

Paolo Dell'Oro

NAVIGATORI SCALZI

Per i mari senza carte né strumenti



Edizioni il Frangente

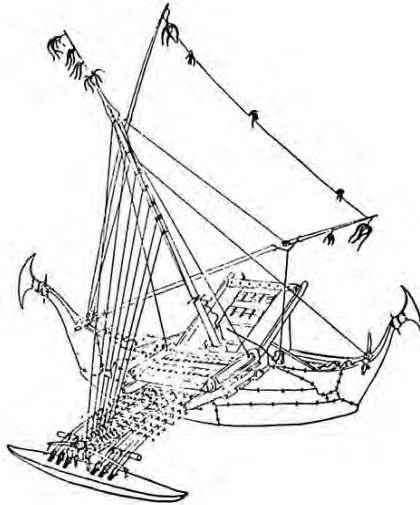
Indice

5	PREFAZIONE
27	CAPITOLO 1 - Sesto senso
71	CAPITOLO 2 - Le imbarcazioni "scalze"
113	CAPITOLO 3 - Un mare di isole
161	CAPITOLO 4 - Nel mare tra le terre e oltre
199	CAPITOLO 5 - Navigare con i monsoni
225	CAPITOLO 6 - Onde e iceberg
247	CAPITOLO 7 - La conquista dell'Atlantico
281	CAPITOLO 8 - Il giro del mondo
315	CAPITOLO 9 - Alla scoperta del Pacifico
331	CAPITOLO 10 - Il punto nave
361	CAPITOLO 11 - A piedi scalzi tra i ghiacci
397	Appendice - Tempi moderni
403	Bibliografia
405	Indice analitico

Prefazione

*La paura più grande è provata da colui
che non sa dove sia la meta e se pure ci sia.
Neppure i più grandi navigatori ne erano certi.*

Predrag Matvejević, *Breviario mediterraneo*, 1991.



I navigatori del XXI secolo sono abituati nelle loro traversate ad essere presi per mano ed accompagnati fino alla meta in un tipo di navigazione che potremmo definire “assistita”: il GPS che fornisce il punto nave con la precisione del metro, carte elettroniche o tradizionali dettagliate, orologi radio-controllati, previsioni meteorologiche ad ogni ora del giorno, canale 16 per ogni emergenza. Quello poi che fa la vera differenza sono i mezzi con cui si naviga: barche moderne concepite per resistere fino alla spaventosa forza 12, vele e motori a tutta prova, comodità a non finire, frigoriferi stracolmi. E alla fine, quando si arriva in porto o si getta l’ancora in baia, si entra nella tranquillizzante nicchia della vita civile con ristoranti, negozi e servizi di ogni genere.

Una condizione, questa, di cui godiamo solo da qualche decennio. In un confronto tra il breve periodo in cui gli uomini hanno navigato con la moderna navigazione “assistita” ed i millenni in cui andavano per mare alla cieca ci si trova di fronte ad un enorme squilibrio: il mare è praticamente quasi sempre stato affrontato da uomini ignari ed inermi. Si navigava su imbarcazioni fragili e malsicure, si solcavano acque sconosciute, appena lasciato il porto si perdeva ogni contatto con il mondo, la nave diveniva, come dice Conrad, *un frammento staccato dalla terra*, ed infine, in prossimità dell’arrivo ai pericoli del mare aperto si aggiungevano quelli della costa: cosa c’era in agguato là lungo la scogliera?

La navigazione verso l’ignoto, a piedi nudi, *barefoot* come dicono gli inglesi, scalzi come diremmo noi, era nel lontano passato quasi la norma. I popoli del Mediterraneo, del Mar Rosso e tutti coloro che, dopo lunghi periodi di vita marinara, ripercorrevano le stesse rotte andarono aumentando solo col passare dei secoli. Tuttavia anche nei mari di casa ci si poteva trovare persi, disorientati. Bastava una mareggiata che portasse l’imbarcazione al largo per essere nell’ignoto. Come mai le Colonne d’Ercole, l’attuale stretto di Gibilterra, erano divenute un mito tanto misterioso da incutere terrore? Perché all’ovest si estendevano acque sconfiniate e sconosciute sulle quali aleggiavano miti e leggende sempre dalla valenza tragica. Ulisse, partendo dallo stretto di Bonifacio, che divide la Corsica dalla Sardegna, volendo ritornare alla sua Itaca sa solamente che deve andare ad est. Fa rotta in quella direzione e si ritrova a Capo Circeo: a lui, ignaro della geografia mediterranea, la Penisola ha sbarrato la strada! La stessa cosa succede a Colombo che, volendo raggiungere l’Asia navigando per ovest, trova la rotta sbarrata dalle Americhe, sconosciute a naviganti e cartografi.

Praticamente hanno navigato alla cieca tutti i grandi popoli marinari dai cinesi ai polinesiani, dai Vichinghi agli Arabi. Anche tutti i grandi navigatori europei del XV-XVI secolo come Colombo, Vasco da Gama, Caboto, Vespucci hanno navigato senza nessun ausilio cartografico e così pure, dopo di loro, i grandi esploratori come Magellano, Tasman, Verrazzano, Drake. Un po’ meno alla cieca navigarono Wallis, Cook, Bougainville, Blight, perché nel XVII secolo, pur non avendo le carte

delle terre non ancora scoperte, disponevano ormai di qualche rudimentale strumento. La navigazione antica senza strumenti e senza carte era così diversa da quella odierna tanto da essere considerata un'arte e non una tecnica.

Eppure un navigatore scalzo in assoluto non è mai esistito. Affermazione che all'inizio di un libro come questo potrebbe disorientare il lettore, ma che invece è utile perché ogni volta che si troverà la parola "navigatore scalzo" si dovrà tener presente che esistevano vari gradi di "scalzitudine". Il termine viene qui usato in generale: ci fu un'evoluzione nei secoli nel modo di navigare e di orientarsi. Lo stesso Cristoforo Colombo, il navigatore più famoso di tutti i tempi, attraversò il Mare Tenebroso (Atlantico) con una strumentazione rudimentale: aveva un quadrante che non estrasse mai dalla custodia, alcune bussole, ma non sapeva dell'esistenza della declinazione magnetica e navigò guidato dalla Polare e dagli Alisei fidando che al di là dell'oceano ci fosse terra, anche se poi non era quella che gli venne incontro salvandogli la vita.

"Navigatori scalzi" (*barefoot navigators*) può sembrare un termine strano, ma non lo è più di tanto. Andare a piedi nudi è anzitutto un modo di sentirsi più a contatto con la natura. Io stesso, quando sono a bordo della mia *Effemera*, contravvenendo alla buona regola di indossare delle calzature protettive, sto sempre a piedi scalzi. Esiste anche la categoria dei *gimnopedisti* che corrono e camminano a piedi nudi sentendosi arricchiti dal contatto diretto con il suolo.

Tra il sentirsi in sintonia con la natura e provare sentimenti di fratellanza verso i propri simili il passo è breve. I frati non mettono le calze nemmeno in inverno ed i mussulmani si tolgono le scarpe entrando nella moschea. Quando scoppiò la guerra del Vietnam, negli USA ci furono alcuni pacifisti che per protesta cominciarono a camminare scalzi. I piedi scalzi iniziarono da allora ad acquisire una connotazione di controcultura anche se i pacifisti americani non volevano avere nulla da spartire con correnti alternative tipo hippy o simili.

Fino a pochi anni fa in Cina esistevano i dottori scalzi, categoria abolita nel 1981. Creati ai tempi di Mao, erano abitanti delle zone rurali che ricevevano un'infarinatura di nozioni mediche, quanto bastava perché

fossero in grado di curare le malattie più semplici: mal di gola o mal di pancia e cose simili. Noi li chiameremmo “medici terra-terra”, finendo di nuovo a diretto contatto con il suolo. Da questo filone naturalistico oggi è sorta la medicina alternativa che ricorre a prodotti naturali come erbe e sali minerali.

Un amico, che ha fatto la carriera militare nella Marina, mi ha raccontato che negli anni '50 certi marinai avevano dei problemi di insofferenza a tenere i piedi chiusi nelle scarpe. Alcuni di loro approfittavano della libera uscita per mettere i piedi in libertà: restavano a passeggiare scalzi per tutto il pomeriggio all'interno della base navale di Taranto nei dintorni della nave. Non potevano uscire senza le calzature: la polizia militare li avrebbe rispediti a bordo con provvedimenti disciplinari. Ora i precetti della sicurezza sul lavoro impongono le calzature. I marinai salgono sugli alberi della *Vespucci* con scarpe e cintura di sicurezza. Nonostante ciò, recentemente un marinaio è caduto da un pennone, cosa mai successa in precedenza.

Il termine “navigatore scalzo” potrebbe venire anche dal re vichingo Magnus III (1073 ca.-1103). Il suo soprannome era *bar fot* che in vichingo, ma pure in norvegese moderno, significa “scalzo”. Magnus III era un grande navigatore del Mare del Nord. Nei dieci anni in cui regnò si dedicò alla conquista delle isole ad ovest della Norvegia: Orcadi, Ebridi, Isola di Man. Poi riuscì a controllare parte dell'Irlanda con il Regno di Dublino. Morì in un'imboscata mentre stava per imbarcarsi per tornare in patria. Dato che ai tempi dei Vichinghi i navigatori, non avendo né carte né strumenti, erano tutti “scalzi” in senso nautico, il termine potrebbe avere come etimologia quella di re Magnus III, che a me sembra anche la più probabile.

Le carte nautiche, primo strumento per una navigazione sicura, sono state messe da parte dai moderni navigatori scalzi, che per provare il brivido della navigazione all'antica si mettono in mare senza documentazione né strumenti. I navigatori scalzi, come tutte le categorie a piedi nudi elencate, hanno in comune a vario titolo l'uso dei sensi ed il rifiuto delle moderne tecnologie, delle carte nautiche, della strumentazione elettronica e di ogni altro strumento per orientarsi. Credo comunque

che al giorno d'oggi non possa più esistere un navigatore totalmente scalzo. Tutti noi abbiamo, volenti o nolenti, una mappa mentale più o meno dettagliata delle terre e delle acque in cui ci muoviamo: non saremo mai assolutamente alla cieca. Diversa era la situazione dei marinai antichi o dei navigatori dell'epoca in cui si andavano scoprendo nuovi continenti. I navigatori scalzi moderni, che se hanno freddo ai piedi possono anche infilarsi calze e scarpe, sono un'altra cosa: sono dei romantici che vogliono provare il brivido dimenticato della navigazione d'altri tempi. Essi danno peso all'uso dei sensi, specialmente a quello del "piede marino" (scalzo ovviamente!) che sa trarre dal mondo circostante le informazioni utili per arrivare alla meta navigando all'antica e rifiutando ogni ausilio moderno.



Nella preistoria il mare era una naturale via di comunicazione lungo la quale migravano i popoli. Non è chiaro come alcuni siano arrivati a traversare l'immenso Pacifico. C'è chi sostiene che gli indigeni organizzassero spedizioni con flotte di centinaia di canoe per avere la certezza che almeno qualcuno arrivasse. Altri dicono che la Polinesia sia stata colonizzata da pescatori presi dalla tempesta e scaraventati in qualche atollo remoto e deserto. In entrambi i casi per conoscere un'isola o un arcipelago bisogna esserci già stati: una prima navigazione verso l'ignoto si deve pur fare. Le isole della Polinesia, ma anche molte isole dei nostri mari, non sono avvistabili se non quando, dopo giorni di navigazione, le si avvicina. Ogni piccola o grande isola, ogni lido lontano è stato scoperto dopo una prima navigazione "a piedi scalzi".

La storia della cartografia è al riguardo illuminante. Le prime carte nautiche, o più semplicemente le prime mappe del mondo conosciuto, erano una raffigurazione distorta della realtà. Ai tempi si pensava che la Terra fosse piatta, circondata dalle acque. Per non parlare di raffigurazioni ancora più fantasiose con la Terra a forma di cilindro, cubo, piramide o addirittura di tabernacolo. Tutte idee che non aiutavano certo i marinai. Anche quando si arrivò a concepire il globo a forma di

sfera, e per secoli ci furono quelli che ancora lo negavano, il mistero di cosa ci fosse al di là dell'orizzonte permase. Si suppliva perciò all'ignoranza con la fantasia: se la Terra era sferica, i continenti dell'emisfero settentrionale dovevano avere una controparte nell'emisfero sud che li bilanciassero. Nacque la *Terra Australis Incognita* che non esisteva, abitata da uomini che vivevano a testa in giù, che rimase di moda per qualche millennio. Il termine "antipodi" nasce proprio da "piedi dalla parte opposta".

Anche le terre eventualmente scoperte, dato che non si era in grado di definirne con esattezza la posizione geografica, restavano fluttuanti. Venivano cartografate un po' qui e un po' là a casaccio, a volte aggiungendo qualche terra di fantasia, seguendo miti o credenze religiose come fu per le carte dell'Atlantico che videro comparire e scomparire le isole di Antilha, San Brendano, del Corvo, Brasilha... Probabilmente l'America era stata scoperta prima di Colombo. Sicuramente i Vichinghi vi erano arrivati molti secoli prima partendo dalla penisola scandinava e navigando alla cieca verso ovest. Prima scoprirono le isole Fær Øer, poi l'Islanda, la Groenlandia ed infine l'isola di Terranova in Canada. Sembra che anche a latitudini più basse ci furono popoli che precedettero Colombo arrivando sulla riva opposta dell'Atlantico. Comunque sia, il merito di essere arrivato in America per primo lo si è voluto dare a Colombo. Ma non sono molto d'accordo sul fatto che l'Ammiraglio del Mare Oceano prenda tutta la gloria dell'impresa. Giovanni Bignami nella prefazione al libro di Elio Cadello, *Quando i Romani andavano in America*, e già il titolo è una netta presa di posizione, enuncia il paradosso di Cristoforo Colombo: *L'importante per avere il merito di una grande scoperta è essere l'ultimo a farla, non il primo*. Seguono poi alcuni esempi clamorosi a sostegno della sua tesi: Edison che fu preceduto da ventidue inventori di lampade ad incandescenza e altri casi di ultimi arrivati incoronati vincitori. Storia e fama: due dee che fanno ingiustizie!

Colombo, come quanti lo avevano preceduto, era comunque un marinaio scalzo, ma la gloria è una cosa, la fortuna è un'altra. Se Colombo avesse fallito scomparendo tra i flutti, anche il suo nome sarebbe stato dimenticato. Lui stesso era consapevole che sarebbe bastato un picco-

lo inconveniente per vanificare la sua impresa. Nel febbraio del 1493, di ritorno dal primo viaggio nelle Indie Occidentali, sorpreso da un uragano, teme il naufragio e la conseguente perdita della notizia delle sue scoperte oltremare. Affida ad una pergamena il resoconto dei suoi viaggi con la preghiera, a chi l'avesse trovata, di consegnarla al re di Castiglia. Arrotolata la pergamena, la avvolge in una tela cerata, la rinchioda in una cassetta sigillata e l'affida ai flutti.

Per inciso, Colombo ce l'aveva messa tutta per fallire: carte nautiche fasulle, calcoli delle dimensioni terrestri errati, partito per sbarcare in Asia, si trovò a sbarrargli la strada un continente sconosciuto, provviste insufficienti. Grande merito di Colombo fu il suo "piede marino". Ma ciò non sarebbe bastato, il mare è sempre il più forte: era sufficiente un nonnulla perché l'avventura si tramutasse in un fiasco. Egli resta comunque un grandissimo marinaio: potrebbe essere stato il primo a scoprire gli Alisei, sfruttati per il percorso di andata verso ovest, e la Corrente del Golfo che lo riportò verso le Canarie e la Spagna. Ancora oggi, chiunque vuole traversare l'Atlantico a vela ripercorre la rotta tracciata dall'Ammiraglio. Inoltre ebbe anche il merito di essere ritornato a più riprese sul posto cartografando le terre scoperte.

Quando affermo che nella storia della marineria si è quasi sempre navigato nell'incertezza intendo dire che si navigava senza carte, senza conoscere cosa ci fosse al di là dell'orizzonte. Tuttavia non si navigava del tutto alla cieca: i marinai tenevano gli occhi bene aperti a scrutare l'orizzonte o rivolti al cielo per cercare di orientarsi in modo approssimato con le stelle. Certi popoli, come i Vichinghi e i polinesiani, erano grandissimi conoscitori del mare. Lo sapevano "leggere" per orientarsi, quanto meno per ripercorrere una rotta tracciata in precedenza. I Vichinghi osservavano il volo degli uccelli marini che annunciavano l'approssimarsi della terra, osservavano le stelle ed il Sole, il colore delle acque, gli oggetti galleggianti. I polinesiani, oltre a ciò, interpretavano le correnti, i fronti delle onde riflesse, rifratte o di marea. Tutti segni che annunciavano l'approssimarsi di un lembo di terra. Il metodo era tanto affidabile che venne adottato pure da Cook, anche lui grande navigatore scalzo. Quando andava alla ricerca della *Terra Australis Incognita*, che

l'Ammiragliato Britannico gli aveva ordinato di conquistare in nome di Sua Maestà re Giorgio III, osservando le onde dell'oceano Indiano decise che il continente fantasma non esisteva, proprio perché non vedeva né correnti né onde riflesse.



Nel mio libro *Storia del punto nave*¹ ho ampiamente trattato dei metodi di navigazione dell'antichità usati negli anni in cui si andavano scoprendo gli angoli ancora sconosciuti del mondo. Confesso che mentre scrivevo quel libro non mi era mai balenata l'idea che i marinai del passato fossero tutti marinai scalzi o quasi. Nell'illustrare i metodi e gli strumenti di navigazione, anche se consistevano in un'asticella con dei buchi o in una corda con dei nodi, non avevo pensato che con strumenti così primitivi, e soprattutto senza mappe, la navigazione fosse praticamente condizionata dalla fortuna. Così, questo libro è in un certo senso il negativo di quello sulla storia del punto nave: quello discettava su ciò di cui i marinai disponevano per orientarsi, questo su ciò che non avevano. E parlare di ciò che non c'è non è impresa facile.

I navigatori scalzi si dividono in varie categorie. Il discrimine di base è l'esistenza o meno di carte nautiche, non considerando quelle di fantasia tarate da idee preconcepite di ogni genere che con la realtà non hanno nulla da spartire. Viene da porsi la domanda se è più difficile navigare senza carte o senza strumenti. Sicuramente è meglio avere delle carte o almeno una carta mentale delle terre che si hanno intorno. Disporre di strumenti senza una carta è inutile perché, fatto il punto nave, non si saprebbe dove metterlo. Logicamente per disporre di una carta qualcuno deve essere arrivato sul posto una prima volta alla cieca. Solo il primo esploratore-cartografo può essere considerato un vero navigatore scalzo. Tutti coloro che lo hanno seguito lo sono un po' meno fino a non esserlo del tutto quando vengono guidati da una buona strumentazione.

¹ Paolo Dell'Oro, *Storia del punto nave*, Seneca Edizioni, 2007.

Ma come si potrebbe negare la patente di navigatore scalzo ad un marinaio come Tupia, il tahitiano imbarcato da Cook, che aveva una mappa mentale di un'ottantina di isole intorno a Tahiti di cui conosceva nome e rotta per arrivarci in modo sicuro? I veri navigatori scalzi dell'antichità avevano, come Tupia, solo gli astri e la superficie del mare a guidarli. Poi vennero alcuni strumenti astronomici primitivi come il *kamal* e il *notturlabio*,² ma restava il fatto che spesso si navigava in acque sconosciute. Cosa serve un *astrolabio*, che ci dice l'ora del giorno, o una *pinace*,³ che ci indica l'est o l'ovest, se non si sa cosa ci attende dietro l'orizzonte? E così anche quando nel XIII secolo a bordo arrivò la bussola, i marinai restarono ancora scalzi perché il mondo era ancora in gran parte inesplorato e non cartografato.

I portoghesi, primi europei ad intraprendere viaggi di scoperta, quando si avventurarono lungo la costa atlantica africana scoprirono un mondo nuovo sul cui conto si erano accumulati nei secoli leggende spaventose. Si credeva che verso sud il Mare Oceano finisse ed il vento che ghermiva la nave con moto accelerato la risucchiasse nel vuoto; si pensava che all'equatore il mare fosse così caldo per cui l'acqua bolliva ed il Sole scioglieva la pece della calafatura affondando la nave; per non parlare di tutti i mostri in agguato in quelle acque. Sembra che alcune di queste dicerie fossero state messe in circolazione dagli stessi portoghesi quando altre nazioni europee iniziarono ad interessarsi alle coste africane. La stessa cosa era accaduta due millenni prima con i Fenici, che non volevano concorrenti sulle nuove rotte commerciali da loro scoperte oltre le Colonne d'Ercole. Come i Fenici, si vantavano di possedere "navi magiche" ed "abilità sovranaturali", così anche i portoghesi sparsero la voce che solo le loro "speciali caravelle" resistevano a quelle acque bollenti.



² *Kamal* Strumento usato dagli Arabi in Mar Rosso, che consisteva in una cordicella con dei nodi e una tavoletta all'estremità; tralasciando Sole e orizzonte, ogni nodo della cordicella tenuta tra i denti corrispondeva alla latitudine di un porto specifico. *Notturlabio*: astrolabio che invece del Sole è basato sulle stelle.

³ *Pinace* Bussola pelagica.