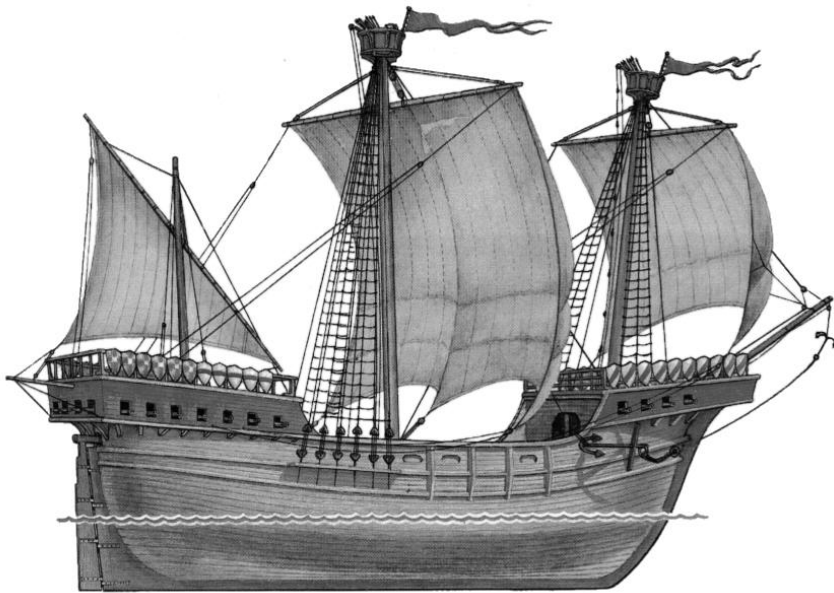


NAVI, BARCHE, NAVIGAZIONE E TRAFFICI LUNGO IL LITORALE TRA METAURO E CESANO NEL QUATTROCENTO E CINQUECENTO

Il mare

L'Adriatico, i cui venti i nocchieri di ogni tempo hanno saputo sfruttare utilmente, è un mare da sempre molto frequentato e da sempre traversato in lungo e in largo; non dà brutte sorprese per burrasche o fortunali di grande rilievo, specie nella buona stagione.

Nei secoli di cui parliamo, l'Adriatico era una via molto trafficata proprio perché per tradizione e per effettiva comodità molte linee commerciali Occidente-oriente passavano attraverso le sue acque.



Cocca – Secolo XV

Le navi iniziavano a muoversi verso marzo e spesso restavano in mare fino ai primi di novembre. Dicembre, gennaio e febbraio erano mesi vietati alla navigazione, poiché ritenuti troppo pericolosi per via della nebbia e

delle possibili burrasche. Era meglio quindi disarmare e aspettare la buona stagione. Da aprile ad ottobre, invece, non si correvano eccessivi pericoli. In ogni caso i problemi di velocità, e quindi di tempo, erano ben differenti allora rispetto ad oggi.

Il territorio

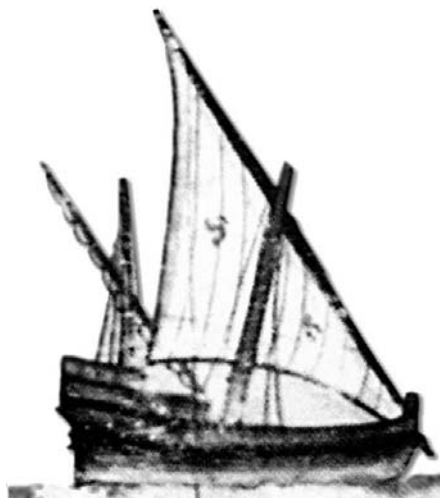
Nei secoli considerati, fra le foci del Metauro e del Cesano, la linea di costa risultava, probabilmente, più arretrata ma più o meno come oggi.

I due fiumi portavano liberamente al mare i ciottoli ben levigati che poi le correnti marine prevalenti trasportavano lungo costa verso Nord – Ovest, sovrapponendoli alla spiaggia di sabbia e formando consistenti depositi di ghiaie.

Tra la base delle prime colline e la spiaggia, in uno spazio pianeggiante della profondità di circa 1000 metri, si stendevano campi coltivati, terreni incolti o a pascolo, piccole selve e, verso la spiaggia, varie zone acquitrinose.

Una strada – la strada di mezzo – costeggiava la base delle colline. Una pista tra le dune seguiva la linea della spiaggia.

La zona era praticamente disabitata tranne che per l'osteria di Marotta, antica stazione di posta, ubicata circa a metà strada tra Fano e Senigallia.



Feluca turca (carta nautica del XVI secolo)

Gli spostamenti

Alla fine del periodo medievale lo spostarsi via terra su strade sconnesse e tragitti soggetti a balzelli e pedaggi d'ogni tipo era una cosa faticosa, complicata e spesso pericolosa. Le vie d'acqua risultavano invece, in certi periodi dell'anno, più agevoli e veloci.

Anche nelle nostre zone le vie di comunicazione di terra non erano le più facili. Specie nei periodi di guerra (e la guerra non era infrequente), tra i pericoli certamente esistenti in terra e quelli probabili in mare, chi poteva, sceglieva la via marittima.

Se si era in una città che possedeva un porto e ci si doveva recare in un'altra città con porto, non c'era dubbio, avendone la possibilità economica: si preferiva la via del mare.

Se occorreva trasportare merci di un certo valore, la cosa era ancor più conveniente.

Nell'epoca che consideriamo, gli spostamenti venivano fatti da pochi: si spostavano i mercanti, i militari e i pellegrini. Di viaggi di piacere non si parlava affatto.

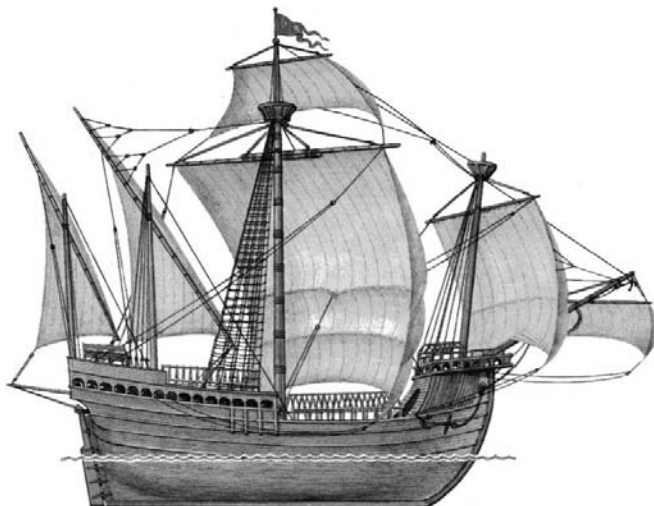
Con imbarcazioni armate a vela quadra si potevano sfruttare essenzialmente i venti di poppa, ma di "risalire il vento" non se ne parlava. Occorreva attendere pazientemente il vento favorevole. In ogni modo, lungo la direttrice Nord-ovest Sud-est, lungo la costa, sfruttando il tempo buono e il "giro" diurno del vento, molti spostamenti a scendere o a salire erano la norma anche sulle brevi distanze. Così, chi se lo poteva permettere, saliva su qualche imbarcazione che aveva un carico da trasportare da una città all'altra, anche solo per andare alla città vicina.

Ma quali erano i mezzi nautici del tempo?

Le navi

Si sa che in campo navale la regola dell'esser conservatori è sempre molto osservata: ogni piccolo cambiamento o modifica viene valutato e sottoposto a prove e verifiche per lungo tempo, prima dell'eventuale accettazione. Quindi per mare, come succede in parte anche oggi, in quel tempo si muovevano navi e barche di concezione, tipo ed età assai diverse.

C'erano le navi da battaglia, tutte ancora con prevalente propulsione a remi, con vele ausiliarie ed armamento velico smontabile.



Caracca – Secolo XVI

C'erano le navi da trasporto, per lo più armate solo a vela quadra su un unico albero centrale, ma certamente erano presenti mezzi più “moderni” con armamento velico frazionato e scafi un po' più filanti.

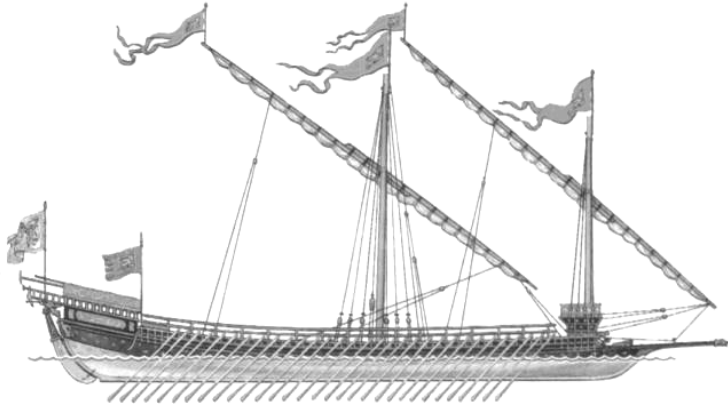
Poi c'erano le imbarcazioni più piccole, quelle da pesca e quelle da cabotaggio sotto costa, di varia forma e dimensione, pontate o no.

Navi da guerra

Mezzi nautici da guerra erano le galee, le galeotte, le fuste, i brigantini, le saettie, le fregate.

Nelle nostre zone, per lo più, c'erano galee e fuste, ma tutte le imbarcazioni, che normalmente erano adibite a trasporto di merce varia o a pesca, all'occasione imbarcavano armi e armati ed erano pronte a difendersi o ad attaccare.

Occorre anche ricordare che all'epoca ogni azione d'attacco navale consisteva, nella maggioranza dei casi, nel cercare un contatto ravvicinato



Galea grande

con la nave nemica, quindi abbordarla, assaltarla fino ad occuparla completamente con i propri uomini, prenderne possesso e poi eventualmente affondarla. I mezzi d'affondamento a distanza erano assai limitati; le artiglierie, seppur esistenti, erano assai imprecise (le prime armi da fuoco, in Europa, possono esser datate a metà del '300).

In ogni caso la fusta era l'imbarcazione media per trasporti veloci o da battaglia più usata nelle nostre zone.

LA FUSTA

In un documento del 1586, riguardante la necessità di avere una nuova fusta e alla cui costruzione i cittadini di Fano dovevano contribuire in denaro, abbiamo quello che può essere considerato un preventivo di spesa vero e proprio per la realizzazione di questo tipo di imbarcazione: fusta da 18 banchi.



Rappresentazione di fusta (xilografia popolare del XVI secolo)

Descrizione

La fusta deriva dalla galea, di cui eredita le linee d'acqua e i concetti essenziali; è più leggera e più veloce, in effetti è una galea più piccola.

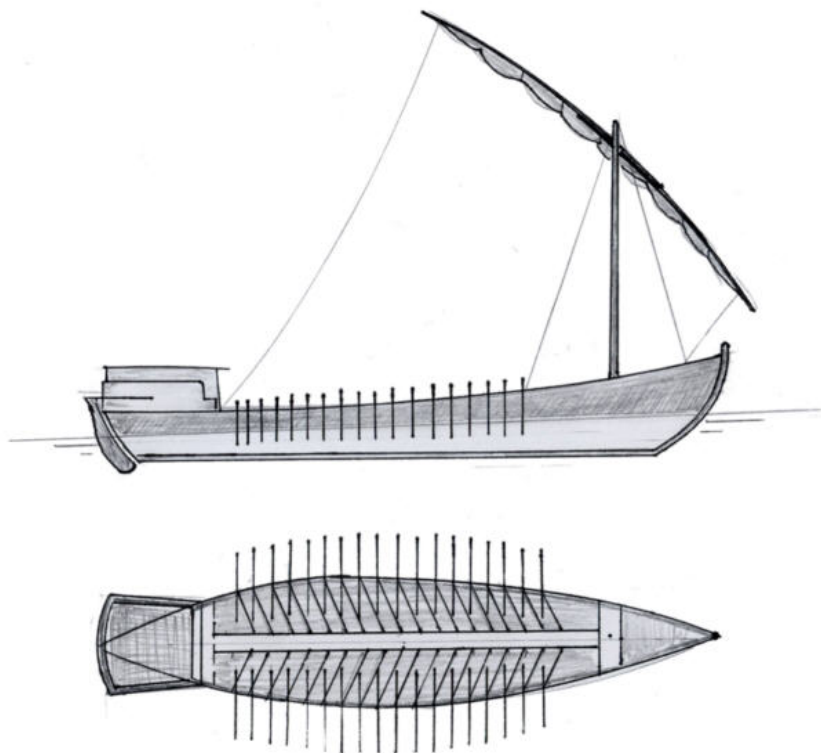
Le sue dimensioni più ricorrenti nelle costruzioni della Veneta Marina erano: lunghezza fuori tutto 27 m (massima); larghezza (massima) 4,20 m; altezza di stiva 1,40 m; immersione 1 m.

Lo scafo, leggero e allungato, era privo di coperta; l'immersione era particolarmente limitata e la forma di prora molto stellata. Aveva propulsione a remi, con banchi a volte su vari livelli (fino a 18-22 banchi, per un totale di 77 o 88 remi).

Era una imbarcazione molto veloce per quell'epoca, adatta alle coste basse e a compiti di guardia lungo costa. Era attrezzata con un'unica vela (latina o quadra) su di un albero armato a calcese posizionato a prora nella zona in cui lo scafo si restringe in modo tale da impedire l'azione corretta dei rematori.

A differenza della galea, le scalmiere erano quasi sempre fulcrate senza aposticcio. Nelle zone di estrema prora e di estrema poppa le fuste avevano ponte di coperta assai limitato. Al termine di questi, a livello di chiglia, era disposto un alto pagliolato, che costituiva il piano di calpestio per i rematori e su cui stavano fissati i banchi di voga.

Fu un tipo di imbarcazione molto usata come naviglio di dimensioni medie tra le marinerie da guerra dell'epoca.



Schema di fusta da 18 banchi

Navi mercantili

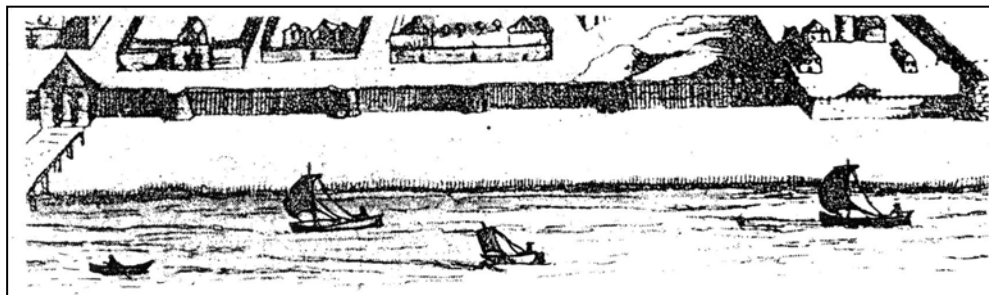
Le navi da trasporto o mercantili o da pesca che, come abbiamo già notato, potevano all'occorrenza andare anche in battaglia, usavano come propulsione la vela. Le cocche, che erano le più numerose per tutto il Trecento, furono man mano sostituite dalle caracche, più grandi e con più alberi.

Barche di varia lunghezza e larghezza, con vele e remi ausiliari, erano presenti in notevole quantità nelle città di mare e costituivano una piccola flotta locale adibita ai trasporti lungo costa capaci di muoversi in tutto il bacino adriatico.

Le navi mercantili che si muovevano lungo le nostre coste erano probabilmente più piccole come dimensione delle caracche, che erano adibite alle lunghe distanze ed erano ancora disegnate con criteri più antichi.

Le imbarcazioni più piccole erano tutte a vela e remi o a soli remi. Non abbiamo conoscenza di qualche contratto descrittivo per la costruzione di questo tipo di barche, ma possiamo pensare con ragionevole approssimazione che la loro forma dovesse essere assai simile a quelle usate dai nostri marinai e pescatori fino a pochi anni fa. Ci riferiamo principalmente a quello che veniva chiamato *batel*, alla tartana, alla batana.

Le immagini che abbiamo di queste imbarcazioni “minori” derivano da stampe dell'epoca, che riportano le figure come ornamenti di rappresentazioni geografiche o di alcuni siti particolari.



Rappresentazione di piccole barche a vela e a remi (particolare della carta del Ballino – 1569)

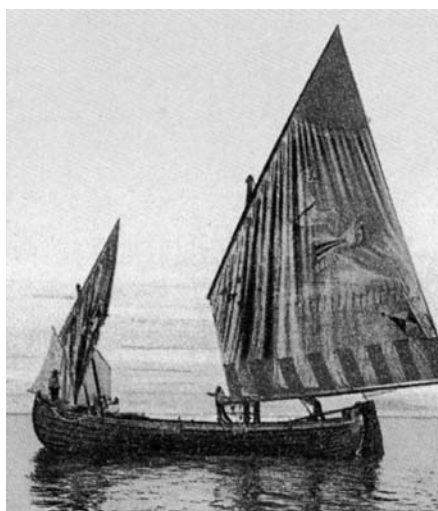
Nell'incisione del 1569 del Ballino riguardante una pianta di Fano, nel tratto di mare di fronte alle mura della città sono riportate fra l'altro numerose imbarcazioni minori.

L'immagine schematica delle imbarcazioni si riferisce a barche "piscarizie" o da piccolo cabotaggio, armate con un albero ed una vela latina o quadra. Altre imbarcazioni sono a remi con due o più rematori e senza albero o vela.



Rappresentazione di un bragozzo (particolare della carta di Jacopo de' Barberi – Sec. XVI)

Nella pianta prospettica di Venezia di Jacopo de' Barberi, anch'essa del XVI secolo, fra le grandi navi tonde appare quello che può essere considerato per alcuni suoi particolari l'antenato del bragozzo e del *batel*. Già in una cronaca del 1559, parlando di naviglio viene usato il nome "bragozzo".



Bragozzo – Inizio sec. XX

In ogni caso, mentre per le costruzioni più grandi ci si rivolgeva a Venezia e al suo arsenale, le costruzioni minori erano costruite ugualmente bene anche nelle città costiere più piccole e anche Fano aveva i suoi cantieri e abili costruttori.

CONTRATTO PER LA COSTRUZIONE DI UN “*BARCUSIUM*”

Un contratto stipulato a Fano nel 1449, per la costruzione di un “*barciusium*”, ci descrive abbastanza bene come fosse una tipica imbarcazione mercantile dell'epoca per le necessità del nostro mare. L'inizio del contratto recita:

“Magister Matheus Primi de Ragusia, marangonus sive fabrefactor navium, omni modo, via, iure et forma quibus melius potuit solemni stipulatione promisit Dominico Vici Stefanelli de Fano et Iacopo Marini de Firmo, alias nuncupato de l'Altedore, habitatori Fani fabrefacere et componere in splagia sive riva civitatis Fani unum barciusium sive navigium capacitatis portate centum salmarum grani ad mensuram civitatis Fani...”

(Sezione di Archivio di Stato di Fano, *Notarile*, Giacomo d'Antonio, vol. D, ff. 86^v – 87^v)

Da questo e da altri contratti, possiamo constatare come nel secolo XV a Fano venissero eseguite costruzioni navali con una certa frequenza e non solo da tecnici del luogo, bensì anche da esperti di altre zone – come qui da Ragusa (l'odierna Dubrovnik) – che probabilmente erano chiamati a realizzare qualche innovazione tecnica importante ma ancor poco nota nei cantieri fanesi.

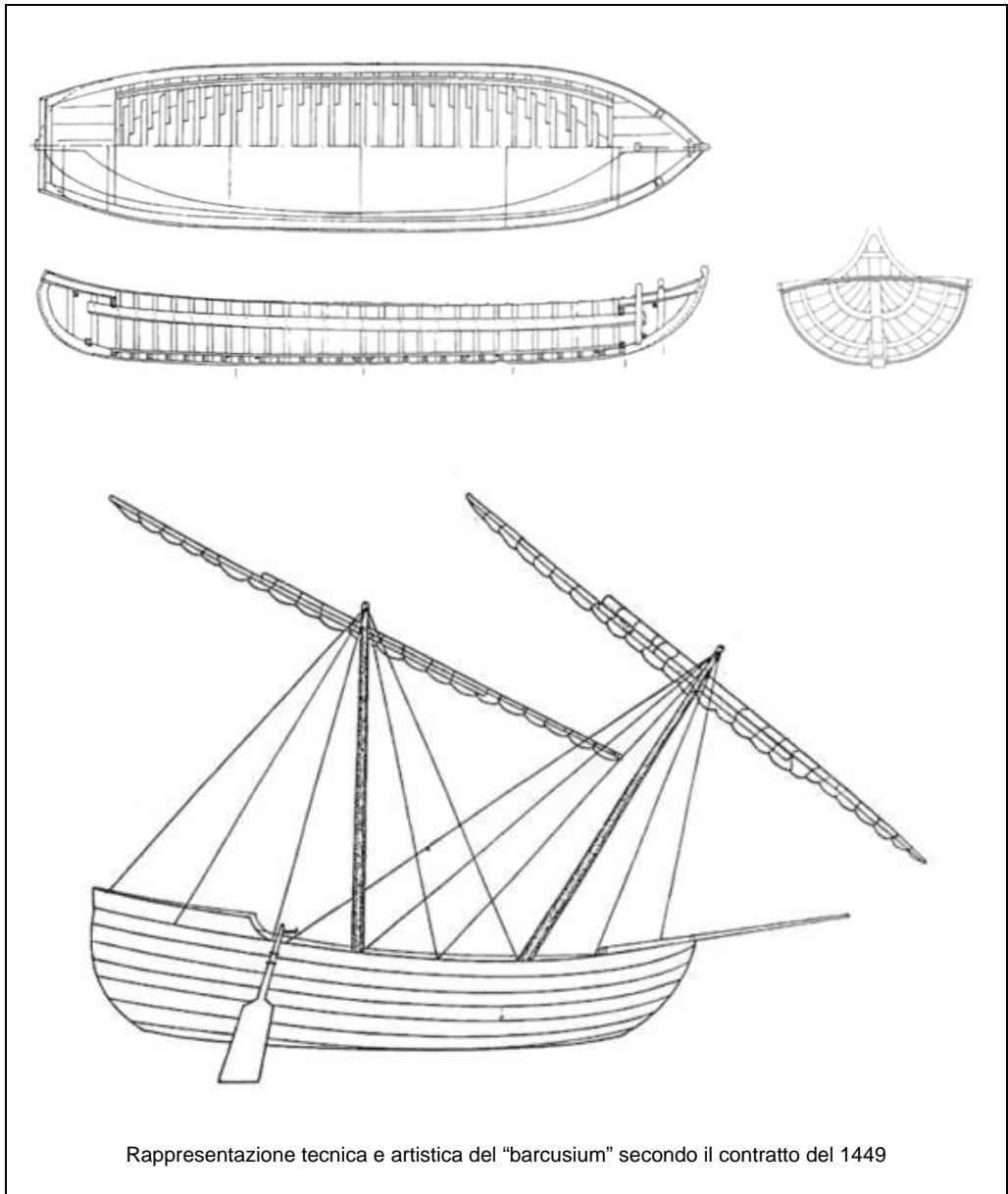
Pattuito il tipo di carena ed armamento, la fornitura del materiale, la somma, si procedeva alla stipula del contratto e quindi alla costruzione della nave o della barca o degli altri molteplici tipi di imbarcazione che, come oggi, costituiscono la produzione molto varia di ciò che serve ad andar per mare.

Nel nostro contratto, oltre alle indicazioni relative alla capacità, alle dimensioni ed altro, viene fatta una richiesta molto importante relativa alla costruzione:

“...Promisit etiam dictus magister Matheus fabricare et componere ... tres themones, unum flandreum seu flamengum et duos latinos...”

Venivano quindi richiesti tre timoni: uno di tipo più moderno, che si applicava al centro della poppa sul piano della superficie di deriva (come quelli attuali), chiamato “di Fiandra” e due tradizionali “latini” che venivano posti nella zona poppiera da ambo i lati e che da sempre erano stati usati dall'epoca egizia in poi.

Chiaro segno dell'evoluzione dei tempi, il timone unico centrale era cosa ormai affermata da più di un secolo, ma la tradizione navale è dura a morire e qui è chiaro l'esempio dell'armatore che, per la sua nave, ancora non si fida del tutto della novità e vuol restare sul sicuro adottando sì le innovazioni tecniche, ma cautelandosi per quello che evidentemente gli suggeriva la sua esperienza e la tradizione marinara.



Rappresentazione tecnica e artistica del "barcusium" secondo il contratto del 1449

I traffici lungo la costa

Questi movimenti, via mare, avranno certamente seguito le regole stagionali legate al tempo meteorologico. In inverno i movimenti per la brutta stagione e le maggiori probabilità di burrasca saranno stati limitati.

Con la buona stagione e l'estate, tutte le imbarcazioni saranno state utilizzate a pieno ritmo.

A parte il tipo e la forma delle imbarcazioni e delle navi, sono le cronache che, direttamente o indirettamente, ci confermano come *barcusii*, *navilij*, *marcigliane* e *barche* traversavano l'Adriatico o si spostavano lungo costa da Fano alla "marina" di Marotta, da Marotta a Senigallia e viceversa per trasportare sia materiali e merci, sia persone.

Così le fuste, le galee o le barche armate, di base normalmente nei porti vicini, pattugliavano le nostre coste per vigilare contro i pirati saraceni (la prima avvisaglia di pirati della mezzaluna nelle nostre zone è documentata nell'anno 1485; la torre di guardia alla foce del Metauro venne realizzata in quegli anni a questo scopo), per far pagare pedaggi e balzelli a chi transitava o capitava sotto costa, o proprio anche per esercitare quell'antica arte della pirateria che in ogni tempo ha sempre avuto un forte sviluppo in ogni mare.

Le cronache e i documenti ci parlano di imbarchi e sbarchi dai porti di Fano e Senigallia e dei traffici lungo costa, ma anche di bollette e di contratti per il trasporto di merci e persone tra la "marina" di Marotta e le zone vicine.

La cronaca di Filippo Giraldi (1558), a proposito dei fatti del 1517 e della fuga di donne, bambini e servitori dei Giraldi da Mondolfo, che veniva saccheggiata, così riferisce:

"... il signor Orsino in persona le menò alla Marina et imbarcatele le mandò a Fano ... et mi condussero alla Marina insieme con le donne nostre, come havete detto. Ma non so già se voi havete mai inteso quel ch'accadette quando noi imbarcassimo a Marotta".

Non solo in periodi particolari, quali quelli bellici, la via del mare era utilizzata, ma anche in tempi normali, specie quando c'era materiale da trasportare pesante ed ingombrante. Infatti, quando nel 1545 viene deciso di riedificare la chiesetta di S. Maria Picciolella "luogo dei confini" e occorre trasportare pietra e calce sul posto, viene incaricato un barcaiolo di caricare il materiale a Fano e di trasportarlo via mare sulla spiaggia di Marotta.

Adì 29 maggio 1545

...fiorini doi, bolognini sei, denari 14 sonno per tanti pagati a Paterniano di Cancarino barcarolo a buon conto di sua mercede et portatura della preta et calcina tolta della nostra spiaggia et condotta alla figura della Picciolella per finirla de fabbricarla secondo l'ordine del comissario de confini...

Adì 3 giugno 1545

Paterniano di Cancarino fiorini tre, bolognini 33, denari 10 sonno per resto et saldo de fiorini sei che tanto deve havere dalla magnifica comunità per havere portato con la sua barcha sei barchate di robba a Sancta Maria Picciolella di comissione delli magnifici signori priori et eletti di confini a ragione de fiorino uno per barchata...

(Sezione di Archivio di Stato di Fano, AAC, III, *Depositeria*, 164, f. 165v)

E qualche anno più tardi, verso la fine del secolo XVI, dal diario del duca d'Urbino Francesco Maria II della Rovere, risulta evidente che la via del mare era ancora la più comoda per quei tempi. Infatti per andare da Pesaro a Senigallia egli prendeva una "barcha longa", probabilmente una fusta, e in poche ore era a destinazione. Dal diario risulta anche che il duca era particolarmente affezionato a Marotta o meglio all'osteria di Marotta. Qui faceva spesso sosta e un lauto pranzo, poiché evidentemente l'osteria imbandiva buoni piatti.

Da Pesaro a Senigallia o viceversa (la distanza è di 18 miglia nautiche) il tempo impiegato a seconda della stagione, del mare e del vento, variava da 3 ore e mezza a 7 ore, ma per lo più in media si impiegavano sulle 4 ore. Negli stessi anni, per via di terra, se tutto filava liscio, si impiegavano 5 ore da Mondolfo a Pesaro e 1 ora e mezza da Senigallia a Marotta.

Naufrazi

Non sempre il mare si dimostrava amico e permetteva in tutta tranquillità di solcarlo o di avvicinarsi alla sua riva: infatti i naufragi non erano rari.

Dalla cronaca Giraldi risulta che gli stessi personaggi, imbarcati a Marotta e poi diretti da Fano verso “*li porti di Ferrara*”, furono buttati “*in spiaggia fra il Cesenatico e Bellaere, dove la barca andò in pezzi*”.

E dal diario del duca d’Urbino (21 maggio 1585) viene parimenti ricordato un naufragio davanti a Marotta di una barca lunga che si capovolsse facendo perdere la vita a varie persone (probabilmente non molti sapevano nuotare, specialmente le donne con gli abiti ingombranti che indossavano avranno avuto grosse difficoltà nel restare a galla):

“...Adì 21 maggio ... andandosene a marito in Ancona la signora Costanza Del Monte insieme al signor Giovanni Battista Trionfi, suo consorte, col conte et contessa di Montefelcino, conte di Carpegna, signor Federico et Carlo Del Monte, il Passioneo et altri nella barca lunga, sopra Marotta essa barca si rovesciò et vi morirono la contessa di Montefelcino con tre sue donne, il Passioneo con suo creato...”

Pirati e corsari

In epoca romana, dopo la guerra di Pompeo contro gli Illiri, le azioni piratesche in Adriatico erano diminuite notevolmente.

La nascita dell’Islam (VIII secolo) portò subito una nuova ondata di scorrerie piratesche per opera dei così detti “Saraceni”. Questi si spandono in tutto il Mediterraneo e già alla fine dell’VIII secolo sono segnalate le loro incursioni in Adriatico centrale e sulle coste marchigiane fino a Senigallia.

In seguito, principalmente per la potenza crescente di Venezia che con le sue galee pattugliava le coste adriatiche, il pericolo va affievolendosi, ma alla metà del secolo XV (caduta di Costantinopoli) le attività di rapina sul mare riprendono con vigore.

Da quegli anni in poi, ad operare in Adriatico vi sono: Uscochi di Segna (Senj), i pirati di Almissa (Omis), i pirati Narentini (foce del Narenta), i Dolciniotti (Ulcinj), quelli di Valona, tutti con basi sulle coste adriatiche orientali; poi ci sono i turchi Ottomani (dai Balcani) e i Barbareschi della costa mediterranea d’Africa. La loro fu una guerra di tutti contro tutti, fino alla fine del XVIII secolo.

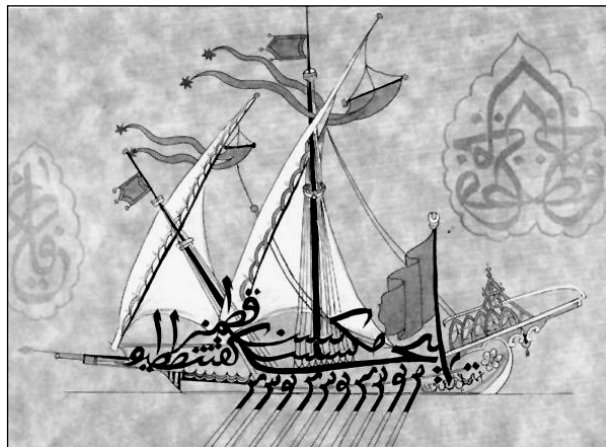
Per quanto riguarda le attività corsare o piratesche, nel periodo di cui trattiamo, vari altri documenti attestano direttamente o indirettamente le azioni in mare nel tratto tra il Cesano e il Metauro.

In questa zona l'attività marinara principale era quella della pesca.

È chiaro che le barche da pesca normalmente esercitano questa attività, ma all'occorrenza o in condizioni particolari ecco le barche trasformate in vascelli da guerra che, vista una imbarcazione sospetta, la raggiungono, se ne impadroniscono e la fanno dirigere in porto per accertamenti. E il pescatore, all'occorrenza o quando se ne presenta l'occasione, non disdegna di trasformarsi in uomo della legge o di guerra o, a seconda del punto di vista, in pirata o corsaro.

Documentata è l'attività dei "pirati Marchigiani" (che risultano essere di Fano), già nel '300.

Ma si sa che a seconda delle alleanze o di contrasto fra le varie città della costa, queste attività di ruberie reciproche potevano esser considerate legittime oppure piratesche, secondo il giudizio di chi era alleato o no, oppure di chi le effettuava o di chi le subiva.



Nave a vela turca (miniatura)

In effetti a quei tempi tutte le imbarcazioni erano un po' a doppio servizio: mercantili e insieme da guerra, nel senso che dovevano sapersi difendere da altre navi e, all'occorrenza, sfruttare qualche occasione particolarmente favorevole per prendersi il carico di una barca, magari con

la scusa che era di una città nemica o che non aveva osservato le leggi o pagato i pedaggi locali.

Infatti sappiamo attraverso documenti che:

Giovanni Stella di Venezia promette solennemente al podestà della città di Fano e al notaio cancelliere del Comune ... *di non portare alla città di Pesaro né alle altre terre nemiche le proprie mercanzie ... le quali cose erano condotte in una marciliana dello Stella ... que fuit capta in mari tribus miliaribus in mari supra Sanctam Mariam Metauri per duas barchas pescharitias Fani ...* (che fu catturata a tre miglia al largo di Santa Maria del Metauro da due barche da pesca di Fano. – Sezione di Archivio di Stato di Fano, *Notarile*, Damiano Domenicutii, vol. C, f. 652^r, 20 giugno 1444)

D'altra parte in altri documenti possiamo leggere come molto spesso dalle colline si poteva assistere alle evoluzioni delle feluche dei pirati turchi o di altri che incrociavano appena fuori orizzonte, ma in zona prospiciente i porti. Questi pirati, quando notavano imbarcazioni in uscita o che si avvicinavano, velocemente dirigevano sul bersaglio e lo depredavano.

Per questo, già dal 1485, si era sentita la necessità di costruire una torre alla foce del Metauro.

Infatti sempre più spesso da quando Costantinopoli era caduta (1453) venivano avvistate imbarcazioni di pirati islamici che si spingevano su questi litorali.

In queste occasioni la costa tra Cesano e Fano fu messa solo in allarme, ma le cose erano andate diversamente poco più a Sud di Senigallia, dove la notte del 28 settembre 1485 pirati turchi scesi da cinque fuste, razziano roba e portano via dalle case 46 persone, per la maggior parte donne. Tre anni più tardi, risulta di nuovo che nelle stesse zone, riescono a prender terra 700 Turchi che arrivano fino a minacciare Senigallia, che però riesce a chiudere le porte e a non subire danni, ma molti abitanti del contado vengono portati via e fatti schiavi.

Non che in precedenza le azioni piratesche fossero sconosciute, ma il tutto generalmente negli ultimi secoli si limitava alla confisca delle merci (se dirette o provenienti da città nemiche) o al pagamento di dazi.

Con la venuta dei pirati islamici, che avevano ormai le loro basi fortificate sulla costa albanese e sulle coste della bassa Dalmazia (odierno Montenegro), oltre alle merci, cominciarono ad esser sequestrate le persone

LA FELUCA

La feluca è stata il mezzo velico più usato dagli islamici dalla sua apparizione in Adriatico fino al secolo XIX. Fu usata anche dai Veneziani (documentata dal 1571, guerra di Cipro), Greci, Portoghesi, Spagnoli.

Imbarcazione molto veloce a vela, in mancanza di vento poteva esser mossa con i remi (di solito 12 per parte).

Descrizione

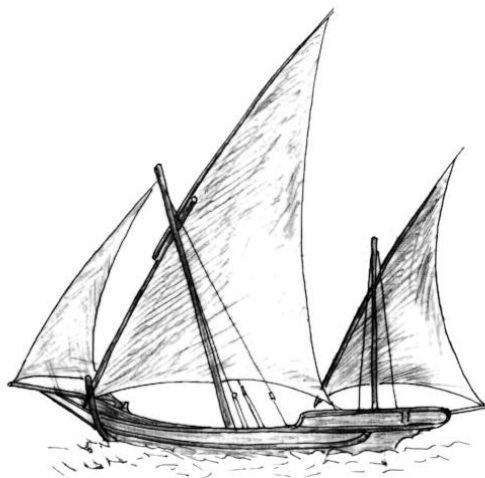
Scafo tondo e abbastanza stretto rispetto alla lunghezza, con modesta insellatura, pontato. Lungo dai 15 ai 25 metri, con carena slanciata sia nella zona di prora che di poppa. Normalmente aveva un modesto spazio coperto a prora e un lungo e basso cassero a poppa.

Dritto di prora quasi verticale ed alto oltre la linea di murata. Poppa notevolmente sporgente oltre l'asse del timone.

Armamento velico su due alberi a calcese e bompresso. Albero di maestra grande e posizionato al centro della lunghezza dello scafo e inclinato verso prora. Albero di mezzana molto più piccolo e posizionato verticalmente presso l'asse del timone. Bompresso rimovibile appoggiato ad un massiccio tagliamare.

Vele latine; maestra molto grande; mezzana molto più piccola della maestra. Vele di strallo facenti via sul bompresso. Possibilità di inserire una vela di civada su pennoni al bompresso.

Da poppa sporge un'asta su cui fa via la scotta della vela di mezzana.



Feluca - Secolo XVI

che, se non riscattate, finivano poi vendute come schiavi nei vari mercati di Malta, Valona, Tunisi e Tripoli.

È del 1526 il portolano di Piri Reis, ammiraglio della flotta di Solimano il Magnifico, che riporta le zone più interessanti della costa adriatica, con precisi riferimenti per la navigazione sottocosta.

PIRI REIS

Nato a Gelibolu (Gallipoli – Stretto dei Dardanelli) nel 1468, imbarcò giovanissimo su navi da commercio dello zio Kemal e passò la sua giovinezza in mare imparando il mestiere del marinaio. Restò 14 anni su queste navi trasportando merci e visitando coste e porti di tutta l'area del Mediterraneo.

Quando nel 1498 lo zio venne invitato dal sultano a partecipare con le sue navi alla guerra contro Venezia, Piri lo seguì di buon grado e da quel momento partecipò a tutte le azioni per mare che l'Impero Ottomano – in un periodo di grande espansione – affrontava di continuo.

Raggiunse il grado di ammiraglio della flotta ed ancora ad 80 anni partecipava, imbarcato, alle azioni belliche in ogni zona di influenza dell'impero.

Come succedeva non di rado in quell'ambiente, per invidie e rivalse di palazzo, fu accusato (forse ingiustamente) di essersi appropriato di parte di un bottino spettante al sultano; per questo fu mandato a morte all'età di 86 anni.

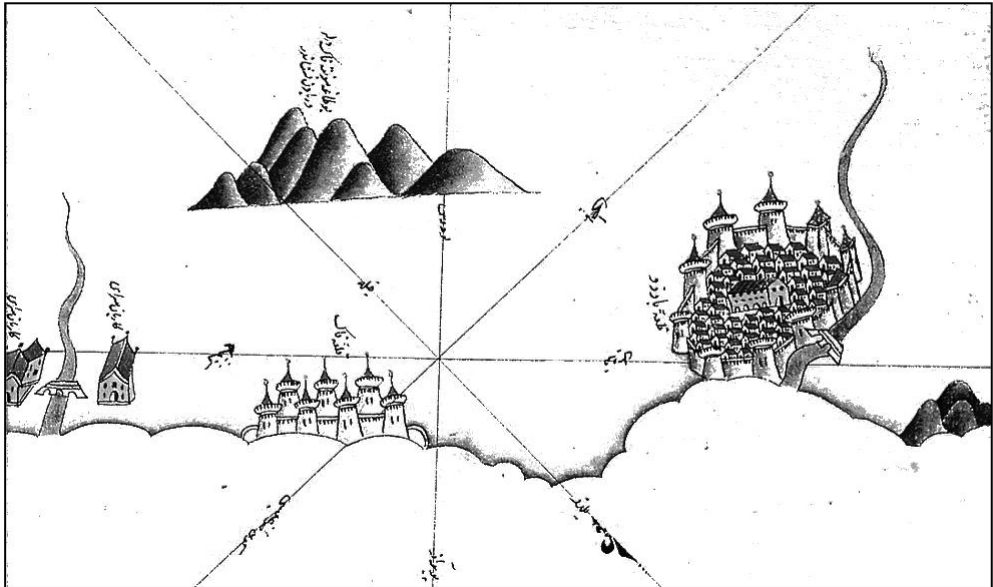
Fu profondo conoscitore di arte marinaresca e navigazione; esperto geografo, redasse due mappe del mondo (che conosciamo solo in parte) in cui è riportata la linea di costa orientale del continente americano.

La sua opera più importante è un ampio "portolano" (Bahrye) in cui sono inseriti precisi riferimenti per la navigazione sulle coste di: Francia, Spagna, Tunisia, Egitto, Anatolia e dell'Adriatico.



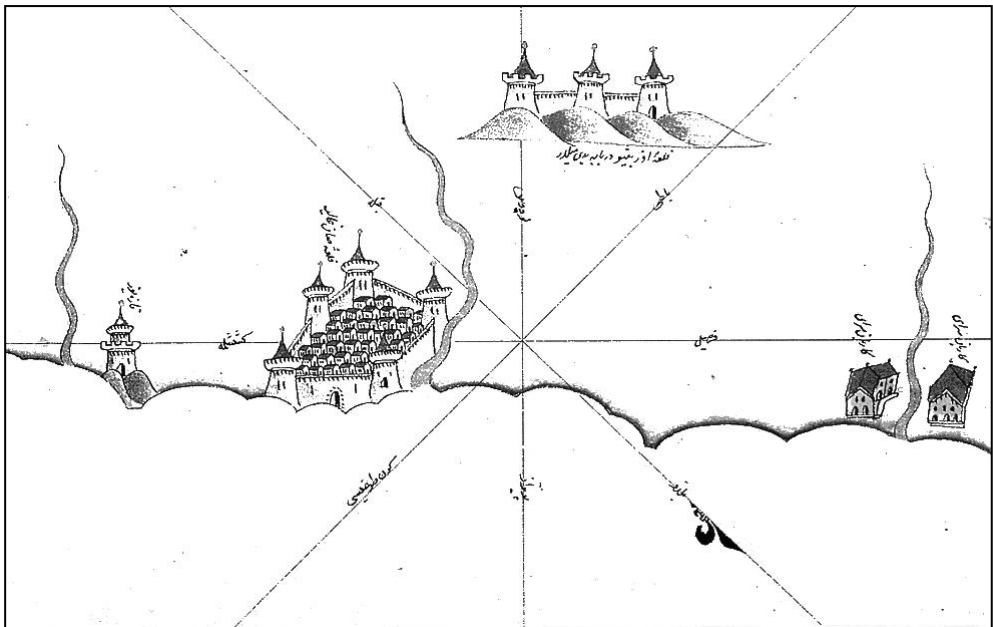
Nave turca – Miniatura secolo XVI

Le mappe di Piri Reis rappresentano con schematizzazioni paesaggistiche le città di mare, i fiumi, i ponti, i punti cospicui e nell'entroterra le montagne e i castelli più evidenti secondo l'ottica del navigatore e con una precisione che stupisce per il periodo in cui sono state eseguite.



Rappresentazione della costa tra Foglia e Metauro dal Bahriye di Piri Reis (1526).

Si notano il fiume Foglia e la città di Pesaro (sulla destra), la città di Fano (al centro), il fiume Metauro con le costruzioni di Sant'Egidio e S. Maria del Metauro (a sinistra)



Rappresentazione della costa tra Cesano ed Esino dal Bahriye di Piri Reis (1526).

Si notano il fiume Cesano con simboli di costruzioni ai lati (sulla destra), la città di Senigallia col fiume Misa, la torre alla foce del fiume Esino (a sinistra)

Le principali prede di questi pirati, oltre alle merci trasportate via mare, erano gli abitanti della costa, quelli che non vivevano in città fortificate e non potevano difendersi e soprattutto i pescatori che venivano sorpresi lontani dalla riva e che nessuno poteva aiutare.

Evidentemente questi pescatori non saranno rimasti passivi a farsi catturare, ma normalmente il rapporto di forze e di velocità dei mezzi era tutto a favore delle barche dei pirati.

In ogni caso anche i pescatori, qualche volta, riuscivano a fuggire (magari abbandonando le reti) e qualche altra anche a difendersi adeguatamente, ma per lo più avevano la peggio. La stessa cosa poteva succedere a chi veniva sorpreso al lavoro nei campi o al pascolo nei pressi della spiaggia.

La marina di Marotta

Marotta non ha mai avuto un porto: la conformazione della sua costa, costituita da spiagge di ghiaia nei pressi delle foci dei fiumi Cesano e Metauro e di sabbia nelle zone intermedie, e la mancanza assoluta di anfratti o rientranze naturali hanno sempre costretto le imbarcazioni maggiori a restare al largo e a permettere solo a quelle più piccole di avvicinarsi a riva.

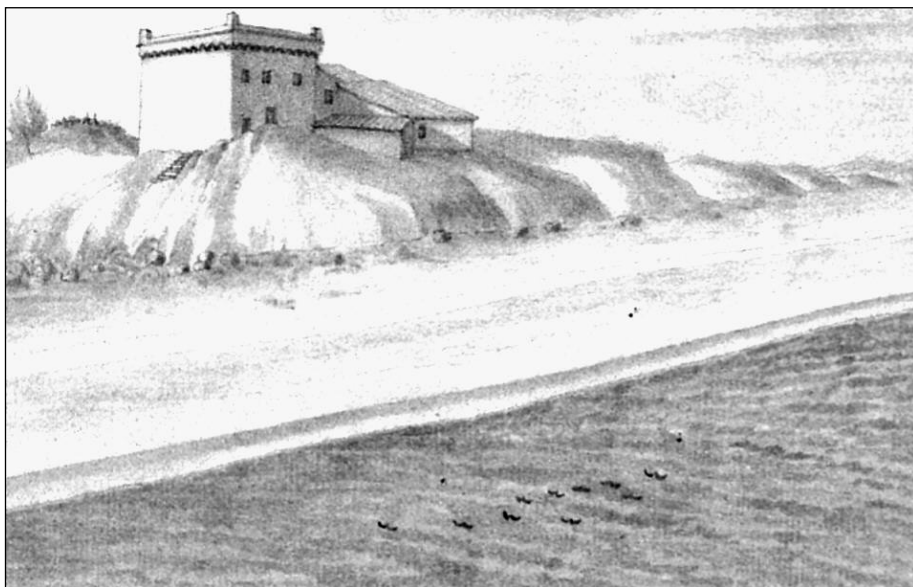
Questo non significa che gli abitanti delle zone collinari retrostanti non avessero interesse al mare o non vedessero quanto importante poteva essere una base nautica sul mare. Ma la loro richiesta di poter attrezzare una zona della costa per la sosta e il ricovero delle imbarcazioni non fu mai accolta.

Nel 1472 fra Domenico di Sala, precettore della commenda di S. Marco di Fano, ricorda ai fanesi che gli abitanti di Mondolfo avevano chiesto più volte a lui terreni della commenda sul mare per organizzare un posto attrezzato per imbarcazioni “alla Marina”, ma che lui aveva risposto “*che dicta comunità de Mondofo se lieve de speranza de fare el porto o spiaggia a la Marina, acciò sia fora de le loro mani et tiranie*”.

E la storia ci conferma che effettivamente a Marotta non si costruì nessun porto e non si attrezzò nessun lembo di costa per permettere che col bel tempo le imbarcazioni potessero venire in secco.

La zona costiera sotto le colline risultava praticamente disabitata e lo rimase, probabilmente, ancora per molto, fin quando le incursioni piratesche ebbero fine.

Ancora, nelle rappresentazioni di queste zone a Sud di S. Egidio, fino a tutto il '700, le sole costruzioni esistenti degne di tal nome risultavano l'osteria (di Marotta) e le due torri di guardia, quella alla foce del Cesano (la Bastia) e quella chiamata "delle porte di ferro" sita circa all'altezza di Rio Crinaccio.

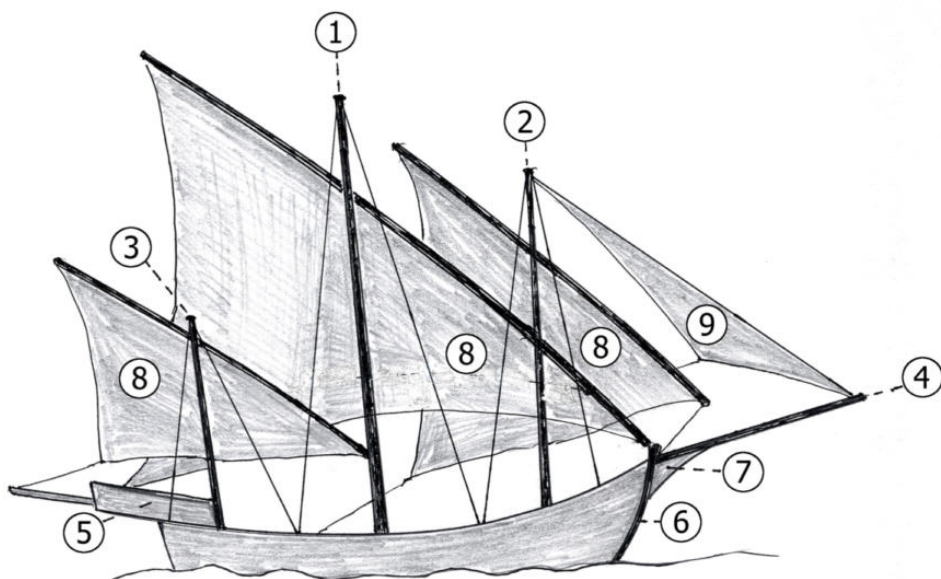


La Bastia – foce del Cesano (sec. XVII)

In seguito, alla fine del secolo XVIII, proprio in funzione del mare, attorno all'osteria si realizzò il primo nucleo di case di Marotta e le prime famiglie di pescatori si stabilirono in loco utilizzando il mare come primaria fonte di vita; Marotta si è poi sviluppata da quel nucleo a cavallo degli antichi (e attuali) confini fra Mondolfo e Fano.

Mario Bartoletti

Piccolo glossario di termini nautici



Schema illustrativo di una nave a vela

- 1 - **Albero di Maestra:** albero principale di nave a vela solitamente posto a metà nave.
- 2 - **Albero di Trinchetto:** albero di nave a vela posto nella zona di prora.
- 3 - **Albero di Mezzana:** albero di nave a vela posto nella zona di poppa.
- 4 - **Bompresso:** albero di nave a vela posizionato all'estrema prora e inclinato in maniera varia rispetto alla verticale, spesso quasi parallelo alla linea di galleggiamento.
- 5 - **Cassero:** ponte parziale ubicato sul ponte di coperta e costruito dall'estrema poppa all'albero di mezzana.
- 6 - **Dritto di Prora:** elemento verticale collegato con l'estremità anteriore della chiglia, di rinforzo alla prora. Di forma varia, può essere concavo, convesso, rettilineo o ad "S".
- 7 - **Tagliamare:** elemento di supporto di forma circa triangolare posto all'estremità superiore del dritto di prora per realizzare una curvatura in avanti e su cui si può appoggiare l'asta del bompresso.
- 8 - **Vela latina:** vela di forma triangolare inferita agli alberi su pennole.
- 9 - **Vela di Strallo:** Vela di forma triangolare inferita sugli stralli.

Scafo: insieme degli elementi costruttivi di una barca che ne costituiscono l'involucro resistente-stagno. Sopporta le forze del mare e dell'eventuale alberatura, sovrastrutture e attrezzature interne ed esterne.

Ponte di Coperta: ponte principale di una nave che copre da prora a poppa lo scafo.

A Calcese: sistema di ritenute dell'alberatura con cavi fissati alla sua estremità superiore, che sorreggono l'albero.

Cassero: zona chiusa posta sul ponte di coperta all'estrema poppa

Insellatura: curvatura concava della linea del piano di coperta proiettata sul piano longitudinale dell'imbarcazione.

Strallo: cavo che sostiene l'alberatura dalla parte di prora.

Bibliografia essenziale

J. ROUGE, *La marine dans l'Antiquité*, Paris 1975.

R. BERNACCHIA, *Alcune proprietà fondiari dei cavalieri gerosolimitani e una lite con la comunità di Mondolfo nel 1472*, in "Atti e Memorie della Deputazione di storia patria nelle Marche", 85 (1980), pp. 135-158.

A. AFETINAN., *Life and works of Piri Reis*, Ankara 1987.

FRANCESCO MARIA II DELLA ROVERE, *Diario*, a cura di F. Sangiorgi, Urbino 1989.

M. BARTOLETTI, *Una città adriatica fra Medioevo e Rinascimento. Documenti della marineria di Fano nei secoli XIV-XV-XVI*, 2ª ed., Fano 1990.

S. ANSELMI, *Adriatico. Studi di storia secoli XIV-XIX*, Ancona 1991.

M. L. DE NICOLÒ, *La costa difesa. Fortificazione e disegno del litorale adriatico pontificio*, Fano 1998.