



ANTONIO PIGAFETTA IL RACCOMANDATO DI FERRO

Zaffarancho Intertavole, 20 settembre 2019, Rovolon - Padova

L'IMPRESA DI FERDINANDO MAGELLANO, IL NAVIGATORE
CHE REALIZZÒ IL PRIMO GIRO DEL MONDO, DAL
DIARIO DI PIGAFETTA, IMBARCATO QUALE CRIADO,
ALIAS ATTENDENTE, RITORNA OGGI IN UNA RISTAMPA
RIPROPOSTA DALLA FRATELLANZA DELLA COSTA
IN OMAGGIO AI PROPRI FRATELLI

Un resoconto meraviglioso che tuttavia
sembra un'avventura dell'immaginazione
(Gabriel Garcia Marquez)

Giusto cinquecento anni fa da San Lucar, città spagnola alle foci del Guadalquivir, partivano in duecentosessanta al comando di un portoghese su cinque navi spagnole. Dopo tre anni torneranno in diciotto su una sola nave, il comandante ucciso in un fatto d'arme a metà del viaggio. Un'impresa fallimentare potrebbe dire qualcuno. No, non è così. Al contrario: l'impresa di Magellano – perché come ben avete inteso questa vogliamo ricordare – è uno dei momenti forti del percorso della civiltà.

Il passaggio a sud ovest alla ricerca della via alle Indie navigando verso occidente, il ritornare al porto di partenza dopo aver circumnavigato la terra non saranno più un sogno chimico.

Si dimostrava la percorribilità di una via ai commerci con l'allora ancestrale lontano



oriente diversa e ben più foriera di profitti rispetto al procedere a piedi al seguito di carovane cammellate.

Non più l'attraversamento di deserti, il superamento di catene montuose recando sacchi di merci, il difendersi da feroci predoni, bensì navigazione con carichi per

tonnellate delle mercanzie e dei beni più preziosi da una parte all'altra del mondo.

Il viaggio di Magellano rappresenta la summa di tutto ciò che storia e immaginario collettivo riconoscono nella grande epopea delle scoperte geografiche. Nell'impresa di Magellano riconosciamo quella suprema tensione nel violare i limiti del conosciuto, la ricerca di fonti cartografiche utili a supportare l'utopico sogno, il superare il tradimento dei sottoposti, il sedare l'ammutinamento delle ciurme, il conferire fiducia e speranza a chi non senza buona ragione ritiene che tutto sia perduto, che la meta sia irraggiungibile.

Di tutto ciò ci è giunta narrazione fedele, priva di cedimenti all'enfasi e alla facile celebrazione scritta dal vicentino Antonio Pigafetta imbarcato quale criado, alias attendente, al seguito della spedizione. Il poco più che ventenne Pigafetta nell'occasione dell'imbarco emerge come un raccomandato di ferro: come vicentino non era cer-

to uomo di mare, non era uomo di spada anche se appartenente all'ordine militare cavalleresco dei Cavalieri di Rodi. Quali valenze, quali esperienze dunque poteva far brillare il nostro vicentino per superare la selezione ed entrare a far parte dell'equipaggio? Semplicemente: la raccomandazione. E quale raccomandazione poteva valere più dell'essere aggregato a Francesco Chiericati (vicentino amico di famiglia) delegato pontificio alla corte del cattolicissimo re Carlo V? E Pigafetta assolve al ruolo di segretario - criado nel modo migliore rendendoci una cronaca del viaggio assolutamente esemplare.

Traversie della navigazione, introspezione psicologica dei personaggi, descrizione di meravigliose cose mai viste, mai descritte da alcuno prima fanno del Ragguaglio della Navigazione alle Indie Orientali per la Via d'Occidente un punto fermo non solo della letteratura del mare.

Animali, piante, frutti mai visti, uomini di etnie sconosciute vengono raccontati quale realtà fantastica. Realtà fantastica, ossimoro attraverso il quale Gabriel Garcia Marquez declina la sua produzione letteraria. E non a caso nel pronunciare, come d'uso la lectio magistralis che ogni insignito del premio Nobel pronuncia in Stoccolma, nel 1982 Garcia Marquez esordisce il suo discorso intitolato "La solitudine della America Latina" con il nome di Pigafetta

Covo dei Fratelli della Costa

I Fratelli della Costa sono una comunità spirituale internazionale che unisce uomini e donne che fanno dell'amore per il mare la loro ragion d'essere e il cui scopo è facilitare l'amicizia fraterna attraverso la condivisione e l'accettazione delle regole scritte nell'Ottalogo che si possono sintetizzare in culto per il mare, disciplina, comprensione, ospitalità, generosità, modestia e fraternità.

e della sua opera: ...scrisse un resoconto rigoroso che tuttavia sembra un'avventura dell'immaginazione...

Negli anni immediatamente successivi al-



Il Gran Commodoro Vittorio Lucchese e lo Scrivano Maggiore Tullio Mosele consegnano una targa ricordo al Conte Roberto Pigafetta

la conclusione dell'impresa il Ragguaglio ebbe notevole risonanza anche se volutamente messa in sordina proprio dalla Spagna, paese che la spedizione aveva voluto e dalla quale più di ogni altra trarrà beneficio nell'immediato. Per contro le autorità della Serenissima Repubblica di Venezia concessero il godimento al Pigafetta per vent'anni dei diritti di autore sulla diffusione del testo.

Ma, caso del destino, il testo a stampa e le varie versioni manoscritte, scompaiono nel corso di quasi tre secoli all'attenzio-

ne degli studiosi e dei bibliofili finché nel 1797 Carlo Amoretti direttore della Biblioteca Ambrosiana ritrova il manoscritto, che viene pubblicato preceduto da una prefazione e assistito da chiose figlie del secolo dei lumi.

Ed è l'edizione stampata sul finire del '700 dall'Amoretti che la Fratellanza della Costa ripropone ora in forma di ristampa anastatica. Il venti di settembre, giorno della partenza da San Lucar, il Fratelli della Costa delle Tavole delle Venezie, Castel Lova, Padova, Trieste, Venezia e della Tavola di Modena hanno celebrato l'evento in Rovolon, ameno paese alle pendici nord dei colli Euganei, dove la famiglia Pigafetta ora risiede dopo aver lasciato il prestigioso palazzo in Vicenza.

Alla cerimonia e alla presentazione in assoluta anteprima della ristampa edita per i tipi della Fratellanza (diciamo la verità senza nascondersi dietro un misero dito: si è trattato di un grandioso Zafarrancho) hanno presenziato il Gran Commodoro e lo Scrivano Maggiore.

Fortemente simbolica è stata la presenza del Conte Roberto Pigafetta, ultimo discendente del Nostro, il quale nel corso della serata ha tracciato la parabola della famiglia, ora dedita ed impegnata alla produzione del vino del Navigante, vino di ottimo livello e dall'importante significato intrinseco che – ammesso che vi fossero dubbi – ha accompagnato abbondantemente la serata.

Gianni Burigana
Duca della Bojana

TERMINOLOGIA DELLA MARINERIA

Conn. Giovanni Bigozzi "Grillo Parlante"



Era un po' di tempo che mi prendeva la penna per un argomento che mi sta molto a cuore. Credo che i Fratelli della Costa, essendo un "corpo scelto" di amanti del mare e di tutto

quello che attiene la navigazione da diporto, non possano esprimersi con una terminologia che non abbia attinenza con quella tradizionale della marineria italiana frutto di una

storia meravigliosa maturata nel tempo e che tuttora riveste un fascino incredibile. Allora, in maniera discorsiva senza fare troppo il professore, e soprattutto senza avere

intenzione di offendere nessuno, avrei in animo di proporre ai Fratelli quelli che a mio avviso sono i termini più usati e bistrattati indicando il corrispondente termine corretto.

Partiamo da una prima serie di parole e azioni che si usano correntemente sui nostri legni:

- *le vele si "alzano" e non si "issano"* perché issare è verbo che più propriamente indica il sollevamento di pesi così come si "ammaiano" e non si "calano" quando la navigazione è terminata. Il tender e il motore che vogliamo tirare a bordo si può correttamente "issare".

- *All'ancora si "dà fondo" e non "si butta o si getta"* a meno che il ferro non sia diventato così ossidato che si debba necessariamente rottamare, ma mai in mare; quindi l'ordine del timoniere all'uomo (molto spesso alla schiava) a prua che dovrà dare fondo sarà semplicemente "fondo!" e non "vai o butta".

- Così l'uomo addetto alla manovra dell'ancoraggio "filerà il ferro" ma non lo "mollerà" e quando sarà l'ora di lasciare la bella rada che ci ha accolto l'ancora sarà "salpata" e non "tirata su".

- La "dritta" non sarà mai la "destra" mentre la "sinistra" rimane tale sempre.

- A bordo non si "lega" niente ma si "dà volta" ricordando che non ci sono né corde né spaghi o altri termini terragnoli ma "cime, scotte o cavi" tranne il fatidico battaglia della campana al quale è appunto attaccata una cordicella. Se invece si vuole assicurare saldamente qualcosa in coperta che non vogliamo rischiare di perdere in mare si userà correttamente solo il verbo "rizzare".

- Riguardo poi a tutta quella attrezzatura nautica che conserviamo gelosamente e da usare in caso di avarie non diremo mai che sono "parti di ricambio" (termine automobilistico) ma diremo piuttosto che sono "parti di rispetto" che è la voce nautica corretta.

- Parliamo ora di "paioli". Non

è detto che in barca non ce ne possano essere, anche se la polenta non è un tipico piatto marinaro. Se poi si vuole intendere quei bei legni di compensato marino tirati a lucido che formano il pavimento delle nostre cabine useremo solo i termini



Come si deve piegare correttamente la bandiera italiana.

"paglioli" e "pagliolato".

E ora una breve annotazione sulla nostra bella bandiera nazionale. In porto si alza alle 8 e si ammaina al tramonto. In navigazione resta sempre a riva. È particolarmente brutto vedere il nostro glorioso vessillo legato in qualche modo al patarazzo o in altri posti inappropriati come l'antenna del vhf o simili. La bandiera nazionale deve essere di buona dimensione e deve sventolare allegra sulla sua asta e non altrove. Quando non è alzata deve riposare nella cabina del comandante piegata come da disegno in modo da mostrare sempre il verde.

Intanto proviamo con queste annotazioni. Se poi qualcuno vorrà intervenire potremo ampliare il vocabolario.

Carico con polvere asciutta tutti i cannoni per un gran Golpe de Cañon e ordino una salva tripla e una grand'orza a todos.

Salud, doblones, amor y tiempo para disfrutarlos. Siempre!