirati al mappamondo, dal faro in legno di tre centimetri al binocolo per la visione notturna, dalle bussole allo strumento elettronico Cercastelle. E poi squadrette, compassi, portolani, poster, quadri: un grande emporio ma senza dimenticare che la Libreria Internazionale Il Mare è soprattutto trentamila titoli in tutte le lingue, oltre alle carte nautiche di tutto il mondo. Trentacinque anni di attività sono un importante pezzo di storia. Se si dovessero elencare tutte le manifestazioni che Il Mare ha organizzato, non solo a Roma, ma anche in quasi tutte le più importanti città d'Italia bisognerebbe pubblicare un lungo, interminabile elenco. Perciò accontentiamoci di ricordare gli avvenimenti più interessanti. E soprattutto quelli che hanno aperto la strada a nuove tendenze, nuovi stili di vita e ad un nuovo modo di concepire il mare non più luogo di predazione ed accaparramento di risorse ma spazio in cui poter osservare, studiare e ricercare la diversità biologica e dove esercitare il diritto-dovere di proteggere l'ambiente.

Il Mare.com la prima libreria sul web

Il Mare è stata la prima libreria ad organizzarsi con un personal computer e ad elaborare un sito internet: www.ilmare.com, grazie al lavoro e alla passione di Marco Firrao. Più di 35.000 gli articoli presenti nel suo negozio online.

La fondatrice: Giulia D'Angelo

Fondatrice della libreria è Giulia D'Angelo. Giornalista, fotografa e sub esperta. Da sempre scrive libri e articoli che spaziano dall'archeologia alla malacologia, all'attività subacquea. Citiamo qui solo i più importanti.

Nel '78, per i tipi dei Fabbri Editore con Stefano Gargiullo, pubblicò la "Guida alle conchiglie del Mediterraneo": il volume fu presentato da Renato Nicolini nell'aula magna dell'Istituto di Zoologia dell'Università La Sapienza. Nel 1980 viene pubblicato "Anfore e ancore sommerse", il volume, scritto da Giulia D'Angelo, pubblicato da Nistri Lischi e ora ripubblicato per i tipi di Magenes e si continua con mostre e incontri. Giulia D'Angelo ha condotto inoltre la trasmissione radiofonica "Onda verde mare"

Marco Firrao

Cuore, anima e cervello della Libreria Il Mare, dove lavora fin dal 1977. La sua conoscenza del mare è vasta e profonda. Sub espertissimo, partecipa fin da bambino ad esperimenti e test innovativi sulle potenzialità umane sott'acqua. E' nel team di Mayol durante il record dei 105 mt. All'età di 10 anni è già un gran conoscitore del Mar Rosso e di tutti i pesci tropicali della zona. Anche l'attività di velista e skipper comincia prestissimo consentendogli di accumulare una grande esperienza e competenza sulla navigazione in tutti i suoi aspetti. Conosce i più grandi velisti dei nostri tempi, naviga su derive e catamarani, fotografa mari e fondali di tante parti del mondo. La sua grande competenza è evidente nell'organizzazione e nella gestione della Libreria dove riversa grandi energie e tutto il suo spirito innovatore. Negli anni infatti ha trasformato Il Mare da piccolo negozio di libri in un vero e proprio concept store impregnato di tutte

le suggestioni ed emozioni legate alla cultura del mare e dove lo shopping diventa una vera immersione nell'avventura. Ha realizzato il più completo catalogo di libri di mare mai esistito e di cui nel tempo si sono pubblicati diversi aggiornamenti. Ha organizzato e tutt'ora organizza presentazioni di libri, convegni, dibattiti, corsi, eventi dedicati al mare ed ai suoi personaggi più importanti: Bernard Moitissier, Soldini, Bjorn Larsoon, Fra gli eventi più importanti: Libridimare, la mostra della Nautica a Viareggio e Amordimare (Festa Internazionale del Mare) a Piazza del Popolo. Collabora con grandi aziende per la identificazione di location pubblicitari e cinematografiche di mare. Anima l'associazione, da lui fortemente voluta, Amordimare, edita libri di mare, e la rivista il Mare Magazine. Ha partecipato a numerose trasmissioni televisive come esperto di navigazione ed attività subacquea.

Grazie a lui la Libreria Il Mare è da sempre un punto di riferimento importantissimo ed insostituibile per chi si occupa e vuole sapere tutto sul mare e, se avete la fortuna di incontrarlo in Libreria, lasciatevi guidare fra i suoi scaffali e le vetrine alla scoperta di questo mondo ricco e affascinante.

Il Mare – Casa Editrice

Il Mare non ha tregua nell'inventare manifestazioni e rassegne. Fino a diventare editore in proprio. Il primo libro editato è quello di Silverio Corvisieri "All'isola di Ponza", con prefazione di Sandro Pertini che è presentato nel giugno '85 da Jas Gawronski e Renato Nicolini. Il Mare edita inoltre il primo "Catalogo dei Libri del Mare", quale supplemento della rivista "Mondo Sommerso" con direttore Antonio Soccol, un'iniziativa unica nel suo genere in Italia. È il solo modo per avere la massima informazione sull'argomento. Da allora ad oggi i cataloghi pubblicati sono stati più di dieci e gli articoli riportati oggi in internet nel sito www.ilmare.com hanno raggiunto la ragguardevole cifra di 35.000. Un record invidiabile. Erano già moltissimi i titoli in catalogo quando il comandante Jacques Cousteau, un giorno di passaggio a Roma e in visita alla Libreria ha esclamato: "È' bello che

ci sia a Roma un posto così per tutti gli amanti del mare, che anche qui sono tanti”. La casa editrice Il Mare prosegue con la pubblicazione di altri volumi tra cui “L’Isola bifronte” di Fabrizio Carbone e i portolani disegnati da Roberto Neglia nella collana “Andar per isole”. Vengono pubblicati gli atti del II Convegno Internazionale di Archeologia Subacquea del Mediterraneo, che Giulia D’Angelo organizza ogni anno alle isole Egadi, nel volume “Dalla battaglia delle Egadi per un’archeologia del Mediterraneo”. Si susseguono le mostre, come quella sull’Antartide di Marcello Manzoni, con musiche composte apposta per l’occasione da Eugenio Gatta; o l’altra sul parco marino di Miramare in collaborazione con il WWF. Nel 1988 la libreria organizza a Napoli il salone-mostra internazionale dei libri, video ed editoria sul mare in occasione della prima Biennale del Mare,

,
Nel Novembre del 1994 organizza a Palermo la mostra dell’editoria italiana “Libridimare” in collaborazione con Angela Padellaro del Ministero dei Beni Culturali. Negli anni a seguire, dopo Palermo, “Libridimare”, , prende il largo sulla nave "Bannock" e se ne va navigando per il Tirreno e l’Adriatico. La mostra, in seguito, si trasforma in “Librid’amare” e naviga fino in Croazia e Montenegro con la nave scuola della Guardia di Finanza "Giorgio Cini", sulla quale, corsi e ricorsi storici, Lucio Messina e Raffaele Pallotta avevano consegnato a Ustica il Tridente d’oro a Giulia D’Angelo.

Libri come “Moana. La crociera d’altura” di Franco Malingri e Mario Devetag, “Il grande oceano di Capitan Cook” di Paolo Orsina, “Archeologia subacquea” di Claudio Moccheggiani Carpano, “Buceando entre tiburones” di Ramon Bravo (esperto subacqueo e operatore per le riprese sub, dei film di 007) e tanti altri, italiani e stranieri sono l’occasione per incontri e discussioni tra esperti e appassionati.

Ultimo nato in casa Il Mare è la Piccola Antologia di Vittorio G. Rossi di Decio Lucano del 2013. Dedicato al famoso giornalista di viaggi e di mare e con un inserto speciale sull’impresa eroica degli RD36 e 37 della Guardia di Finanza durante la II guerra mondiale.

La rivista: Il Mare magazine

Nel 1987 nasce, edito dalla Libreria, il mensile “Il Mare” su iniziativa di Maurizio Bizzicari, che lo dirige. Nello stesso anno viene lanciata, in collaborazione con il giovanissimo Paolo Barone, la prima mostra-concorso di fotobiologia marina. Il tema è sui “nudibranchi”, piccoli organismi viventi dalle forme e dai colori fantastici. L’anno successivo la seconda mostra-concorso è sui celenterati.

L'Associazione Amordimare

Una manifestazione molto importante che vide nel 1996 la partecipazione di duecentomila persone fu “Amordimare” una Festa Internazionale del Mare organizzata in collaborazione con l’Associazione Culturale Il Mare (dentro la Libreria è nata ed ha tutt’oggi sede anche questa Associazione), con il Comune di Roma e numerosi Ministeri, si è svolta per tre anni tra Piazza del Popolo e il Pincio. Durante i 18 giorni della Festa la città di Roma, molti hanno scoperto di vivere in una città bagnata dal Mare. Ostia, infatti, non è una cittadina vicino Roma, ma un quartiere della capitale (come Trastevere o Montesacro), e i cittadini romani si sono riappropriati del mare in tutti i modi: dalla musica al cinema, dai libri al ballo in piazza, dalle fotografie al modellismo, dai cd-rom ai dvd e da internet ai dibattiti con i ministri.

La nuova settimana delle Egadi

Noi de Il Mare abbiamo le Egadi nel cuore, e stiamo lavorando in collaborazione con la Soprintendenza del mare della Regione Sicilia all’organizzazione de La Nuova Settimana delle Egadi, una iniziativa culturale dedicata al ricco patrimonio culturale di queste isole. Gli argomenti trattati spaziano dall’ambito naturalistico a quello storico e artistico. La Nuova Settimana delle Egadi ha in progetto di trasformarsi in una tradizione territoriale di grande impatto emotivo e di alto valore culturale, per affrontare ambiziose sfide quali la richiesta di riconoscimento dello stabilimento Florio (o della Tonnara) come Patrimonio Mondiale dell’Umanità. Quest’anno la settimana delle Egadi si è tenuta a Favignana dal 5 al 7 Ottobre 2013 con un ricco programma di conferenze, visite guidate, mostre di libri e degustazioni di cucina locale.

Authoress, Journalist
Member of
the International Academy of
Underwater Sciences and Techniques
Via del Vantaggio 19
00186 Roma
tel/fax 063612155 cell. 393 1452044
giuliadangelo1942@gmail.com
www.maremagazine.com

GLI ANEDDOTI DI CAPITANO FRANCONI

Quei supponenti e boriosi inglesi prendo
spunto dalle recenti regate dElla Coppa
America
Vi racconto una loro storia.
di Claudio Franconi

Caro Decio, prendo spunto dalle recenti regate della Coppa America, che sarebbe stato certamente meglio vincere, per dirti che, per me, le abbiamo vinte nel momento stesso in cui abbiamo battuto i supponenti e boriosi Inglesi.

Dopo avere lasciato il mare, io ho lavorato con i Lloyd's di Londra direi per quasi tutta la mia vita a terra e penso di conoscere abbastanza bene gli Inglesi.

Posso affermare che difetti, ovviamente, ne hanno ma hanno anche, indubbiamente, due qualità : l'ostinazione e l'amor Patrio, che invidio loro moltissimo.

E li invidio perché hanno lo stesso amore Patrio che ho io per la mia Patria ma che, purtroppo, la maggior parte degli Italiani non ha.

A questo proposito Ti faccio questi esempi:

- ogni anno, l'11 novembre, Festa Nazionale, festeggiano il Remembrance Poppy: e per tutta la settimana portano all'occhiello un papavero di carta (il fiore del papavero rosso come il sangue dei Caduti). Più di una volta sono stato a Londra in quel periodo e anch'io ho portato il Poppy al mio occhiello.

- l'11 novembre fanno una parata nel Mall, con in testa tutti i veterani, anche quelli spinti in carrozzella, con tutte le loro brave medaglie

- cerimonie vengono inoltre effettuate in ogni punto in cui c'è un monumento commemorativo: io stesso, essendo a Londra per lavoro, non solo ho assistito alla parata nel Mall ma anche a quella celebrata davanti ad un monumento con lapide con nominativi di molti caduti in mare, che si trova accanto alla stazione Metro di Tower Hill. Era una commemorazione: i Caduti sono tutti uguali anche se, allora, sono stati nemici.

- In occasione della ricorrenza del centenario della Prima Guerra Mondiale, dato che hanno avuto ben 1.117.167 militari caduti, nel fossato della Torre di Londra hanno piantato 1.127.167 papaveri rossi (ovviamente di plastica, uno stelo lunghissimo con il fiore in cima): uno spettacolo impressionante: un mare di sangue che circondava le mura della Torre.

(Quando mai noi facciamo cose del genere?)

Il 4 Novembre è stato cancellato, in compenso celebriamo il 25 aprile! Unico Paese al mondo che festeggia una sconfitta, fatta passare per una vittoria ... ma lasciamo perdere, è meglio. Se esponi la bandiera sei soggetto a sanzioni! Io la espongo regolarmente). .

A parte quelle che possono essere le differenti abitudini, io non condivido l'ammirazione per la Royal Navy e sono molto infastidito dalla loro supponenza nei nostri riguardi e, in particolare, per la nostra Marina.

Vorrei adesso citare due esempi nella storia Inglese che, forse, sono poco noti, per portare alla Tua attenzione che nonostante la loro boria e supponenza (ho una mail a questo proposito, scritta da un mio amico inglese che concorda con me che li descrive in modo mirabile: devo trovarla e mandartela) anche gli Inglesi hanno le loro magagne.



Sir Francis Drake, 1520-1596

Il primo si riferisce nientemeno che all'ultra osannato Sir Francis Drake.

Ecco un estratto di quanto scritto nel volume "La Flotta dell'Oro" di M.Peterson.

Drake era cugino di John Hawkins, corsaro, navigatore e politico inglese, sotto la cui protezione era stato allevato ed educato.

Il 2 ottobre 1567 Hawkins salpò da Plymouth per le Indie con sei navi, una delle quali, la Judith, un bark di 50 tonnellate, era comandata da suo cugino Drake.

Nonostante non vi fosse guerra dichiarata fra Inghilterra e Spagna, la situazione fra le forze navali delle due Nazioni nelle Indie Occidentali era tutt'altro che amichevole: come detto non c'era una guerra dichiarata, ma una tensione sia commerciale che religiosa, dato che gli Spagnoli erano cattolici ferventi e a quei tempi fra Inglesi ed emigrati dall'Europa vi erano molti protestanti, che gli Spagnoli consideravano eretici. Gli Spagnoli si ritenevano padroni di tutta la zona dalla quale esportavano tutto l'esportabile verso la Spagna, principalmente oro, metalli e merci preziose e gli inglesi non erano da meno sia commerciando con gli spagnoli insediati nelle Indie (In precedenza Hawkins aveva sempre trattato con i funzionari coloniali Spagnoli i cui interessi non si discostavano tanto dai propri, vale a dire, ingaggiando un

commercio che, sebbene illegale, era chiaramente vantaggioso per entrambi), che effettuando veri atti di pirateria, sia come pirati prima che corsari ufficiali poi, incaricati dalla Regina d'Inghilterra.

Comunque, dopo giri in Africa per catturare schiavi neri da portare nelle Indie per colà venderli, nel settembre del 1568 la flotta Inglese di Hawkins arrivò a San Juan de Ulúa (Vera Cruz).

Ma, dopo alcuni giorni, arrivò una flotta Spagnola che, essendo il porto occupato dalla flotta Inglese, dovette ancorarsi fuori.

Ma si avvicinava tempo cattivo e gli spagnoli, ad evitare di esser spinti dal vento ad incagliarsi sulla costa sabbiosa, chiesero agli Inglesi il permesso di entrare in porto senza dover combattere.

Siccome era la stagione delle tempeste e non vi erano altri ancoraggi, quasi certamente sarebbero naufragati: Hawkins lo sapeva, così come sapeva che un suo rifiuto non sarebbe mai stato approvato dalla Regina, dal momento che non era in guerra con la Spagna e quindi diede il benestare.

Tralascio i particolari di quanto avvenne: la flotta spagnola entrò ma gli Inglesi non si fidarono affatto degli Spagnoli, noti traditori (così è scritto nel libro....) e si prepararono quindi a dover combattere nel momento in cui avessero voluto uscire dal porto..

Cosa che, così come Hawkins aveva previsto, regolarmente avvenne: nacque una feroce battaglia con ingenti perdite da entrambe le parti

Non mi dilungo nella descrizione della battaglia, mi limito a dire che solo due navi Inglesi riuscirono ad uscire dal porto, quella di Hawkins e la Judith di Drake, ma i combattimenti continuarono ad infuriare anche fuori dal porto.

Cadde la notte ed i combattimenti cessarono. La Minion di Hawkins, una delle navi sopravvissute assieme alla Judith di Drake, rimase tutta la notte all'ancora ad alcune centinaia di metri dall'entrata del porto (avrebbero dovuto combattere la mattina dopo per recuperare degli Inglesi rimasti a terra)..

Al mattino la Minion era sola: La Judith, al comando di Francis Drake, era partita durante la notte (in altre parole Drake era scappato), e questo fatto bollò Drake per tutta la vita.



**Ammiraglio
John Hawkins 1532-1596**

Hawkins, nella sua relazione, non fa mai il nome del nipote , ma dice solo "così, soltanto con la Minion e la Judith, (un bark

da 50 tonnellate) riuscimmo a scampare, la quale bark la stessa notte ci abbandonò nella nostra grande sofferenza".

Con la sola nave superstite alla fine Hawkins riuscì a fare vela verso l'Europa dove appoggiò in Spagna per fare viveri e acqua per poi ripartire verso l'Inghilterra.

Lo stesso giorno in cui Hawkins ripartiva dalla costa Spagnola, Drake arrivava a Plymouth.

In seguito il comportamento di Drake doveva venir difeso dai suoi ammiratori.

Quando divenne un grande eroe per gli Inglesi per essersi distinto in azioni contro il nemico, il suo comportamento venne giustificato come il risultato della confusione del momento, ma in realtà non ebbe alcuna scusante per aver abbandonato i suoi compagni.

Forse dalla mortificazione che dovette provare e dalla sofferenza, dalla tristezza e dalla vergogna della battaglia di San Juan de Ulúa fu generato un Drago che, forse per vendicarsi, diventò un feroce nemico degli Spagnoli.

Qui concludo questo primo fatto, nel quale ho portato alla luce un episodio di vigliaccheria da parte di uno dei più noti personaggi Inglesi dell'epoca.

Per il prossimo numero, Ti racconterò un altro fatto veramente increscioso della Royal Navy, che ebbe un pesante bilancio di perdite di vite umane.

Un saluo a te ed a tutti i lettori

Claudio Franconi

Ricognizioni nella Marina Mercantile Italiana

“GLI ARMATORI DI CHIO E L’EREDITA’ IMPRENDITORIALE GENOVESE di Francesco Pittaluga“

PREMESSA:

Questo nuovo capitolo delle mie ricognizioni nella Marineria Mercantile Italiana si discosta leggermente dalla “rotta” usuale per rievocare una realtà storica che riguarda il nostro passato ma è sconosciuta ai più o dimenticata da molti e, in tale ottica, vuole essere un contributo al dinamismo commerciale che ha contraddistinto il nostro mondo armatoriale e quello ellenico.

Spesso in concorrenza fra loro ma anche sovente alleate, le due compagini sono le più importanti del Mediterraneo: con le loro flotte hanno infatti costituito da sempre motivo di concorrenza agguerrita nei riguardi dei grandi gruppi armatoriali del Nord Europa assicurando una presenza continua su tutti i mari del mondo che dal Secolo Diciannovesimo è arrivata ai

giorni nostri. L'adagio "Una faccia una razza", abusato altrove, si concretizza in campo marittimo, accomunando le due nazioni, Italia e Grecia, in un destino fatto di navi, uomini e armatori che hanno avuto ed hanno più punti in comune di quanto si potrebbe superficialmente pensare. E con loro i tanti marittimi, le loro famiglie e tutti gli addetti ai lavori di quella grande "Famiglia del Mare" che trascende culture e confini ma trae linfa vitale ed ispirazione da un'origine comune spesso solo sottintesa o addirittura misconosciuta. Oggi vogliamo riproporne un esempio che idealmente vuole essere un omaggio ai tanti protagonisti di questa e di tante altre storie.

“ GLI ARMATORI DI CHIO E L'EREDITA' IMPRENDITORIALE GENOVESE “

Il dinamismo commerciale e l'operosità dei tanti armatori ellenici che hanno caratterizzato da sempre la vita economica e sociale della Grecia sono risaputi, al pari di quanto avvenuto in Italia coi nostri operatori marittimi, vista la conformazione geografica della Grecia stessa che, con la miriade di isole presenti sui suoi mari, ha favorito da sempre la propensione per le attività marinare di popolazioni a noi vicine non solo geograficamente ma anche in tanti usi e costumi.

Basti pensare che oggidì la flotta mercantile ellenica ammonta a più di 340 milioni di tonnellate distribuite su più di 4500 navi che rappresentano il 20% di tutto l'armamento marittimo mondiale.

Se tanti sono stati nel tempo i contatti, e a volte anche gli attriti, fra le nostre marinerie mercantili e quelle elleniche, forse meno noto è il fatto che gran parte degli armatori greci è originaria di Chio, o meglio Chios in greco moderno, e della vicina Oinousses (pronuncia “Inusses”), l’antica Einussa dove per secoli è stata determinante l’influenza e la presenza genovese quando l’Italia attuale era ancora da venire.

Posta al centro del Mar Egeo in posizione strategica fra i vari arcipelaghi della zona e porta di accesso verso Smirne (o Izmir) sulle vicine coste turche distanti non più di 9 miglia, considerata la patria di Omero e oggi facilmente raggiungibile grazie ai collegamenti marittimi con Atene-Pireo, Salonicco e Rodi gestiti dalla “Blue Aegean Ferries” ed ai frequenti voli effettuati da “Aegean” e “Olympic Air”, nell’antichità l’isola fu colonizzata dagli Ioni cui succederanno i Persiani e poi i Romani con la breve parentesi della cosiddetta Lega di Delo che vedrà per alcuni decenni Atene confederata con le principali comunità sparse su alcune isole dell’Egeo e della coste del Peloponneso e dell’Asia Minore. Divenuta parte dell’Impero Bizantino prima e Latino dopo, dal 1272 vedrà per circa settant’anni una predominante presenza veneziana durante la quale le spoglie di Sant’Isidoro verranno traslate a Venezia dove riposano nella cappella a lui dedicata all’interno della Basilica di San Marco mentre quelle di San Tommaso apostolo, anch’esse conservate a Chio, lo avevano preceduto alla volta di Ortona nel 1258. L’isola sarà in seguito ceduta ai Genovesi che vi instaureranno quella che passerà alla storia come la Signoria di Chio e istituiranno sull’isola la famosa Maona, associazione di commercianti e mercanti che si

dedicherà soprattutto alla produzione ed al commercio del mastice, la preziosa resina vegetale ottenuta dal lentisco, chiamata impropriamente anche “gomma arabica”, indispensabile per la produzione di alcuni liquori, dentifrici, pomate e unguenti vari, gomme da masticare o di altro genere e necessaria per tante applicazioni di tipo farmaceutico o usata semplicemente come spezia alimentare.

Il primo genovese che arriverà a Chio nel 1304 sarà Benedetto Zaccaria, già eroe della Meloria e protagonista di altre gesta importanti: personaggio poco ricordato in patria se non dagli storici e considerato assieme ad alcuni suoi familiari il fondatore delle future fortune genovesi sull'isola, venne seguito da altri, nobili e no, finché nel 1363 l'imperatore di Bisanzio Giovanni V Paleologo conferì vari titoli ufficiali ad alcuni patrizi e commercianti genovesi che facevano capo alle nobili famiglie dei Giustiniani, degli Adorno, degli Alessi, dei Doria, dei Grimaldi, dei Salvago, dei Serra, degli Spinola, dei Sangallo, degli Ottaviani, dei Dinegro come pure a rappresentanti di famiglie e consorzi con meno quarti di nobiltà ma dotati di eguali se non superiori sostanze che in alcuni casi ritroviamo oggi nella toponomastica cittadina genovesi quali i Vegetti, gli Stella, i Viviani, i Bavastrello Parodi, i Longhi e altri. Principi di Chio con annessi privilegi, onori ed oneri saranno inizialmente Nicolò de Caneto, Giovanni e Andriolo di Campo padre e figlio, Francesco Arangio, i fratelli Nicolò e Pietro di San Teodoro, Gabriele Adorno quinto doge di Genova dal 1363 al 1370, Paolo Banca, Tommaso Longo, Raffaello de Fornari, Luchino Dinegro, Pietro Oliverio e Francesco Garibaldo. Nel giro

di due secoli saranno più di ottanta i nomi genovesi debitamente registrati dall'Abate nonché viaggiatore irlandese Giovanni Battista de Burgo nel suo "Viaggio di cinque anni": tutti assieme e non senza contrasti interni ma con un'unità d'intenti che supererà qualsiasi contingenza, essi eserciranno il proprio dominio commerciale e di conseguenza anche politico, codificato da precisi titoli imperiali su Chio, le isole viciniori di Samo, Einussa, Santa Panagia e la città di Focea, l'attuale Foca a 60 km a nord-ovest di Smirne, ricordata nella attuale toponomastica genovese dai due Vicoli di Foglia Nuova e Foglia Vecchia nell'antico rione storico di Prè che non si riferiscono a eventuali suggestioni vegetali ma ricordano il nome tradotto e storpiato della città stessa: una delle tante testimonianze, forse una delle meno conosciute, dei legami storico-commerciali che Genova ha avuto col Mediterraneo Orientale nel corso dei secoli della Repubblica.

La convivenza fra gli abitanti autoctoni ed i Genovesi, ma anche quella con le vicine popolazioni dell'Asia Minore, fu a Chio relativamente tranquilla per alcuni secoli analogamente a quanto avverrà per i Pegliesi trapiantati a Tabarca in Tunisia: il dinamismo commerciale degli antichi genovesi favoriva traffici e scambi che in definitiva facevano l'interesse di tutti e gli stretti legami con Genova da una parte e Costantinopoli dall'altra assicuravano una protezione ed una copertura che sarà risolutiva negli inevitabili momenti di frizione e di crisi che si presenteranno a più riprese nel corso di questa plurisecolare convivenza.

L'integrazione che ne deriverà è testimoniata fra le altre cose dal tipico dialetto coloniale ivi parlato: quel Chiotico, ormai estintosi ma ancora presente sulla bocca di qualche anziano abitante dell'isola fino alla fine dell'Ottocento e comunque vivo in tanti termini marinari usati regolarmente dagli attuali pescatori dell'isola stessa: uno per tutti, il fatto di chiamare ancora oggi "staketa" i lunghi chiodi che tengono insieme il fasciame delle loro imbarcazioni (in genovese "chiodo" si dice infatti "stachetta").

Questo stato di cose andrà ben oltre la caduta di Costantinopoli del 1453 perchè anche i Turchi facevano affari d'oro con questa colonia ma le cose cambieranno nel 1566 quando, a seguito della nuova politica di un Impero Ottomano desideroso di imporre il proprio dominio in maniera più forte e incisiva, dopo un cruento assedio, isola e possedimenti vicini passeranno in toto ai Turchi anche se comunque la presenza genovese, seppur ridotta numericamente, non verrà mai meno: se all'epoca di questi fatti l'isola contava circa 12.000 greci e quasi 3000 genovesi, essi saranno indicativamente presenti a fine Seicento e li troveremo ancora nel 1822, anno della sollevazione della popolazione, ammontante al momento a circa 30.000 persone, che si ribellerà alla dominazione ottomana in quella che avrà il suo tragico epilogo in una delle pagine più sanguinose dell'occupazione turca nell'Egeo e ispirerà per la sua drammaticità il celebre quadro di Eugène Delacroix oggi al Louvre e gli scritti accorati di Lord Byron, Victor Hugo e Miljan Peter Ilich.

La presenza genovese, seppur sempre più esigua, sopravviverà anche a questo, raccolta intorno alla

diocesi di Chio che radunerà per secoli la comunità religiosa cattolica a fronte della maggioranza ortodossa e poi anche musulmana della popolazione locale. Fra le famiglie ancora presenti troveremo per tutto l'Ottocento ancora dei Giustiniani o Justiniani, dei Bragiotti, dei Castello, dei Doria e poi alcuni Vegetti, Tubino, Massone ivi comprese le intuibili varianti da cognomi indubbiamente genovesi quali Xenopoulo, Pitaoulis, Kastros e altri.

Chio vivrà poi la tormentata vicenda che porterà alla fine del giogo ottomano, subirà un rovinoso terremoto nel 1881 e diventerà greca a tutti gli effetti nel 1912, coabitando per più di un trentennio col vicino Dodecaneso passato agli italiani: durante la seconda guerra mondiale subirà la feroce occupazione delle truppe tedesche che la presidiavano in quanto crocevia strategico sulle vie di comunicazione marittime locali e non si asterranno nemmeno qui come altrove dal trucidarne parte degli abitanti deportando quasi tutta la comunità ebraica ivi presente.

Superate le rovine della guerra, nella seconda metà del Novecento l'economia dell'isola si è aperta al turismo anche se, contrariamente a quanto avvenuto altrove, non ha rinunciato alle proprie antiche vocazioni commerciali e imprenditoriali a vocazione marittima.

Di conseguenza l'attuale tenore di vita di Chio è piuttosto alto, compatibilmente con la crisi che ha interessato negli ultimi anni tutta la nazione greca e non solo: ciò è dovuto in parte alle attività turistiche ma principalmente alle entrate derivanti dalle iniziative armatoriali e mercantili proprie di tante famiglie originarie dell'isola, che forse hanno ereditato quel dinamismo imprenditoriale inaugurato tanti secoli f

dai mercanti genovesi la cui presenza ha dato probabilmente i suoi frutti.

GLI ARMATORI GRECI DA CHIOS A Onassis, Livanos AI GRANDI TRANSATLANTICI

Sarebbe impossibile per ovvie ragioni di spazio ricostruire in questa sede le vicende di tutti questi armatori: ne ricorderemo brevemente alcuni dei più significativi, tenendo conto che il loro numero rappresenta più del 30% degli addetti a questo settore e che sono più di 75 oggi in Grecia gli operatori marittimi originari di Chios.

Fra i principali, anche se non i più antichi, troviamo Ioannis Chandris e poi i suoi figli Anthony e Dimitri che, partiti all'inizio del Novecento con una flottiglia di piccoli battelli di cabotaggio fra le isole dell'Egeo, negli anni immediatamente successivi al secondo conflitto mondiale si affermano nel campo del trasporto passeggeri di linea verso l'Australia e in quello crocieristico armando alcuni prestigiosi transatlantici quali "Ellinis", "Australis", "Patris", "Queen Frederica" e tanti altri presenti spesso anche nei nostri porti. La loro attività si estende anche nel traffico marittimo eminentemente commerciale e nel settore alberghiero: loro è il "Chandris Chios Hotel", uno degli alberghi più prestigiosi dell'isola situato in posizione dominante sul mare proprio all'accesso del vecchio porto genovese e l'attività di famiglia è portata oggi avanti dal quartier generale di Londra dai diretti discendenti dei fondatori

stessi, attivi nel campo delle petroliere e delle grandi navi da carico mentre le attività passeggeri sono passate a terzi ma conservano sempre il marchio “Chandris” sulle ciminiere dei propri “Cruise-liners”.

Dall'appartato villaggio di Kardamyla situato all'interno dell'isola proviene invece Georgios Livanos, che dalla seconda metà dell'Ottocento arma una flotta di caicchi, cugini degli antichi leudi liguri, coi quali commercia per tutto l'Egeo fino alle coste dell'Asia Minore. La sua attività prosegue coi figli Ioannis, Michailis, Nicholaos e Stavros: quest'ultimo, diplomato come quasi tutti i suoi fratelli e colleghi presso l'Istituto Nautico di Chio, il più antico di Grecia e a tutt'oggi uno dei più quotati della nazione, entra nel campo delle navi a vapore grazie ad abili alleanze che nel corso del Novecento lo porterà ad essere uno degli armatori ellenici più importanti, non solo per la propria attività marinara ma grazie anche alle fascinoso figlie, Eugenia e Athina, che andranno in spose rispettivamente a Stavros Niarchos e Aristotele Onassis, altri nomi importanti dell'armamento ellenico. Le loro vicende personali trascendono questo resoconto ma hanno occupato per anni i rotocalchi di tutto il mondo ed hanno avuto a volte esiti da tragedia greca vera e propria. La flotta dei Livanos è comunque arrivata ai giorni nostri gestita dal figlio maschio di Stavros, Georgios e dai suoi eredi: conta oggi una novantina di petroliere e bulk-carriers una delle quali, contrariamente al fatto che quasi tutte portano nomi che iniziano col prefisso “Atlantic”, è stata opportunamente battezzata “Chios”.

Importanti anche i Carras, compaesani dei Livanos, imparentati con loro e che, dal capostipite Ioannis e figli Costas, Michailis e Panagiotis si affermano con una

grande flotta che raggiunge il suo momento di maggior prestigio quando John M. Carras, figlio di Michailis, acquista nei primi anni Settanta due anziane navi miste britanniche utilizzate per il trasporto di carni congelate da Australia e Nuova Zelanda e le trasforma nelle prestigiose unità da crociera “Danae” e “Daphne”, ben conosciute presso la clientela italiana perchè periodicamente noleggiate alla “Flotta Lauro” e successivamente alla “Costa Armatori” che alla fine le acquisterà entrambe.

Dopo i Carras abbiamo i Lemos, provenienti dalla piccola isola di Oinoussai prospiciente Chios. Michael e poi il figlio Costantino mettono in mare nella prima metà del Novecento un numero cospicuo di navi da carico: tante di loro si perderanno nel secondo conflitto mondiale ma verranno rimpiazzate nel dopoguerra e oggi il timone della flotta è nelle mani di Michael II, nipote del fondatore, e delle sue due figlie che dagli uffici di Losanna e del Pireo attraverso la “Nereus Shopping Company” gestiscono una flotta di una ventina di grandi navi fra petroliere e portacontainers dai nomi evocativi di “Doric”, “Ionic”, “Laconic”, “Asiatic”, “Gloric” e così via.

Altra importante dinastia armatoriale quella delle famiglie Michalos e Michalinos, strettamente imparentate a seguito di strategici matrimoni che annovera fra i suoi fondatori quel Alexandros Michalinos, nato a Chios nel paesino di Vrontados, che a fine Ottocento fece costruire ad Atene l'imponente edificio in stile neo-classico chiamato “Maximus Megaron” oggi sede ufficiale del Primo Ministro ellenico. Le loro fortune sui mari si concretizzano per tutto il Novecento attraverso un grande numero di

navi da carico dai tipici nomi attinenti la mitologia greca o la storia nazionale quali “Apollon”, “Agamemnon”, “Elektra”, “Olympia”, “Akropolis”. Oggi mettono in campo una serie cospicua di unità che solcano i mari dell’Atlantico Meridionale, del Pacifico e dell’Estremo Oriente nel settore specializzato del trasporto di minerali sotto la guida dei fratelli Antonios e Leonidas Michalos dai loro uffici del Pireo e di Londrra, dove operano anche i loro cugini Apodiakos (il cui cognome significa “derivanti da un diacono”: genovese? forse...), imparentati a loro volta coi Lemos che abbiamo già incontrato e proprietari della “Victoria Steamship”, così chiamata in onore della loro madre e della “Blue Planet Shipping Company”, società che armano complessivamente 16 grandi navi dedite al traffico di merci varie soprattutto fra Europa, Canada, Australia ed Estremo Oriente.

Tenendo conto che, parallelamente alle attività armatoriali, tanti di loro si dedicheranno anche ad altri commerci fra cui olio e vino, assomigliando anche in ciò ad altri armatori di casa nostra “in primis” i Costa di Genova, oltre a questi tanti altri sarebbero da citare , “in primis” quelli Embiricos il cui cognome può fare ipotizzare antichi legami con i nostri Embriaci che, se frequentarono poco Chio, si naturalizzarono comunque in aree geografiche non molto lontane da lì.

Per fortuna tracce tangibili di tutti loro sono raccolte oggi ad opera della Dottoressa Gelina Harlafkis , docente di Storia Marittima ed Economica presso l’Università di Atene che a Glyfada, nelle vicinanze del porto del Pireo, ha fatto in modo che fin dal 1991 la vecchia posacavi della Marina Ellenica “Thalis O. Milissios” venisse trasformata in un museo che

raccoglie le gesta degli armatori greci del passato attraverso stampe, fotografie, documenti, modellini e memorabilia di ogni genere: negli spazi di questa nave hanno trovato posto tante testimonianze storiche anche se, come abbiamo constatato, quasi tutte le dinastie armatoriali di Chio sono ancora vive e vegete seppur la maggior parte abbia abbandonato l'isola e gestisca le proprie attività dalle varie sedi sparse fra Atene, il Pireo, Londra, New York, Singapore e in generale i principali porti mondiali ivi compresi Genova, Trieste, Napoli, Ancona eccetera dove operano attraverso agenti marittimi locali contribuendo in tal modo allo sviluppo dei nostri empori marittimi al pari dei tanti armatori nostrani del presente e del passato. A Chios e Oinusses tornano periodicamente per le proprie vacanze: quasi tutti si sono costruiti consone dimore che ne attestano il successo commerciale ma sono comunque bene inserite nel contesto edilizio locale e ne rispettano volumi e proporzioni, in una Chio dove i riferimenti a Genova ed alla Liguria si possono ancora percepire nella teoria di alcune vecchie stradine, nel profilo di appartate chiesette dalle tipiche decorazioni a strisce bianche e nere, nelle architetture decise del grande castello cittadino in cui porte e fortificazioni rimandano a quelli presenti lungo le cinte murarie genovesi, nelle tante epigrafi, lapidi e iscrizioni ancora sparse qua e là e nelle tipiche torri di avvistamento opportunamente collocate nei punti strategici dell'isola, così simili a quelle che possiamo incontrare in Corsica, Capraia, sulle coste di Liguria e Provenza e ovunque la presenza genovese si sia attestata nei secoli.

Le residenze degli armatori non hanno qui l'imponenza di quanto costruito altrove da tanti magnati dell'industria o del mondo imprenditoriale in genere: esse si confondono con le altre abitazioni, nei loro colori tenui che vanno dal bianco all'azzurro al giallo paglierino al rosa, colori che ritroviamo anche in Liguria in una soluzione architettonica volutamente semplice che forse riflette anche in questo antiche suggestioni nostrane che possiamo cogliere oggi su questa isola, così lontana da Genova, a due passi dall'Asia Minore ma ancora vicina a quella che per alcuni secoli è stata una madrepatria che ha lasciato tante tracce del suo passaggio e forse ha insegnato ai suoi figli a navigare. Non solo a quelli di un passato ormai lontano ma anche a quelli di oggi. Che poi ne siano consapevoli o meno non è importante, anzi: nel caso non lo fossero, ciò renderebbe il fatto ancora più sorprendente.

Francesco Pittaluga Genova 3 febbraio 2022
ingegnere aeronautico - console gran cancelliere
Associazione "A Compagna"-Genova
storico aero-navale



LIBRI, RIVISTE, EVENTI

IL NUOVO LIBRO di Renato Ferraro di Silvi e Castiglione. Edizioni All Around, 2021. Euro 15.00

A MISURA D'AMBIENTE

(Perché l'uomo non è al centro dell'universo)
presentato a cura di Silvestro Sannino

Il libro dell'Ammiraglio Renato Ferraro, redattore di questo periodico, affronta un tema che ci riguarda da vicino in modo sempre più pressante. Non sono solo i cambiamenti climatici, le condizioni geofisiche del nostro pianeta, al centro della nostra attenzione. E' il rapporto dell'uomo con il mondo animale e vegetale che muta ed è in cerca di un equilibrio non stabile ma dinamico. I comunicati dell' ONU-WMO (World Meteorological Organization) ed in particolare il recente rapporto IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) dal titolo Climate Change 2021 – The Physical Science Basis mostrano quanto sia difficile un ragionevole controllo scientifico del nostro ambiente geofisico. Si rende necessario individuare non solo le cause fisiche dei cambiamenti ma anche i loro reali legami con gli effetti relativi, al fine di adottare politiche atte a limitare i danni.

Il tema è molto ampio, le variabili in gioco sono numerose e quindi la complessità intrinseca invita a considerare una pluralità di approcci nelle indagini, nelle esplorazioni. La parola ambiente, senza aggettivi, è tra le più familiari nel linguaggio comune; il suo significato sembra chiaro, semplice, privo di ambiguità. Ma appena si va a specificarla cambia il senso e l'assetto generale; ciò induce a pensare e produce un ricco repertorio di termini, sia sinonimi e sia affini. "A

misura d'ambiente" è già un'indicazione che richiede una riflessione più attenta. Ma da dove incominciare l'indagine? Quando si cerca di esaminare un problema complesso, nelle sue diverse dimensioni, si devono fare delle scelte di strategia per trovare la via più idonea, più efficace per penetrarlo nella sua essenza.

Renato Ferraro non è nuovo a navigazioni del genere. In precedenza ha affrontato un argomento analogo per natura concettuale come "Guerra e pace nel pensiero contemporaneo" ed ha fornito una idonea soluzione esaminando il pensiero di una ventina di filosofi degli ultimi tre secoli. Qui egli utilizza lo stesso criterio di indagine ma sceglie, in un panorama ricco e variegato di pensatori, personalità di riferimento diverse per formazione, per cultura, per esperienza, per mentalità, per professione, per religione, per valori etici. Scelta felice perché egli riesce a fornire un quadro chiaro, essenziale, della complessa tematica ambientale, nei suoi diversi aspetti. La lettura del libro è piana, piacevole, con un lessico sempre appropriato e con brevi escursioni nel campo filologico ed in quello etimologico interessanti ed allo stesso tempo deliziose nello stile.

Il primo saggio di Ferraro viene dedicato ad Aldo Leopold, vissuto nel secolo scorso e ritenuto un autentico padre della ecologia contemporanea. La visione filosofico-naturalistica trova nella sua opera più famosa l'assetto dottrinario che non vuole l'uomo al centro, padrone della Terra e della sua economia, in virtù di un'etica della natura che riconosca a tutte le creature la naturale dignità di vita. Gli animali e le piante vanno rispettati; la caccia è un sopruso fatto di violenza indebita.

Il viennese Konrad Z. Lorenz osserva e studia gli animali fin da piccolo; studia medicina e zoologia e decifra il loro linguaggio. Egli viene ritenuto il fondatore dell'etologia moderna, cioè della scienza che studia il comportamento degli animali. Il suo panorama geostorico va da Salomone e la Regina di Saba per approdare alla cultura etiopica, custode del messaggio biblico. Guadagna il premio Nobel per la medicina e fisiologia nel 1973. Come sintesi della sua filosofia suggerisce di evitare gli otto peccati capitali che ritiene nefasti per la nostra civiltà; un punto di vista da condividere.

Il norvegese Arne Naess è un filosofo con formazione scientifica, in matematica e in astronomia. E' in sintonia, negli anni '30 con il Circolo di Vienna e le sue analisi accurate generano una dottrina che non vede l'uomo al centro del tutto, ma è contro l'antropocentrismo; egli propone quindi una dottrina per un'ecologia profonda, non superficiale. Il suo modello culturale si ispira ai grandi pensatori della prima metà del '900, da Godel a Carnap, a Popper... la sua posizione "ecocentrismo adversus antropomorfismo" risulta in sintonia con l'ecologia sociale. Questa posizione filosofica si ritrova anche nel giapponese Masanobu Fukuoka, ispirata al principio del buddismo detto Mu nel quale si auspica un'agricoltura sinergica. Il suo rapporto con la terra è diretto, profondo, ancorato al principio che "la terra coltiva se stessa" secondo un'azione spontanea, priva di interventi. La terra deve prima produrre per i bisogni della famiglia, che ricorda un po' la pratica dei romani antichi; poi per i mercati dello spazio vicino. Le terre sfruttate in eccesso finiscono per deperire.

Grande risalto assume il messaggio ecologico-morale di Karol Wojtyła contenuto nel discorso fatto alla giornata della pace del 1 gennaio 1990: “Pace con Dio Creatore Pace con tutto il Creato”. L’azione ecumenica di Wojtyła trova conforto in illustri personaggi come San Francesco d’Assisi ed indica stili di vita in cui edonismo, consumismo, vanità ed altri aspetti perversi non trovano spazi; invece l’amore, il gusto per il bello, per il naturale sono accettati e da esaltare. Il valore estetico del creato va messo al centro dell’universo esistenziale dell’uomo.

Seguono i contributi di altri pensatori. L’utilitarismo sfrenato può essere un condizionamento per le generazioni future e le scelte politiche devono essere adeguate in merito, secondo Giuliano Pontara, ben conosciuto dal nostro autore Renato Ferraro. Il pensatore iraniano Seyyed Hossein Nassr conosce la cultura, il pensiero della civiltà occidentale ed evidenzia alcuni limiti di essa nella filosofia positiva che tende sempre a nuovi traguardi mentre nel pensiero arabo se si perviene allo scopo stabilito non si procede oltre. E’ la mistica araba ridotta ad un principio base.

Vi si ritrova ancora l’acqua di Alain Corbin che tratta dei rapporti, si direbbe ludici, estetici, di svago, dell’uomo con il mare che assumono dimensioni notevoli, consistenti e sempre in aumento. Mentre il cagliaritano Nemo Bodei riflette sul sublime della natura in un senso affine a quello che viene descritto nell’Espace Poetique (lo Spazio Poetico) dell’epistemologo francese Gastone Bachelard in cui si rivedono i luoghi a noi vicini, quasi il domestico, il focolare, la casa. E’ l’idea, il valore del sublime che si amplia negli orizzonti della

geostoria ma che ricorda pure il Leopardi dello Zibaldone e di alcuni canti del poeta di Recanati.

La keniota Wangari Maathai fu la prima donna africana ad essere insignita del Premio Nobel per la Pace. Era una biologa e morì di cancro nel 1911. Cattolica fervente, ebbe una vita densa di attività e scrisse, tra le altre opere, un libro il cui titolo è tutto un programma: “La Religione della Terra” in cui i precetti religiosi si dimostrano sempre a difesa dell’ambiente. Ferraro conclude l’escursione nei pensatori con l’arabo marocchino Pierre Rahbi il cui pensiero filosofico riesce ben evidente nel libro “Manifeste pour la Terre et l’Humanisme”. L’uomo vive sulla Terra, unica oasi della propria esistenza. E qui magari sarebbe il caso di ricordare l’esistenzialismo di Jean Paul Sartre che egli considera semplicemente un humanisme. Ma l’uomo non ha rispetto per la sua Terra, per la sua dimora, accecato dall’ansia di sfruttamento in nome di pseudo valori o di falsi valori. Bisogna porsi al servizio della Terra Madre, che non è maligna ma sempre amorevole verso le sue creature, tutte le sue creature, seppure a volte appare un po’severa.

Renato Ferraro con il suo metodo di indagine già collaudato nel saggio Guerra e Pace ... ,riesce ad offrire un quadro filosofico e problematico convincente di una tematica delicata e dai vari aspetti, in un panorama non limitato, non circoscritto ma che interessa l’intero nostro pianeta. I pensatori da lui proposti si integrano formando una dottrina unitaria, omogenea, armonica, ardita, a misura d’ambiente, come recita il titolo del saggio, in una visione biofila. Ed il titolo richiama il pensiero chiave di Leonardo Pisano per il quale la realtà che ci circonda doveva essere espressa “in numero et

mensura". Si quel Leonardo Pisano che ebbe il merito di introdurre nella Cristianità le cifre indù, conosciute come cifre arabe, e che era molto stimato da Federico II, lo "stupor mundi".

Silvestro Sannino

Carissimo Decio, le poche righe in risposta a Macciò, che ho allegato nella precedente mail, possono essere rese note, se credi. In fondo Macciò, nel caso di specie, è un ingenuo. Se io dico che bisogna vedere bene le cose per far emergere meglio il ruolo della navigazione nella vicenda umana mi pare che sia un invito ragionevole e non censurabile. Un esempio:

I portoghesi avevano pochi documenti scritti e la gran parte furono distrutti nel terremoto di Lisbona del 1755. In assenza di documenti i tedeschi si presero il merito delle scoperte fatte dai lusitani attribuendo tutto a Martim di Bohemia. Ci è voluta una schiera di studiosi di storia e di navigazione, lungo l'arco di due secoli, per rimettere un po' le cose al giusto posto. Alcune di queste cose le ho riportate nel libro di Storia della Navigazione, compreso il viaggio di Vasco da Gama. Egli era un capo, un guerriero, non un marinaio. Lo "condusse" in India il suo pilota Pero de Alenquer che era stato con Diaz 10 anni prima. un grande navigatore ed un eccelso marinaio che la storia corrente non ricorda mai. Il lavoro storico dei portoghesi è mastodontico e di primissima qualità e si esprime in un ricco patrimonio di pubblicazioni, che ho potuto consultare perchè me le sono procurate. Le vicende hanno anche un

valore politico ed economico di primo piano che ha interessato i principali paesi del mondo per oltre tre secoli. E c'è ancora tanto da fare in merito. La storia non è mai definitiva!.

Peraltro sulle tue Notizie ho ricostruito per la prima volta, dal derrotero di Francisco Albo e in modo verosimile, la navigazione più difficile di ogni tempo: il viaggio della nave Victoria

dal'isola di Timor a Siviglia, in cui tanto per fare un breve inciso, l'elemento umano ha un ruolo psicologico decisivo oltre alle competenze nautiche e scientifiche e ad una seamanship o arte nautica di valore immenso. E in questo anno ricorrono i 500 anni dall'impresa. Ma di cosa vogliamo parlare?.

Un affettuoso abbraccio

Silvestro Sannino

Promotori del Mare e della Navigazione Assemblea martedì 1 marzo

Genova Vi aspettiamo il prossimo martedì 1 marzo per la prossima Assemblea degli Associati e anticipiamo qualche tema, che saremo felici integrare con vostre proposte.

Abbiamo incontrato Maria Grazia Dallera, la "Signora degli alberi" che abbiamo avuto il piacere di conoscere con la sua mostra nella Saletta dell'Arte: ci ha raccontato della sua passione per gli alberi e il mare. Per Musei e Collezioni vi proponiamo invece una "foresta d'arte sottomarina" a Cipro.

Come sempre, aggiornamenti sulle attività Mu.MA e una selezione di scelti per voi.

Martedì 1 marzo alle ore 11, si svolgerà in modalità ibrida (presenza e da remoto) la 25° Assemblea della nostra Associazione. Partecipate numerosi: oltre al rinnovo del Consiglio Direttivo, novità riguarderanno la quota di adesione.

Segnalateci argomenti e comunicazioni da poter affrontare in Assemblea: inoltre, se volete partecipare più attivamente alla vita associativa, aspettiamo la vostra candidatura per il prossimo Direttivo entro giovedì 17 febbraio.

La Segreteria aspetta le vostre comunicazioni!

Gli Associati regolarmente iscritti riceveranno convocazione e ordine del giorno con il link per partecipare.

Buona lettura!

=

Comandanti criminalizzati

a cura del professor Mario Carta

Al Propeller Club di Venezia si è tenuto un interessante convivio dal titolo “ Comandanti criminalizzati”

Durante l’evento di Mestre è stato presentato il libro “La criminalizzazione del comandante della nave: criticità e prospettive” curato dal professor Mario Carta, ordinario

di diritto UE presso Unitelma Sapienza e presidente del comitato scientifico dell' Istituto Italiano di Navigazione.

Il libro raccoglie a sua volta integralmente gli atti dell'omonimo workshop organizzato nel 2020 a Roma da IIN, Confitarma e dal sindacato dei lavoratori marittimi USCLAC-UNCDIM-SMACD (Unione Sindacale Capitani Lungo Corso al Comando - Unione Nazionale Capitani Direttori di Macchina - Stato Maggiore Abilitato.

LIBRERIA INTERNAZIONALE IL MARE

Giulia con conchiglie e reperti equorei nel suo tavolo da lavoro





Libreria Internazionale Il Mare fondata a Roma negli anni settanta è stata una delle iniziative di carattere culturale marinaro più importanti in Italia. Si deve a una donna eccezionale, sportiva subacquea, innamorata di mare, ambiente, archeologia, cultura . La Libreria (anche editrice) è stata ed è centro di incontri con i più bei nomi della cultura scientifica, di ricerca nel mare, nella storia tra i protagonisti di tutto il mondo. Il Mare magazine online di Maurizio Bizzicari, da cui abbiamo tratto storia e vicende della Libreria e il timone di Marco Firrao sono una garanzia che la attività libraria guarda di prora, cercando una buona navigazione, una buona vita, un buon vento.

Indirizzo:

Breve storia della Libreria

È l'ottobre del 1975. Al numero 103 di Piazza Farnese, uno dei gioielli della Roma rinascimentale tra il Tevere e Piazza Navona, apre i battenti, prima in Italia, la Libreria Internazionale Il Mare, che per i romani è e sarà sempre più semplicemente la “Libreria del Mare”.

Si mette in moto un meccanismo culturale nuovo. Nonostante la capitale vivesse all'epoca momenti di battaglie politiche durissime che di lì a poco sarebbero degenerati negli “anni di piombo”, appena due anni di rodaggio nel locale di piazza Farnese (18 mq, poco più del quadrato di una grande barca), bastano a far decidere di trasferire la libreria in un locale più grande, in via di Ripetta 22, nel cortile di un palazzo del '700 a due passi da piazza del Popolo.

Il 12 ottobre 1989 la libreria compie la sua terza migrazione. Si sposta però di pochi metri, da via di Ripetta 22, dove ha festeggiato la serata d'addio con Bernard Moitessier, a via del Vantaggio 19. In quell'occasione il grande navigatore francese ha lasciato un ricordo indelebile: un disegno e un piccolo racconto sulla Libreria Il Mare paragonata alla grotta di Alì Babà. Seguirà nella nuova sede una mostra di fotografie subacquee di Luca Sonnino Sorrisio. La presentazione successivamente, del libro di Stanislaw Niewo “La balena azzurra” è l'occasione per vedere insieme a presentare il volume Folco Quilici e Fulco Pratesi. Come dimenticare il trentennale della Libreria in Via di Ripetta 239 con il dibattito sugli scrittori di mare che ha visto la partecipazione di Björn Larsson (autore di numerosi volumi per i tipi della casa editrice

Iperborea tra cui la “La vera storia del pirata Long John Silver”) e quella non meno autorevole di Predrag Matvejevic (autore tra l’altro del volume “Breviario Mediterraneo”)

La libreria ha sede attualmente in via del Vantaggio, 19 a pochi metri da via di Ripetta. Nei nuovi locali, rinnovati e ristrutturati con grande cura, Marco Firrao è riuscito a conservare l'atmosfera intensa della prima libreria con tutto il suo archivio storico unico ed esclusivo, esaltando la storia di questa attività e allo stesso tempo adeguandola ai nuovi standard e alle nuove esigenze tecnologiche e commerciali.

Giulia D'Angelo
Authoress, Journalist
Member of
the International Academy of
Underwater Sciences and Techniques
Via del Vantaggio 19
00186 Roma
tel/fax 063612155 cell. 393 1452044
giuliadangelo1942@gmail.com
www.maremagazine.com

+++++

1922: quando Genova aspettava Lenin

A COMPAGNA antico sodalizio genovese presenta il libro di Michelangelo Trombetta

1922: quando Genova aspettava Lenin

Erga Edizioni

La rievocazione storica puntuale e oggettiva di anni cruciali per la storia di Genova e dell'Italia tutta. La presentazione sarà tenuta dall'Autore con la collaborazione di Francesco Pittaluga, responsabile de "I Venerdì da Compagna", e Isabella Descalzo.

Libro molto particolare e interessante: fra le altre cose rievoca la Conferenza di Genova e il Trattato di Rapallo del 1922, eventi internazionali oggi poco ricordati, quando Genova e la Liguria, grazie al traffico marittimo passeggeri, ai treni "trans-europa-express" ed al turismo di élite erano ancora uno dei crocevia del mondo...!! Francesco Pittaluga

-

+++++

DIARIO DELLA GRANDE GUERRA

15 giugno 1914 - 31 dicembre 1916

di Mario Roatta

A cura di Francesco Fochetti

In libreria "Diario della Grande Guerra. 15 giugno 1914 – 31 dicembre 1916" (Mursia, pagg. 440, Euro 26,00) il prezioso ritrovamento archivistico a cura di Francesco Fochetti in cui il giovane Mario Roatta documenta

minuziosamente gli eventi di cui fu protagonista e testimone.

«È un documento davvero notevole, non per l'annotazione quotidiana delle vicende di un giovane capitano sui vari fronti in Italia, Albania e Francia, ma per i commenti e le integrazioni successive, inizialmente a distanza di tredici anni, e poi nella fase di riordino finale nei primi anni Cinquanta, quando si trovava in Spagna, ormai totalmente esautorato da ogni potere e carica militare. L'elemento più interessante di questo fortunato ritrovamento sta appunto nel fatto che lo stato dei manoscritti consente di documentare quel processo di rielaborazione e "riscrittura" delle proprie esperienze che la memorialistica raramente offre, a meno di non poterla confrontare con la base diariistica, spesso perduta o intenzionalmente distrutta dallo stesso autore. Senza minimizzare le responsabilità personali conseguenti alle covert operations del SIM, Roatta appare dai suoi diari come uno dei più intelligenti e brillanti personaggi di una classe dirigente militare e civile peraltro relativamente omogenea nelle qualità e nei difetti e senza personalità veramente dominanti. Resta comunque indiscussa la sua penetrante capacità di lettura degli eventi che ebbe modo di seguire da vicino, emersa già nel 1945 con Otto milioni di baionette. Una capacità testimoniata anche da questo Diario della Grande Guerra riesumato da Francesco Fochetti, nel quale rintracciamo a fatica gli stereotipi in genere comuni alle "voci dalle trincee", mentre troviamo ritmo e tenore, toni per nulla enfatici e celebrativi, anzi a volte assai crudi e spiazzanti.», con queste parole Virgilio Ilari, Presidente della Società

italiana di storia militare, commenta il prezioso lavoro svolto da Francesco Fochetti.

9 settembre 1915: «Ieri sera è giunta notizia che due soldati del 133°, napoletani, rei di diserzione di fronte al nemico, saranno fucilati stamane. Io sono di servizio: alle 6 andiamo a vedere il posto dell'esecuzione, all'uscita del paese: io dispongo i carabinieri: alle 7,45 avviene la fucilazione: con tre scariche i due condannati sono finiti: scena rapida, atroce, ma altamente giusta e salutare».

Rimasto fino a oggi inedito, il diario del giovane capitano Mario Roatta è una eccezionale fonte storica, che passa in rassegna gli anni della Grande Guerra, rivisitati nella sua tarda maturità, dopo aver scalato e bruscamente ridisceso i più alti vertici di comando nel Regio Esercito Italiano. Cresciuto in ambiente savoiano e allevato nella fucina di Marte, determinato, astuto e ambizioso, appuntò minuziosamente gli eventi dei quali fu protagonista e testimone, producendo questo preziosissimo documento. Esperto in raccolta di informazioni e attento pianificatore, combatterà su tutti i fronti in Italia, Albania e Francia, amareggiato di dover deporre le armi al termine del conflitto.

È questo il secondo volume dei diari di Roatta pubblicati da Ugo Mursia Editore e curati da Francesco Fochetti. Dalla pubblicazione nel 2017 del “Diario. 6 Settembre – 31 Dicembre 1943” (Mursia, pagg. 270, Euro 21,00) emergono invece dalle parole di Mario Roatta, Capo di Stato maggiore dell'Esercito italiano e membro del Consiglio della Corona, il caos dei comandi

delle Forze Armate, le incertezze del Re pronto a smentire il governo sull'Armistizio, la mancanza di informazioni che i vertici militari e politici avevano su quello che stava avvenendo a Roma e nei Balcani dove si consumava, tra le altre, la tragedia di Cefalonia e tanto altro ancora.

Due testimonianze dall'altissimo valore storico che oggi grazie al prezioso lavoro di Francesco Fochetti e alla casa editrice Ugo Mursia Editore tutti potranno conoscere.

Mario Roatta (1887-1968), generale italiano, combatté nella Grande Guerra. Nel 1934 fu ai vertici del SIM, poi capo missione nella guerra civile spagnola, generale d'armata in Jugoslavia, membro del Consiglio della Corona e Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, venne destituito nel novembre del 1943. Accusato di crimini di guerra, della mancata difesa di Roma e condannato, evase e si diede alla latitanza. Prosciolto dalle accuse nel 1951, rientrerà in Italia nel 1967.

+++++++

I maro' archiviati nella RASSEGNA STAMPA DI SANTE TANI

In attesa che Kim Jong Un conquisti la Luna noto con piacere di come il Santo Padre lodi le tasse omettendo però di pagare l'IMU di chiese conventi e quisquiglie varie, mentre il Sole 24h vede il rilancio dell'economia nelle dimissioni, alias contratti a

tempo determinato, fatti ad apprendisti sessantenni con stipendi da fame.

Marò archiviati senza che nessuno abbia messo alla berlina quel grande Ammiraglione stratega che fece reientrare la nave in India e di come le attività di Polizia debbano essere fatte da Corpi di Polizia o, quantomeno, da personale addestrato presso Forze di Polizia.

Sante Tani

Da Rassegna Stampa di Sante Tani, il 1 febbraio 2022 con un commento. Tani riserva la sua newsletter a quotidiani che presenta ogni settimana allegandoli alla sua newsletter.uti

IN OCCASIONE DEL GIORNO DEL RICORDO

IN LIBRERIA SONO SCESI I LUPI DAI MONTI

LA TOCCANTE TESTIMONIANZA DI PIERO TARTICCHIO COSTRETTO A DIVENTARE ADULTO A 11 ANNI DOPO CHE SUO PADRE FU INFOIBATO DAI PARTIGIANI DI TITO

In libreria “Sono scesi i lupi dai monti” (Mursia, pag. 218, Euro 17,00), la toccante testimonianza del poliedrico pittore, scrittore e giornalista Piero Tarticchio, che racconta in prima persona la sua vita, come suo padre fu infoibato dai partigiani di Tito e come, a soli 11 anni, fu costretto a diventare adulto.

Corredato da un ricco inserto fotografico, questo libro è un'importante testimonianza storica che smuove nel profondo l'animo del lettore.

Come scrive nell'introduzione Gianluca Poldi, Piero Tarticchio "ha saputo rimettere in moto la storia nel segno dell'equilibrio, della pacatezza, dove la cronaca si mescola allo sguardo del sé bambino, e alle considerazioni filtrate da decenni di rielaborazione da parte di quel bambino divenuto adulto, presentandosi al lettore con mirabile semplicità, con la forza del disastro percepito e che sarà immane. Tutti sono vinti, in fondo, nella vicenda istriana, ma non tutti sono innocenti, e alcuni hanno saputo rielaborare e rimettere le evidenze storiche nella corretta luce."

I massacri delle foibe e l'esodo giuliano-dalmata hanno segnato un capitolo doloroso della storia italiana del XX secolo. All'interno di questa terribile cornice, Piero Tarticchio racconta in prima persona la sua vita e quella di suo padre infoibato nel 1945. In una scrittura, ora romanzesca ora diaristica, i ricordi personali scorrono e si ricompongono intorno al racconto corale del popolo istriano.

«Le sparizioni di persone innocenti gettate nelle foibe segnarono l'inizio dell'agonia del popolo istriano. La stragrande maggioranza degli italiani abbandonò ogni avere e intraprese un esodo di proporzioni bibliche. Una sorta di fuga senza ritorno. Uno sradicamento avvenuto nel silenzio e nell'indifferenza dei fratelli italiani dell'altra sponda dell'Adriatico. Una morte civile senza funerali, senza segni di lutto, né di cordoglio, senza lapidi, senza alcun tipo di commemorazione, tantomeno accenni sui testi di storia per le scuole italiane.»

Uno spaccato di Storia tenuto sottotraccia per cinquantasette anni e qui esposto come un affresco avvincente e coinvolgente nel quale l'Autore illustra, con emozione e forza, l'odissea di

quanti hanno subito le conseguenze di una tragedia non ancora del tutto condivisa. Un libro dal titolo evocativo perché come scrive lo stesso Tarticchio «Come il lupo, la cui zampa è rimasta imprigionata nella tagliola, che pur di raggiungere la libertà non esita a staccarsi a morsi l'arto imprigionato, altrettanto stanno facendo gli istriani strappando le radici che li legano alla loro terra e se ne vanno abbandonando tutto. E questo non è un atto di coraggio, ma la paura che viene dalla disperazione.»

Piero Tarticchio (Gallesano - Pola, 1936), pittore, scrittore, giornalista, vive e lavora a Milano 2 - Segrate. Presidente del Centro di Cultura Giuliano-Dalmata, ha diretto il periodico «L'Arena di Pola». Per quarantadue anni ha operato come creativo nel campo della comunicazione visiva nelle principali agenzie di pubblicità. Ha disegnato la stele del Monumento in ricordo dei martiri delle foibe e dell'esodo giuliano-dalmata in Piazza della Repubblica a Milano. Con Mursia ha pubblicato *La capra vicina al cielo* (2015) e *Maria Peschle e il suo giardino di vetro* (2019).

Di lui scrive Gianluca Poldi nell'introduzione «Piero Tarticchio è un artista, uno di quegli uomini che più di altri ha saputo individuare un nucleo generativo su cui lavorare con molteplici mezzi: grafica, pittura, scrittura. Un nucleo che sono le sue radici di esule istriano, che da italiano di oltre-Adriatico ha tuttavia, paradossalmente, dovuto lottare per integrarsi nel tessuto della sua stessa patria Italia, e in questa lotta fin da ragazzo ha affinato sensibilità e mezzi, quelli della propria arte di uomo. Integrato ma pur sempre esule, perennemente vivo nella tensione tra passato remoto – soverchiante nel ricordo – e presente, o forse si direbbe meglio tra passato vivente e presente remoto.»

La nobile lettera di Tobia Costagliola

MA QUANTO DURA LA GIORNATA DEL RICORDO ? Due giorni?

Carissimo Decio,

durante questa settimana ho spesso pensato a te , alle tue origini ed alle tragiche vicende che hanno così drammaticamente indotto la tua, come altre migliaia di famiglie a quel vergognoso esodo da Fiume, dall'Istria , Pola e altre città e isole dalmate , a partire da quel lontano 1947. Esodo verso una "Patria" (si fa per dire) ingrata, accecata dall'odio e immemore dei secoli di storia che hanno accompagnato i popoli di quelle regioni che erano state parti integranti della comune civiltà mediterranea , a partire dall'impero Romano e non solo. Una civiltà che ha radici ben più profonde di quella tanto decantata dal fatuo e roboante ventennio fascista che sembrava essersi appropriato finanche della Storia. E proprio l'ignoranza della Storia che si rivelò allora e ancora si ripresenta, oggi, con un falso ed ipocrita sentimento "antifascista" che fa apparire quelle famiglie, così indegnamente accolte, come "figlie della colpa". Una colpa ancora non sconfessata che venne a loro imputata , da parte di una certa Italia e da parte di Tito (e ciò che rappresentava) per aver fatto parte dei colonizzatori-occupanti del regime fascista. Senza tener conto che quando comparvero i primi "fasce" in quei territori, già le pietre, la terra stessa , il mare, i campanili, le colonne romane e le colonne col leone di San Marco, parlavano da sole. Non solo: la maggior parte degli abitanti si sentivano già fieramente italiani per discendenza e tradizioni. Va ricordato che oltre ai disagi, alle incomprensioni ed alla ostilità che incontrarono coloro che raggiunsero l'Italia, ci furono, purtroppo, anche migliaia, tra coloro che scelsero di rimanere , che dovettero subire la repressione e le angherie jugoslave.

Ogni anno, in occasione della giornata della memoria , c'è sempre qualche voce che, cercando di ravvivare la memoria del dramma "degli Italiani d'Istria e Dalmazia , nostri fratelli " (cfr. Ernesto Galli della Loggia Corsera), sembra vergognarsi per la "carità pelosa" , la fredda accoglienza , l'odio, lo scherno con cui quei "profughi tanto speciali" furono accolti. E cosa dire della "simpatia fin troppo interessata di chi li adoperò per assurdi confronti, di chi li voleva vittime di un qualche olocausto ? E ancora oggi c'è chi, ravvivando questa insanabile ferita, confonde questa tragedia con la "Shoah". E poi questa frequente semplificazione per cui si parla, generalizzando, soltanto dei " profughi dell'Istria " ignorando la geografia (e la storia) di quelle terre.

Ti segnalo che l'instancabile Claudio Magris, a te ben noto, ha scritto un romanzo intitolato "Alla cieca" che parla della repressione jugoslava di quei duemila operai di Monfalcone e della bassa friulana che nel 1947, infervorati dall'ideologia comunista, fecero l'esodo al contrario di quello fatto da te e dalla tua famiglia. Quanti sanno la fine tragica di quella eroica e ingenua spedizione?

Ti consiglio anche di leggere ancora Magris nella presentazione di un grande libro ripubblicato di recente a cura di Mauro Sami, Martin Muma di Ligio Zannini. Magris riporta che Zannini non volle partire dall'Istria perché riteneva che la presenza italiana, in quelle terre, e su quei mari, non dovesse essere cancellata: ne pagò un prezzo fortissimo di cui non si è mai pentito.

Ciao Decio! Questi argomenti emergono, puntualmente, ogni anno su tutti i media, ma si dissolvono e vengono dimenticati in meno di una settimana.

Un caro saluto.

Ravenna, 10 febbraio 2022

Tobia

Da segnalare il libro PROFUGHI D'ITALIA di Petra Di Laghi, ERGA edizioni, 1943- 1955, il dramma dei giuliano- dalmatidall foibe ai centri di raccolta. L'accoglienza a Genova e in Liguria. Leggete le riviste FIUME E LUSSIMPICCOLO.