

Giuliano CONFALONIERI

ARCHEO 2011

Il sogno della sagola che saetta nel fondale basso verso la preda di fronte alle rocce, non sa... non sa la sagola amorfa che un miglio al largo, nel buio di una profonda fossa, la sagoma immobile del sottomarino in avaria poggia grigia sul fango nero. Due prede dunque, una del sub ed una del mare, in attesa: il pesce ignaro e gli uomini chiusi dentro il sigaro schiacciato, due destini sommersi nel liquido mondo senza privilegi. Il sogno continua: qualche forza misteriosa svuota completamente gli Oceani. Sorprese infinite, migliaia di navi distrutte dal tempo e dalla salsedine, fusoliere sfiorate, una moltitudine di navi "Liberty" costruite in economia durante la seconda guerra mondiale per trasportare materiale bellico dagli USA in Europa (strage compiuta dagli U-boot tedeschi), galeoni spagnoli carichi d'oro dopo la scoperta delle Americhe, corazzate e cacciatorpediniere, navi da carico e pescherecci ma soprattutto cumuli di spazzatura per l'incuria umana. Una apocalisse epocale con tutte le specie ittiche abbandonate moribonde, scheletri di uomini e donne finiti sul fondo con le loro storie, brandelli di tragedie personali ormai dimenticate. Ex bibliotecario e curatore di *Cineforum* – ormai in pensione – curiosando tra libri e film, ho ritrovato il mondo affascinante delle marinerie con curiosità varie, aneddoti e personaggi avvolti nella leggenda.

- Dalla Liguria segnalò due titoli non entrati nel circuito commerciale editi nel 1996/7 da *The International Propeller Club Port of Savona* con la collaborazione della Società Savonese di Storia Patria:
 - *Navalia Archeologia e storia* a cura di Furio Ciciliot (raccolge i saggi: "Ancore" di Edoardo Riccardi, "La sutilis navis del lido di Venezia" di Carlo Beltrame, "Le calfatage des barges e del galées (1293/1418) di Eric Rieth, "Imbarcazioni minori del Ponente ligure" (1323/1460) di Angelo Nicolini, "La armata navale e l'arsenale ducale della Spezia" di Riccardo Musso, "Quelques réflexions à propos du concept de navigabilité" di Virginie Serna, "Antonio Doria e il Discorso sopra le cose turchesche per via di mare (1539)" di Vilma Borghesi, "L'arte della costruzione navale veneziana tra il XV e il XVI secolo" di Mauro Bondioli, "Sulle maestranze dei cantieri genovesi in Età Moderna" di Luciana Gatti, "Un chef-d'œuvre d'architecture navale (1671)" di Paul Bloesch, "Le barche del Po all'inizio del Novecento" di Luigi Griva.
 - "La nave di legno alla scoperta del globo terrestre" di Guido Mazzitelli. Dice l'autore nella prefazione: "Pur se timorosi dell'infinità dell'oceano, l'uomo aveva sempre aspirato a penetrare i suoi segreti. Dopo i Vichinghi, a partire dal XIII secolo vediamo navigatori che cercano di spingersi oltre, a raggiungere le Azzorre e le Canarie e poi nel XV secolo giù lungo tutte le coste dell'Africa e poi ancora oltre verso il Paese delle Spezie nell'Oceano Indiano. Dopo l'impresa di Colombo vi è un fervore di ulteriori scoperte, dall'Oceano Artico all'estremo sud delle Americhe, alla scoperta del grande Mare del Sud, l'Oceano Pacifico, alla circumnavigazione del Globo terrestre, alla ricerca prima del Passaggio a Nord-Est e poi del mitico Passaggio a Nord-Ovest. Gloriosi navigatori ed esploratori su fragili navi di legno! Quante vite sono state donate al mare, quanti sacrifici, quante vittorie!"
- *Sesto continente* (1954) di Folco Quilici. Documentario su una spedizione scientifica italiana nel Mar Rosso che illustra le abitudini della fauna acquatica e gli ardui speriocolati dei cacciatori subacquei alle prese con cetacei di difficile cattura.
- *Il mondo del silenzio* (1956) di Jacques-Yves Cousteau, Louis Malle. Cronaca di una spedizione del comandante Cousteau a bordo del panfilo "Calypso" attraverso il Mediterraneo, Mar Rosso, Oceano Indiano, Golfo Persico, durata oltre due anni. Girato con la collaborazione di Louis Malle: la natura è descritta con un affetto che talvolta sfiora la poesia; la sequenza del "Thistlegorm", un cargo affondato nel Mar Rosso, è degna della penna di Melville.
- *Il mondo senza sole* (1964) di Jacques-Yves Cousteau. A bordo del "Calypso", Cousteau e la moglie esplorano gli abissi del Mar Rosso e dell'Oceano Indiano. Straordinarie immagini sottomarine.
- *Uomini e squali* (1976) e *Pericolo negli abissi* (1978) di Bruno Vailati, collaboratore di Quilici nella realizzazione di *Sesto continente*. Nel 1968 realizza il documentario "Andrea Doria - 74" sui cui resti venne applicata la targa commemorativa "Siamo venuti fino qui per lavorare perché l'impossibile diventi possibile e l'Andrea Doria ritorni alla luce".
- La famiglia svizzera Piccard, promotori di imprese memorabili nella stratosfera e negli abissi marini. Il fisico Auguste (1884/1962) compì le prime ascensioni con un aerostato per studiare raggi cosmici e radioattività a quota 16.770 mt. con il batiscafo 'Trieste' da lui progettato scese fino a 3.700 mt. Il fratello gemello Jean-Félix (1884/1963), ingegnere aeronautico, raggiunse nella stra-

tosfera i 17.500 mt. Il figlio di Auguste, Jacques (1922/2008) collaborò agli esperimenti subacquei del padre scendendo nella fossa delle Marianne a 10.911 mt. Il batiscafo era lungo oltre quindici metri, molti dei quali riempiti da zavorra e compensatori. Gli studiosi erano sistemati nella sfera (diametro 216 cm.) agganciata al fondo della struttura principale.

- *"Il ritrovamento del Titanic"* di Robert D. Ballard edito nel 1998 da Mondadori. Nel mese di settembre 1985 la stampa e la televisione annunciano che una spedizione franco-americana ha scoperto sul fondo dell'Atlantico il relitto del *'Titanic'* a quasi 4000 metri di profondità, affondato nel 1912 insieme a 2223 persone per l'urto contro un iceberg. Sulla tragedia sono stati girati diversi film (1953/1958/1979/1997).

- *RMS Lusitania* è stato un transatlantico inglese in servizi all'inizio del XX secolo. Affondato nel 1915 dal sommergibile tedesco U-20. Si ipotizza che questo siluramento abbia influenzato l'intervento degli Stati Uniti nella prima guerra mondiale.

- *"Andrea Doria – Un naufragio pieno di misteri"* di Alvin Moscow, edito nel 1959 con il titolo originale *"Collision Course"*, riproposto nell'edizione italiana da Mondadori, è la ricostruzione accurata dell'affondamento della bella nave di linea italiana: *"Quel 25 luglio era l'ultimo giorno di viaggio. La maggior parte del tragitto di 4000 miglia iniziato a Genova, porto d'armamento della nave, era ormai alle spalle. Il capitano Calamai aveva affrontato l'Atlantico settentrionale per la via più breve che passava per le isole Azzorre e proseguiva in direzione ovest verso la nave faro di Nantucket, circa 200 miglia a est di New York, che segnava idealmente il punto d'arrivo negli Stati Uniti. Nei mesi invernali la Doria, come le altre navi della Società Italia, seguiva una rotta più lunga e più meridionale, che permetteva di trovare più facilmente il sole attraversando l'Atlantico. Ma d'estate la rotta scelta offriva sole e, la possibilità di risparmiare combustibile. Il consumo è da sempre al centro dei pensieri degli armatori. La Doria, bruciava in un'ora di navigazione da 10 a 11 tonnellate di nafta, quanto basterebbe a riscaldare l'abitazione di una famiglia tipo per due anni. Ormai vicina alla fine del suo viaggio avanzava leggera; i serbatoi del combustibile erano per buona parte vuoti e il rollio provocato dalle onde più pronunciato. Più avanti, oltre la nebbia, a circa 165 miglia e meno di otto ore di navigazione, si trovava la nave faro di Nantucket, verso la quale era diretta la Doria ... Un'altra nave più simile a un lungo, elegante yacht che non ad un transatlantico con 534 persone a bordo in navigazione dodici mesi all'anno tra gli Stati Uniti e la Scandinavia, la nave faro di Nantucket rappresentava il punto di partenza dagli Stati Uniti: il transatlantico svedese-americano Stockholm, era diretta a est, mentre l'Andrea Doria vi faceva rotta dalla direzione opposta".*

- *"Navi e relitti tra Montecarlo e il promontorio di Portofino"* di Emilio Carta, edito nel 2000, riporta la prefazione di Antonio Di Natale, responsabile scientifico dell'Acquario di Genova: *"I relitti non sono soltanto testimonianze di storie, tragedie e talvolta eroismi. Col tempo, tutti i relitti, anche quelli che prima di divenire tali hanno provocato disastri ecologici più o meno gravi, divengono una sorta di microcosmo particolare, un habitat preferenziale per numerose specie marine. In pratica, un relitto adagiato sul fondo diviene quello che i biologi marini chiamano una 'scogliera artificiale' (artificial reef), fornendo agli abitanti dei fondali un luogo ove rifugiarsi od insediarsi; è necessario però che le vernici che ricoprono i metalli si sfaldino e si stacchino, visto che contengono spesso sostanze nocive per le specie viventi. Quando il metallo è a nudo, mentre i processi ossidativi sono già in atto sin dal primo istante dell'affondamento, inizia una colonizzazione progressiva da parte di numerosi invertebrati, le cui caratteristiche cambiano in base ad ogni singola località. Alla suggestione della sagoma sommersa, sia essa di nave o di aereo, si aggiunge la possibilità di incontrare, in uno spazio relativamente limitato, una quantità di forme di vita incredibile, che alla luce dei fari subacquei svelano colori fantastici, che aggiungono fascino a questo ambiente. Occorre ricordare che i relitti sono fondamentalmente dei luoghi suggestivi all'esterno e decisamente pericolosi all'interno e che la massima prudenza deve essere la linea guida di tutte le immersioni, siano esse condotte da sub esperti o meno".*

- *"L'uomo e il mondo sottomarino"* di Raymond Vaissière, edito nel 1970 dall'editore Mursia. La prefazione di J.Y. Cousteau: *"Il mare ha sempre eccitato la fantasia degli uomini come un grande enigma. Fino ad un'epoca assai recente, i problemi che poneva, considerati come insolubili, sono stati all'origine di leggende e sogni. Tutte le volte che i ricercatori hanno tentato di esplorare il mare, si sono trovati disarmati a causa del modesto livello tecnologico della loro epoca. Aristotele disponeva solo delle reti e degli ami dei pescatori. Alessandro il Grande volle una botte di vetro per scendere personalmente nelle profondità, ma è di un batiscafo che avrebbe avuto bisogno. Leonardo da Vinci disegnava macchine profetiche, ma le sue concezioni si rivelarono irrealizzabili. L'oceanografia è nata: con grande fatica e ingenti spese, eroiche navi calarono all'estremità di un ca-*

vo strumenti primitivi e spesso ingegnosi; le scienze del mare assunsero un carattere esoterico e aristocratico di cui conservano ancora l'impronta. Oggi la fusione dei nuovi metodi d'immersione e di esplorazione con le più avanzate tecniche strumentali, apre agli uomini il vasto mondo marino in anticipo su quello spaziale. Ma solo a prezzo di grandi sforzi gli scienziati della mia generazione hanno superato le gravi difficoltà, ed è doveroso ricordare i primi, quelli che hanno unito al coraggio la chiaroveggenza: Milne-Edwards indossando uno scafandro a casco, Pierre Drach immergendosi con i primi scafandri autonomi, William Beebe o Auguste Piccard scendendo con la batisfera o col batiscafo".

• *"Immersione nel passato" di Hanns-Wolf Rackl , edito nel 1967 da La Scuola editrice. Gianni Roghi commenta: "I primi vent'anni di archeologia subacquea sono stati tutti un'avventura. Ogni capitolo, ogni scavo di relitto o di città antica, di stazione palafitticola lacustre del neolitico o di deposito di oggetti rituali nelle misteriose pozze dell'America centrale precolombiana, è nato per l'impulso e la fantasia di un pioniere, è proseguito nell'incertezza dell'esplorazione, talvolta nel rischio di una vicenda sempre insolita, ricca di colpi di scena, di suspense, di febbrile passione. Dalle prime imprese francesi, cui va il merito grande di avere aperto le porte, la tecnica si è affinata con quelle italiane, si è fatta severa, difficile, ma di superiore rendimento scientifico. Poi è stata un'esplosione in tutte le acque europee e infine americane. In tutti i mari e laghi del vecchio continente, sui bassi fondali della Florida e delle isole caraibiche, il sommozzatore è andato a frugare il fondo, a rubargli segreti secolari e millenari. Una storia estremamente varia e vagamente folle, in cui personaggi e situazioni cambiano di continuo, in cui nessuno scavo somiglia al precedente, ma che contiene un filo conduttore di affascinante, drammatica evidenza: il prepotente rifiuto dell'uomo a sentirsi ancora vincolato alla terra, ed escluso dalle acque del suo pianeta".*

Giuliano Confalonieri
giuliano.confalonieri@alice.it