

A Marina

*E la nave filò tutta la notte
e compì su l'aurora il suo cammino.*

Omero, *Odisea*, Canto II

Giovanni Testa

MARI ULTRA

**A vela attorno al mondo
alla ricerca dello spirito dei luoghi**

IL PRIMO MIGLIO

Un vento teso e pesante fa fischiare le sartie. Lascia striature liquide che si confondono con le corte creste d'onda che si scagliano al moscone, mentre la prua cerca di liberarsi con una poggia che lascia attimi di respiro. La falchetta è spazzata dall'onda di sottovento. Siamo molto sbandati, troppo. Così non va. Partiti da Rodi, Symi è a poche miglia, ma non avanziamo. Questo meltemi è ora un turbine blu sul nostro Egeo.

Lo scenario è maestoso, ma le avverse circostanze lasciano pochi dubbi. In pozzetto siamo in cinque. Fabio al timone, Michele, suo figlio, e Marina sul sedile sopravento. Carolina ci passa un canovaccio zuppo d'acqua dolce per rinfrescare i nostri volti ricoperti di sale. Incontro lo sguardo di Fabio e ci capiamo al volo. Bisogna ridurre tela al massimo. Cintura di sicurezza e vado a prua. So benissimo cosa m'aspetta, di regate a prua ne ho fatte quante bastano. Il fiocco intermedio viene giù facile. Stacco i garrocci, attento che, libero, non mi voli via. Lo assicuro alla meglio lungo la battagliaiola e sfilo la tormentina dal suo sacco, non è un problema, la vela è presto inferita. Do l'ok, Michele cazza la drizza e la barca respira, e noi con lei. Ma non è finita, ora tocca alla randa. Aspetto l'attimo giusto per non perdere l'equilibrio e mi ritrovo avvinghiato all'albero. Libero la drizza e la randa scende quanto basta. Punto di mura fissato e la terza mano è rapidamente ben tesata. E la barca va. Sono quei momenti che ogni velista vive con soddisfazione, consapevole che in mare la barca naviga felice solo con un buon assetto.

Correva l'anno 1977. Era d'agosto ed era la nostra prima crociera in Grecia. La barca era un mitico Arpège, la *Tanni*, 9,25 metri, che Fabio teneva sempre tra Dodecaneso e Cicladi per le vacanze estive.

Sino ad allora avevamo navigato, con la nostra prima *Eutikia*, lungo le coste della Dalmazia, in quelle acque che la Serenissima chiamava "golfo di Venezia". Agli inizi degli anni '70 quelle navigazioni erano vere avventure. *Eutikia* era un Primaat,

disegno di Van de Stadt anni '60, a spigolo di sette metri, tutta in legno, e motore fuoribordo da sei cavalli. Navigare lungo l'arcipelago dalmata era per me come tornare a casa.

L'atmosfera, la luce, i colori erano quelli che i miei genitori, nati a Zara, mi avevano sempre descritto con infinita nostalgia. La guerra li aveva strappati da quelle rive, da quelle calli, da quelle chiese che Venezia poi portò alla loro memoria, ormai esuli per sempre.

Papà trovò nella laguna veneziana nuovi spazi e restaurò perfettamente un dinghy abbandonato con il quale mi portò, sin da piccolissimo, tra *ghebi*, barene e puntate al largo. Iniziò così la mia educazione marinara: natura e vela. Al Lido, nei primi anni '60, papà rifondò pure, con nuovi amici, il Circolo Canottieri Diadora, gloriosa società fondata a Zara nel 1898.

Cresciutello, incominciai a prendere, solo soletto e di nascosto, il dinghy e a esplorare per mio conto la laguna. Un bel giorno di una qualche estate fui attratto dall'orizzonte oltre le dighe di San Nicolò. Per i miei, limite invalicabile e assolutamente proibito. Lo scirocchetto era quello giusto. Perché non fare un bel giro del Lido? Uscito dal porto, sfilai, con un delizioso bordo, lungo le sue dorate spiagge. Da lontano riconoscevo, e mi davano sicurezza, il bianco candore dell'Hotel Des Bains, l'arabesco profilo dell'Excelsior e i murazzi, secolare difesa di Venezia in pietra d'Istria. Ormai stavo rientrando nella bocca di Malamocco quando un improvviso temporalone oscurò il cielo. Giù la vela e remai a perdifiato per legarmi alla prima briccola. Passò tutto molto rapidamente e ritornai senza problemi all'ormeggio e a casa. Mia madre, che mi aveva cercato e poi intravisto dalla finestra, mi aspettava alla porta e, senza una parola, me le diede di santa ragione. Avevo fatto il mio primo "giro del mondo".

Quando Marina e io vedemmo *Eutikia* per la prima volta, nel 1972, fu amore a prima vista. Alcuni carpentieri la stavano restaurando, come fosse un mobile antico. Quel che si vedeva di lei, sospesa sull'invasatura, era perfettamente riverenciato, i fianchi bianchi e lucenti. Salimmo e trovammo una coperta in perfetto teak, gli interni caldi e accoglienti, mogano tirato a lucido. Fu la nostra compagna per molti anni e con lei imparammo i primi rudimenti di come si sta in due per mare. Poi venne *Kithera*, un rosso Sangiovese progetto Fioravanti di otto metri, a seguire la velocissima nuova *Eutikia*, un Fax by Zuanelli, progetto Jézéquel di dieci metri. Mentre si moltiplicavano le crociere in Grecia, cresceva pure la tentazione per qualche regatina tra soci dei vari circoli veneziani. Negli anni '90 non mancarono piccole soddisfazioni con vittorie nella Lui e Lei e nella Cooking Cup.

Usciti dal mondo del lavoro non avevamo alcun dubbio: vela e mare, ancora, con uno spirito d'avventura in più. Bisognava trovare la barca giusta. Quale? Questo è un bel dilemma per molti neoacquirenti, non per noi. Sapevamo perfettamente che barca cercare. Risposta molto semplice: avrebbe dovuto portarci ovunque in sicurezza con un equipaggio molto ristretto, noi due. I cantieri in grado di offrire la giusta soluzione si potevano contare sulle dita di una mano, forse. Un'indagine accurata e fortunate circostanze ci convinsero per un AMEL, la terza e ultima *Eutikia*.

Mi scuso per questo esordio introduttivo fin troppo autobiografico, ma nelle intenzioni dovrebbe essere utile per meglio intendere il fluire delle pagine successive. L'andar per mare che vorrei proporre racchiude quasi trent'anni di navigazione nel Mare Nostrum, soprattutto in Egeo, e circa dodici dedicati al giro del mondo. Tutto ciò non sarebbe stato possibile se non ci fosse stata la consapevolezza, maturata nel tempo, che ogni miglio è il successo di una combinazione straordinaria. La triade: Marina, io e la barca.

Ci è stato spesso chiesto come impieghiamo il tempo a bordo durante le lunghe navigazioni, quali le circostanze peggiori o le località più affascinanti, quali le burrasche o gli ancoraggi più sicuri. Una più che legittima curiosità, formata anche da luoghi comuni. In realtà ogni momento del vissuto a bordo dipende dalla fiducia reciproca tra noi e la barca. Si tratta di un collante essenziale per vivere e valutare ogni circostanza che il destino può riservarti. Sull'argomento sono stati versati fiumi d'inchiostro. Molti avvincenti racconti di navigatori, anche solitari, e in questo caso il rapporto tra uomo e barca è ancora più forte, illustrano in modo esemplare la necessità di questa fiducia.

Molti si pongono il dilemma se, quando o come partire. Ravvivano il sogno della lunga avventura, ma – perché no – potrebbe essere anche una breve crociera, confrontandosi con la propria preparazione, con le qualità della barca e con la fattibilità concreta (tempi, denari, eccetera). *Partire*, quindi. Vorrei dire però che questa prospettiva non mi ha mai convinto completamente. Il problema non è partire, è *arrivare*. Così torna in primissimo piano la triade con il collante fiducia. Molti saranno gli imprevisti, gli ostacoli, le scelte tra un piano A e un piano B, le notti insonni.

Intendiamoci, non è l'approdo, qualsiasi, a cui per ora mi riferisco, bensì il *viaggio*, la rotta, il suo dispiegarsi tra la partenza e l'arrivo. Per farmi meglio intendere vorrei proporvi una splendida poesia di Costantino Kavafis.

Il titolo, *Itaca*, ne lascia già intendere lo spirito.

MARI ULTRA

Se per Itaca volgi il tuo viaggio,
fa' voti che ti sia lunga la via,
e colma di vicende e conoscenze.
Non temere i Lestrígoni e i Ciclopi
o Poseidone incollerito: mai
troverai tali mostri sulla via,
se resta il tuo pensiero alto, e squisita
è l'emozione che ti tocca il cuore
e il corpo. Né Lestrígoni o Ciclopi
né Poseidone asprigno incontrerai,
se non li rechi dentro, nel tuo cuore,
se non li drizza il cuore innanzi a te.

Fa' voti che ti sia lunga la via.
E siano tanti i mattini d'estate
che ti vedano entrare (e con che gioia
allegra!) in porti sconosciuti prima.
Fa' scalo negli empori dei Fenici
per acquistare bella mercanzia,
madrepore e coralli, ebani e ambre,
voluttuosi aromi d'ogni sorta,
quanti più puoi voluttuosi aromi.
Rècati in molte città d'Egitto,
a imparare e imparare dai sapienti.

Itaca tieni sempre nella mente.
La tua sorte ti segna quell'approdo.
Ma non precipitare il tuo viaggio.
Meglio che duri molti anni, che vecchio
tu finalmente attracchi all'isoletta,
ricco di quanto guadagnasti in via,
senza aspettare che ti dia ricchezze.

Itaca ti ha donato il bel viaggio.
Senza di lei non ti mettevi in via.
Nulla ha da darti più.

E se la trovi povera, Itaca non t'ha illuso.
 Reduce così saggio, così esperto,
 avrai capito che vuol dire un'Itaca.¹

Il viaggio come metafora della vita, dunque. In fondo prendere il largo è un ritrovarsi con sé stessi. Molti saranno i momenti di riflessione tra mari imbronciati o sotto cieli stellati. Lo spirito libero riempirà le vele verso sempre nuovi orizzonti. La fiducia condivisa si accompagnerà con il pensiero costante rivolto a raggiungere Itaca.

Ci sarà sempre modo, luogo e tempo per nuove riflessioni, per nuovi incontri spesso inattesi ma poi saldi e duraturi nel tempo: “rècati in molte città d’Egitto, / a imparare e imparare dai sapienti. [...] Ma non precipitare il tuo viaggio. / Meglio che duri molti anni”. Insomma, il viaggio come conoscenza.

Per ora accontentiamoci di navigare nel susseguirsi delle pagine del libro. Ho pensato di articolare il racconto seguendo, per capitoli, una rotta ideale da est verso ovest con partenza dal Mediterraneo. Seguirà l’Atlantico con i Caraibi e Panama, poi il Sud Pacifico sino all’Australia e il Sudest asiatico. L’oceano Indiano sino al Madagascar e il Sudafrica con Cape Town. Infine il Sud Atlantico passando per Sant’Elena, dove si chiuderà il nostro racconto. Il viaggio è poi proseguito verso il Brasile con rientro ai Caraibi per l’ultima traversata atlantica, via Azzorre, sino a Gibilterra e di nuovo nel Mare Nostrum per un totale di circa 45.000 miglia. Una navigazione tra sempre diversi paesaggi culturali e naturali.

Per pura curiosità ho voluto enumerare le tantissime nazioni che abbiamo incontrato lungo le nostre rotte, ma ne ho perso il conto. Ricordo però la quantità infinita di ore passate nei vari uffici per le pratiche d’entrata e d’uscita e le più improbabili burocratiche scartoffie, le lingue più diverse, ma anche, molto spesso, tanta curiosità e grandi sorrisi di benvenuto.

Non posso non ricordare la prima entrata in Turchia, nel 1977, direi quasi commovente se penso alla nostra contemporaneità. Affiancati al molo del porticciolo di Marmaris, allora totalmente libero dagli attuali immensi marina, saltò subito a bordo il medico per accertare il nostro stato di salute e per evitare la quarantena. Una prassi oggi impensabile. Poi ci recammo all’ufficio del responsabile del porto. L’entrata era davvero sobria, una semplice porta vetrata affacciata sul molo. Entrammo e ci trovammo di fronte a un giovane, in divisa ben stirata,

¹ Costantino Kavafis, in Filippomaria Pontani (a cura di), *Antologia della poesia greca contemporanea*, Crocetti editore, 2004.

MARI ULTRA

comodamente seduto “alla turca” su un soffice cuscino tutto arabeschi. Ci fece cenno d’accomodarci su altri cuscini ed esaminò i documenti alla luce di un portacandela in vetro appena sufficiente a rischiarare i nostri volti. Dall’esterno si avvicinava uno strano risuonare di flauti, cimbali e tamburi. Era una carovana di cammelli che portava al mercato pendenti sacchi in pelle rigonfi di yogurt freschissimo. Era davvero squisito. Credo che Marco Polo, alle porte dell’Oriente, abbia potuto vivere un’emozione non molto diversa dalla nostra. Ogni traversata, ogni viaggio, per quanto lungo possa essere, inizia sempre e comunque con *il primo miglio*.

“La prima cosa che Dio ha inventato è il viaggio; poi il dubbio, la nostalgia.”

Lo sguardo di Ulisse di Theo Angelopoulos.

MEDITERRANEO

Navigare tra natura e arte

Nell'estate del 1895 Gabriele D'Annunzio, allora trentenne, intraprese una crociera dall'Italia verso la Grecia con l'intenzione di arrivare sino a Costantinopoli e di ritornare a Napoli via Rodi, Egitto e Malta. Un programma davvero ambizioso. Lo yacht *Fantasia*, dell'amico Scarfoglio,² ospitò a bordo una composita compagnia di letterati, artisti, esploratori: gli ulissidi, termine amato dallo stesso vate, con riferimento alla dimensione poetica dell'*Odissea* e agli studi ellenistici che in quel periodo avevano assorbito la sua curiosità storica e artistica. Nonostante lo yacht, armato a ketch e senza motore, fosse di notevoli dimensioni, la rotta non era stata ben pianificata. Infatti gli etesii, venti estivi, in turco *meltem*, che spazzano tutto l'Egeo con grande violenza da nord, costrinsero, come vedremo, un radicale cambiamento nei programmi.

La crociera del *Fantasia*, probabilmente tra le primissime di piacere a lungo raggio per i mari del Mediterraneo, è vissuta con grande partecipazione da D'Annunzio. Dai taccuini di viaggio si appalesa subito una personalità attratta profondamente, anche nel fisico, da una natura solare, quella degli ampi spazi marini e, soprattutto, quella del verde brillante del paesaggio. L'immersione in questi scenari è totale, lascia spazio all'eros di un rapporto fortemente desiderato, primordiale, tipico del poeta, al di là di ogni convenzione, anzi contro le abitudini cittadine di una Roma che trovava stantia. Un esempio per tutti, quando alla fine della visita di Olimpia s'immerse di slancio, con gli amici tutti nudi, nelle mitiche acque dell'Alfeo per un po' di refrigerio.

² S'imbarcarono sul *Fantasia*, oltre a D'Annunzio, Scarfoglio, proprietario e gran personaggio napoletano nonché fondatore del «Mattino», Boggiani, esploratore e antropologo, il correghionale Masciantonio e Hérelle, suo traduttore in francese. Questo viaggio, assai sentito e avventuroso, fu l'ispirazione ideale per il poeta, in particolare per i capolavori *Maia* e *Alcyone*.

“Le cicale mescono il loro canto al mormorio fresco dell’acqua che scorre limpida e azzurra a piè delle colline dolci ove i pini mettono brevi ombre cerulee [...]. Un’ora di vera felicità corporale.”³ Nei versi dei *Taccuini*, quasi poesia, questo rapporto tra uomo e natura pervade ogni senso. Lo sguardo alla ricerca della luce nei colori più accesi, l’udito attratto dall’ondeggiare ventoso dei pini, dal canto delle cicale, colonna sonora del Mediterraneo, il tatto per non perdere il calore delle pietre antiche e pur vive.

Ma non basta. Tutto ciò è solo lo straordinario contorno del vero obiettivo dei nostri argonauti. L’esplorazione dei luoghi d’arte, prefissati nel programma, entra direttamente nella storia e nel mito, punta alla radice delle nostre conoscenze mediterranee. Olimpia, Corinto, Delfi, Micene, Nauplia, Atene sono alcune delle soste previste, prima della delusione per la mancata navigazione oltre capo Sounion verso Costantinopoli.

Già nell’attraversare il braccio di mare verso Patrasso e nella successiva salita a Olimpia, D’Annunzio si aspetta di ritrovare quella bellezza ideale, quelle forme classiche che poi l’avrebbero inebriato.

La pagina del suo primo contatto con l’Hermes di Prassitele non lascia dubbi. “Solo, campeggiando nella parete rossa, su un piedestallo quadrato, la statua sta come un mistero, come un prodigio di vita. Questa pacata e composta ma pur potentissima espressione di vita soggioga d’un tratto chi fissa per la prima volta sul marmo i suoi occhi mortali [...]. La vita fluisce in tutte le membra. Vista di fronte, la statua ha un carattere di grazia incomparabile e quasi una mollezza femminile. [...] ecco la perfetta immagine ideale della giovinezza ellenica [...] così è raffigurata l’immortalità della vita nell’Eterno Divenire. E tutto è semplice, facile, spontaneo.”

Queste emozioni si sono poi ripetute, anche se con minore intensità, di fronte ai marmi antichi delle altre località e, infine, con lo stupore per l’acropoli.



OLIMPIA

Inquadra il QR Code con la fotocamera del tuo cellulare e guarda il video del sito archeologico di Olimpia, tra i più affascinanti di tutta la Grecia. A completamento l’Hermes di Prassitele.

<https://www.frangente-multimedia.com/mari-ultra-olimpia/>

³ Qui e di seguito: Francesco Giardinazzo, *D’Annunzio 1895. Un viaggio in Grecia*, Aletheia, 1996.

Sotto Capo Sounion il *Fantasia* incappò nei violenti etesii e il capitano decise per il ritorno ad Atene. Il vate, esausto, s'imbarcò così, con un amico fedele, su un piroscavo per Napoli. Il *Fantasia*, con il resto dell'equipaggio, ci riprovò altre due volte, ma senza successo. Dovette alla fine rassegnarsi e poggiare verso Milos. Passò a sud del Peloponneso e rientrò in Italia.

Nella raccolta di poesie *Alcyone*, del 1903, D'Annunzio fa una sintesi mirabile di come sia possibile intraprendere una rotta compatibile con quanto di meglio il Mediterraneo possa offrire, direi ancor oggi: "Natura ed Arte sono un dio bifronte / che conduce il tuo passo armonioso / per i campi della Terra pura. / Tu non distingui l'un dall'altro volto / ma pulsare odi il cuor che si nasconde / unico nella duplice figura".

Pure con Nikos Kazantzakis, grande narratore del Novecento greco, lo sguardo si fissa su quest'arte "dove soffia una brezza di primavera". "La carne nell'arte greca non si è appesantita per acquisire forza, né si è alleggerita per acquisire grazia. L'artista ha operato sulla materia senza sottrarle la forza per alleviarla proprio sino al punto in cui comincia la grazia. Si fosse fermato poco prima, avremmo opere forti ma rigide; si fosse spinto poco oltre, il risultato sarebbe grazioso ma debole. L'arte greca è riuscita invece a fermarsi sul meraviglioso discrimine, invisibile a occhio nudo, dell'equilibrio perfetto." L'artista "uscito dalla selva intricata [...] ha pulito il caos togliendo il superfluo e ha reso la selva albero e l'albero colonna [...] una colonna dorica, che rappresenta l'essenza del bosco. La colonna profumava di pino [...] bastava toccarla per capire la sua origine."⁴

Ciò accade nel Mediterraneo in modo esemplare e rende questo mare unico. Spesso, ancorando di fronte a zone archeologiche o camminando tra filari di colonne svettanti tra alti uliveti, mi sono domandato perché ciò sia avvenuto, perché questi due aspetti, natura e arte, siano così strettamente correlati. La risposta che mi sono dato in fondo è semplice ed è proprio davanti ai nostri occhi. Nell'antichità l'uomo aveva a disposizione una natura ancora primordiale, incontaminata. La scelta del luogo ove innalzare un tempio, ove posare una statua, sistemare un teatro ovvero erigere un palazzo, era guidata dall'ideale del bello, non solo del funzionale. Un'urbanizzazione secondo natura, non contro natura come avviene nella nostra contemporaneità. Salire al tempio di Poseidone, a capo Sounion, con la luce del tramonto e spaziare sulla superficie dorata dell'Egeo è come entrare nel mito.

⁴ Nikos Kazantzakis, *La sublime ascesa*, Crocetti Editore, 2024.

E i teatri? Osservare la cima fumante dell'Etna tra le quinte a colonne corinzie del teatro di Taormina è come far rivivere gli attori della tragedia greca. Il poeta tedesco Goethe nel suo *Viaggio in Italia*, del 1786, ne restò affascinato: "la purezza dei contorni, la morbidezza di ogni cosa, la cedevole scambievolezza delle tinte, unità armonica del cielo col mare e del mare con la terra [...] chi li ha visti una sola volta, li possederà per tutta la vita".⁵

E che dire del teatro ellenistico di Pergamo, sulla costa turca, con uno scenario senza uguali? Adagiato sul fianco dell'acropoli, si affaccia su ariose vallate scandite da morbide colline sempre più lontane e ti consente di vivere la dimensione dello spazio con lo sguardo educato dal tempo storico che quelle pietre ti hanno appena raccontato.

Potrei continuare, ma ci siamo capiti.

Questa perfetta simbiosi tra natura e arte non basta, quando dovremmo allargare lo sguardo al vissuto, di ieri e di oggi, che ha permeato e plasmato questi luoghi come ora abbiamo la fortuna di osservarli. Si tratta in effetti di un patrimonio culturale unico, direi senza pari.

Con una guida ideale dovremmo immaginare generazioni di scultori, di artisti, di architetti, ma anche di scalpellini e porta pietre, d'ingegni, d'infinite mani all'opera che hanno nei millenni dato forma a tutto ciò che oggi possiamo toccare, invece, con le nostre mani e cercare di comprendere con i nostri sguardi moderni, desueti a tali bellezze. E pur non basta, dovremmo altresì riconoscere il giusto a chi ne ha ricavato storie, ne ha promosso la riscoperta per consentirci di riviverle, nonostante lo smarrimento nel tempo. La mancanza di consapevolezza per questi beni culturali, arte e natura, ne ha spesso provocato la rovina, pure irreversibile.

La navigazione lungo queste sponde offre non di meno la preziosa opportunità di sfogliare un personale breviario culturale che ognuno può confezionare per sé. "Ed è così che l'esperienza diretta dell'arte del passato, che siamo indotti a vivere come la più privata e intima, si svela in verità come un'esperienza collettiva, un'affollata intimità capace di cucire insieme vite e storie altrimenti disperse".⁶

⁵ Johann Wolfgang Goethe, *Viaggio in Italia*, BUR, 1991.

⁶ Tomaso Montanari, *Se amore guarda. Un'educazione sentimentale al patrimonio culturale*, Einaudi, 2023.

Linee azzurre

Il Mediterraneo è un mare di dimensioni contenute. Da Gibilterra al Libano sono circa 2000 miglia (3700 chilometri). Da Venezia, sempre verso il Libano, sono circa 1400 (2600 chilometri). È poi suddiviso in due bacini, a est e a ovest della nostra penisola. Quello orientale, più vasto, ha avuto nei millenni un'importanza tale da caratterizzare tutta la nostra storia.

La presenza di grandi isole come Cipro, Creta, la Sicilia, la Sardegna e la Corsica, insieme a numerosi e sparsi arcipelaghi, ha sempre consentito una navigazione senza quasi perdere il contatto visivo da costa a costa. Questo mare vive la sua estrema varietà a tal punto che non sai più se siano le coste ad abbracciare la sua superficie oppure sia il mare a penetrare tra le sue sponde. Tali osservazioni non sono indifferenti rispetto alla trama delle "linee azzurre", le rotte, che da sempre si sono articolate nelle diverse direzioni, preferite rispetto ai percorsi terrestri. Sin dalla protostoria si è cercato di sfruttare i collegamenti marittimi per l'esordio del commercio. Si navigava per trasferire beni, non per avventura. Le prime scoperte furono la conseguenza di interessi legati alla produzione e allo scambio di manufatti, di prodotti della terra, di metalli, di conoscenze. Vediamo come.

Gli studiosi di Monoxylyon Expeditions, in successive spedizioni dal 1993 al 2023, hanno dimostrato che sin dal IX millennio sarebbe stato possibile navigare con canoe scavate in tronchi d'albero e spinte da pagaie lungo tratti notevoli di costa e persino, passando d'isola in isola, attraversare importanti distanze, per esempio da Samo all'Eubea. La scoperta di molti utensili in ossidiana provenienti da Milos e dalle Eolie anche lungo le coste francesi e spagnole ha confermato questa tesi. Il ritrovamento, infine, di ceramiche cardinali lungo queste direttrici ha avvalorato l'intraprendenza dei primissimi navigatori. Si tratta di manufatti neolitici in terra cotta decorati imprimendo la ruvida superficie della conchiglia di un mollusco della famiglia *Cardiidae*.

Le tecniche costruttive delle imbarcazioni si sono via via evolute. Nell'Antico Elladico



La long ship raffigurata sulla "padella" di Syros.

Francesco Bini, CC BY-SA 4.0

(2800-2300 a.C.) sono apparse le *long ship*, così chiamate dagli archeologi per la loro forma allungata, con quindici ordini di vogatori. Esse son ben raffigurate su diverse cosiddette “padelle” in terra cotta. Su quella di Syros, forse la più nota e spettacolare, la scena raffigurata è davvero coinvolgente poiché ben descrive l'avanzare di un vascello spinto a remi tra il roteare dei flutti.

E ora la storia, assai curiosa, di alcune linee azzurre che si incontrano tra loro e che riguardano più direttamente le nostre radici italiane.

Marsilio di Lesbo (III secolo a.C.) ci racconta che, molto tempo prima della guerra di Troia (1250 a.C. circa), i Tirreni “furono i primi a emigrare dall'Italia e andarono in Grecia [...] lasciata la patria assunsero il nome di Pelargoi [cicogne] a somiglianza degli uccelli chiamati Pelargoi perché come questi migrano [...] essi innalzarono il muro di cinta dall'acropoli di Atene. Il muro Pelargico”.⁷ E Virgilio insiste. I Tirreni partirono da Còrito (odierna Corneto di Tarquinia), giunsero pure in Anatolia e avrebbero fondato Troia!

All'inverso, ormai pare assodato, conclusa la guerra di Troia, gli Henetii (ora Veneti), “popolo degno di lode”, come li definisce Omero, che avevano sostenuto la causa dei perdenti, lasciarono la loro patria confinante con l'impero ittita e migrarono via terra verso ovest. Guidati da Antenore, saggio eroe troiano, avrebbero raggiunto, attraversate le terre danubiano balcaniche e illiriche, la costa adriatica per integrarsi poi con le popolazioni autoctone, gli Euganei. E la storia si ripete... con le attuali migrazioni da est.

Ma non solo via terra, ma anche via mare è possibile seguire le tracce delle prime frequentazioni greche nell'Alto Adriatico. Si tratta di frammenti di ceramica decorata appartenente al periodo miceneo (XIII secolo a.C.) rinvenuti nell'Altinate e a Torcello. La laguna, quindi, come una vasta portualità favorevole a primordiali traffici marittimi.

Creta, una civiltà di marinai al centro del Mediterraneo

Star seduti sul poggio ove le rovine di Cnosso dominano la circostante piana cretese dà la netta sensazione di ri-vivere la storia. Sono quelle situazioni tipiche che si provano solo nel Mediterraneo, quando non sai dove finisca il mito e inizi la storia.

⁷ Alberto Palmucci, *I popoli del mare da occidente a oriente. La spada trovata nel mare di S. Marinella*, https://www.academia.edu/20266960/I_POPOLI_DEL_MARE_DA_OCCIDENTE_A_ORIENTE_La_spada_trovata_nel_mare_di_S_Marinella.

Incominciamo dal mito. In allora Minosse, figlio di Zeus, regnava in pace su una terra ricca, circondata da un mare che la proteggeva. Un bel giorno eresse un altare in onore di Poseidone, dio del mare e dei terremoti, e lo pregò di inviargli un bel toro da sacrificare per confermare il suo diritto al trono. Aspirava, come si direbbe oggi, a un *endorsement* divino.

Minosse quando vide il toro rimase colpito dalla sua bellezza e non volle affatto sacrificarlo. Poseidone, offeso, gli tirò uno scherzo veramente da par suo: fece innamorare sua moglie Pasifae del bel toro. Da questo innaturale connubio nacque il mostruoso Minotauro, mezzo uomo e mezzo toro, che fu subito rinchiuso nel famoso labirinto, progettato dal, non meno famoso, architetto Dedalo.

Minosse, a difesa del suo prestigio, mosse più guerre ai suoi vicini. Ultima quella contro Egeo, re di Atene, che venne sconfitto. Nel trattato di pace impose ai vinti di consegnargli ogni nove anni sette giovinetti e sette fanciulle da dare in pasto al Minotauro. Egeo, per interrompere queste sciagurate morti, inviò suo figlio, il diletto Teseo, a uccidere il mostro. L'eroe, amato da tutta la città per le sue gesta, disse al padre che al rientro, in caso di successo, avrebbe issato le vele bianche per esser ben visto anche da lontano. Se fosse morto nella lotta, le barche avrebbero issato quelle nere abituali.

Teseo, appena sbarcato, fu accolto con passione dalla principessa Arianna, figlia di Minosse, che, oltre che bella, si dimostrò assi furba inventando il ben noto filo che sarebbe stato srotolato nel labirinto per ritrovarne la via d'uscita. Teseo, ucciso il Minotauro, seguì il filo e scappò con la sua amata e con appresso tutti i pargoli ateniesi. Peccato che questa passione si spense molto presto. Come ben noto a noi naviganti, le relazioni a bordo non sempre sono facili e salde. Avvenne così che la povera Arianna fu lasciata, lungo il percorso di rientro, sull'isola di Nasso. La principessa non la prese bene e chiamò, piangente, gli dei in aiuto. Rispose Dioniso, il Bacco dei Romani, che la cinse con una corona d'oro che, alla sua morte, divenne la costellazione della Corona Boreale. Teseo, che già pensava agli onori in patria per aver ucciso il Minotauro, si dimenticò della promessa fatta al padre e lasciò a riva le vele nere. Egeo, che lo aspettava dalla sommità di capo Sounion, appena le vide non esitò a gettarsi, per l'immenso dolore, in quel mare che da allora fu chiamato Egeo.

Qui finisce il mito. Ma non dobbiamo dimenticare che per i Greci il mito era realtà e, in effetti, da questo breve racconto emerge una narrazione che ci porta agli esordi della storia mediterranea.

Pare che i primi ad arrivare a Creta provenissero dalle sponde mediorientali. La cosa non stupisce anche perché alcuni simboli culturali e religiosi tipici della raf-

figurazione cretese ripropongono modelli come il toro, la bipenne e la dea madre, che derivano dal Vicino Oriente Antico (Mesopotamia, e non solo). Comunque sia, gli abitanti si avvantaggiarono ben presto della posizione centrale dell'isola, ove il mare rappresentava la migliore via di comunicazione in ogni direzione e nel contempo li proteggeva da eventuali azioni aggressive. Invero la navigazione, da e per l'isola, è tutt'altro che agevole. La costa nord si presenta come una diga allungata a protezione dei forti etesii, che imbiancano il mare per tutta la stagione estiva. La costa sud soffre invece di violente raffiche catabatiche che si allargano precipitando dalle montagnose alte sponde. D'inverno lo scirocco porta la benedetta pioggia e s'abbatte sulla più esposta costa meridionale.

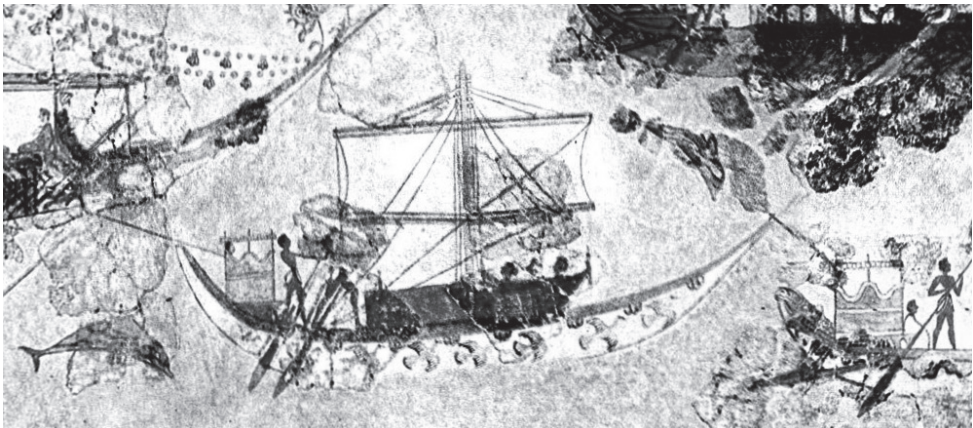
Ciò non di meno, il punto di forza della civiltà minoica fu proprio la flotta e il conseguente dominio dei mari circostanti. Fu Sir Arthur Evans a chiamarla così, con palese riferimento al mito. Guardando alle precedenti clamorose scoperte di Troia e di Micene, avvenute ad opera di Heinrich Schliemann tra il 1872 e il 1876, s'era convinto che anche il mito di Minosse e del suo labirinto potesse avere un fondamento storico. Avviò gli scavi, dopo rocambolesche vicende, agli inizi dell'anno 1900 e subito comprese d'essere un uomo fortunato. Non solo aveva individuato le probabili vestigia di uno splendido palazzo – come appellò quelle prime maestose rovine –, testimonianza di una società assai sviluppata, ma aveva anche rintracciato molte tavolette in terra cotta stranamente incise. Aveva scoperto la più antica scrittura europea, come vedremo poi.

Questa civiltà durò molto a lungo, con alterne fortune e disastri, dal 2000 al 1100 a.C. circa, tanto che gli studiosi⁸ le attribuirono più propriamente la denominazione di Talassocrazia Minoica (*thalassa* = mare, *kratos* = potere). Un potere che si allungò per tutta l'Età del Bronzo promuovendo traffici commerciali soprattutto con Cipro per il rame e con la costa mediorientale per lo stagno, ove arrivava da contrade più interne, sin dalla valle dell'Indo. Le tecniche di fusione di questi metalli e la distribuzione di attrezzatura e di armi in bronzo sono state per secoli, sino all'avvento del ferro, una primaria risorsa economica per tutta l'area mediterranea. Secondo Tucideide (V secolo a.C.), Minosse “fu il più antico di coloro che conosciamo attraverso la tradizione a possedere una flotta e ad avere il controllo della maggior parte del mare oggi chiamato greco...”⁹. Insomma un vero impero

⁸ Molte le fonti, per tutte mi riferisco a Elisabetta Borgna, *La Civiltà Minoica in Storia d'Europa e Del Mediterraneo. Il Mondo Antico I.2. Le Civiltà Dell'Oriente Mediterraneo*, Salerno Editrice, 2006.

⁹ Tucideide, *Guerra del Peloponneso*, I, 4.

sul mare esaltato pure da una spettacolare iconografia. L'archeologo Spyridon Marinatōs durante gli scavi ad Akrotiri, sulla vicina Santorini, portò alla luce, tra gli altri, alcuni affreschi raffiguranti una flotta d'imbarcazioni, anche a vela, che procedevano verso un porto mentre dalle sponde la popolazione, accorsa dalla città, dava il benvenuto. Queste decorazioni si trovano in parte a Santorini, nel nuovo Museo di Thera Preistorica, e in parte al Museo Archeologico Nazionale di Atene.



La flotta entra nel porto, dalla Casa dell'Ammiraglio, Akrotiri, Santorini.

Fu proprio la terribile esplosione vulcanica di Santorini a travolgere per la prima volta (1620 a.C. circa) questo pacifico dominio, sociale e commerciale, che si era espresso nella realizzazione di magnifici palazzi reali ove il governo del territorio e del mare ben s'integrava con la partecipazione delle diverse categorie religiose, amministrative, artigianali e contadine. Concluso tragicamente il cosiddetto Primo Periodo Palaziale, le attività relazionali e commerciali trovarono nuova linfa con la ricostruzione, anche se una nuova minaccia era alle porte: i Micenei.



CRETA

Da Minosse a Francesco Morosini, dal mito a una storia lunga millenni, il video racconta un'isola ricca di espressioni artistiche diverse, alla base della nostra cultura occidentale.

<https://www.frangente-multimedia.com/mari-ultra-creta/>

INDICE

IL PRIMO MIGLIO	5
MEDITERRANEO	11
Navigare tra natura e arte	11
Linee azzurre	15
Creta, una civiltà di marinai al centro del Mediterraneo	16
Troia e i poemi omerici, i primi viaggi per mare che fecero la storia	20
Quando imparammo a scrivere	23
La nostra rotta con i Fenici	27
All'alba della storia italica tra poesia e naufragi	32
Dalmazia, <i>il più bel mar che ghe sia</i>	35
OCEANO ATLANTICO E CARAIBI	47
<i>Non plus ultra</i>	47
La traversata	53
Caraibi	59
I MARI DEL SUD	75
Il canale di Panama	76
Dall'altra parte del mondo	78
Galápagos	80

Dalle Galápagos alle Marchesi	91
Marchesi	94
Tuamotu, le isole perniciose	111
Isole della Società	119
Suwarrow	137
Samoa e Tonga	146
Nuova Zelanda	153
Fiji, Vanuatu e Nuova Caledonia, gli arcipelaghi ponte tra est e ovest	163
AUSTRALIA	175
Costa in vista	175
James Cook come compagno di viaggio	176
Il Tempo del Sogno e l'arte aborigena	181
INDONESIA E SINGAPORE	185
Un arcipelago di culture	186
Un mare di pescatori	188
Tra balene, draghi e oranghi	190
Singapore, una foresta d'acciaio e cristalli	194
OCEANO INDIANO	199
Cocos Keeling	200
La traversata	203
Rodrigues	204
La Réunion	206
MADAGASCAR E MOZAMBICO	209
Madagascar	211
Mozambico	218

SUDAFRICA	221
Richards Bay	221
East London e Port Elizabeth	225
Mossel Bay	227
Città del Capo	232
SANT'ELENA	237
ULTIME MIGLIA	243
BIBLIOGRAFIA	247