

 **Lanzarotto Malocello**

UN ESPLORATORE DIMENTICATO

di Giovanni Panella

Quest'anno si celebra il VII centenario della scoperta delle Canarie, l'arcipelago che rappresentò il "trampolino di lancio" della traversata dell'Atlantico e quindi della scoperta delle Americhe.



Quando pensiamo al periodo delle grandi esplorazioni, i primi nomi che ci vengono in mente sono quelli di Colombo, di Vespucci o di Magellano. In realtà, i loro successi furono preparati e resi possibili da navigatori che salparono verso l'ignoto molto tempo prima, quando l'Europa si trovava ancora in pieno Medioevo. Tra questi precursori si colloca Lanzarotto Malocello, nato a Varazze nel 1270 che, come usava a quei tempi, fu mercante ma anche navigatore ed esploratore. Egli raggiunse le isole Canarie nel 1312 e ne fu scacciato dopo una ventina d'anni da una rivolta degli indigeni.

Il nome di Malocello, da tempo quasi del tutto dimenticato, è ritornato alla memoria solo durante la Seconda Guerra Mondiale, grazie al fatto che fu attribuito a un caccia

della classe Esploratori che si distinse in un gran numero di missioni belliche e di scontri a fuoco. Tra questi va ricordato il contributo dato dal Regio Cacciatorpediniere Malocello durante la "Battaglia di Pantelleria" del 1942, combattimento nel quale tenne testa da solo a cinque caccia inglesi e riuscì a proteggere un caccia italiano che era stato immobilizzato da un siluro e che era destinato a essere affondato. Il caso volle che questa nave si chiamasse Ugolino Vivaldi, un nome che nella storia è legato strettamente a quello di Malocello.

La scoperta delle Canarie, o meglio la loro riscoperta, perché il mondo classico le conosceva come "Isole Fortunate", riveste una notevole importanza perché queste isole hanno avuto un ruolo particolare nella storia delle esplorazioni: sono state la tappa di

partenza dell'attraversamento dell'Atlantico e quindi della scoperta delle Americhe. Come dice lo storico Francesco Surdich: "La conoscenza di questo arcipelago avrebbe alla lunga fornito la chiave per la navigazione verso nuovi mondi. Fu infatti imparando ad andare dalla Spagna alle Canarie ma soprattutto a ritornare nella Penisola iberica lottando contro una corrente costantemente contraria, che i marinai dell'area mediterranea inventarono alcune delle competenze e capacità che avrebbero permesso loro di veleggiare in seguito alla volta dell'America e dell'India e attorno al mondo".

La presenza, alla latitudine delle Canarie, di alisei che soffiano costantemente verso ovest sarà poi il motivo fondamentale del successo della rotta scelta da Colombo, che partì proprio da qui per lanciarsi nella sua avventura



Un esempio di galera genovese.

più famosa. Anche ai tempi di Colombo, nonostante si utilizzassero ormai navi adatte all'alto mare, la navigazione della parte di Oceano che separa la Spagna dalle Canarie era considerata piuttosto impegnativa: nell'agosto del 1492 il mare danneggiò gravemente il timone della Pinta, che uscì dalle sue femminelle, ed era così agitato che impedì alla Santa Maria di accostare e di prestare aiuto. Allora, la traversata richiedeva usualmente una decina di giorni ma era così difficile che quel tratto di mare veniva chiamato el Golfo de las Yeguas (il golfo delle Giumente) a causa delle molte giumente da allevamento che, mentre venivano spedite a quelle isole, morivano a bordo. In compenso, quando si era in prossimità delle Canarie non era davvero difficile avvistarle: l'isola di Gran Canaria si erge sul mare fino a un'altezza di 1900 metri, mentre il Teide, la montagna che sovrasta Tenerife, raggiunge i 3710 metri ed è quindi la più alta di tutta la Spagna e il terzo vulcano del mondo.

PER L'ALTO MARE APERTO

Per l'Europa il Duecento e la prima metà del Trecento furono un periodo di forte

crescita demografica e di sviluppo economico: non ci si poteva più accontentare di una visione del mondo limitata e ristretta, com'era avvenuto durante i "secoli bui" del Medioevo. E' proprio in questo contesto di allargamento degli orizzonti, fisici e mentali, che divenne possibile quello che fino ad allora era considerato inconcepibile, come i viaggi avventurosi di Marco Polo, che ritornò dalla Cina nel 1295 con meravigliosi racconti sulle incredibili ricchezze dell'Oriente. Una battuta d'arresto si verificherà solo a metà del secolo, tra il 1347 e il 1353, quando nel continente europeo si diffonderà la "peste nera", una terribile pandemia che colpirà l'Asia e il vicino Oriente e che in Europa causerà la morte di un abitante su tre, provocando nei decenni seguenti una grave crisi economica.

Fino al Duecento le due sponde dello Stretto di Gibilterra furono saldamente nelle

Qui sotto, a sinistra, Los Jameos de Agua, a Lanzarote e, a destra, le Canarie viste dallo spazio, in un'immagine della NASA.

Nella pagina accanto, coltivazioni di vite nella lava a La Geria, Lanzarote.

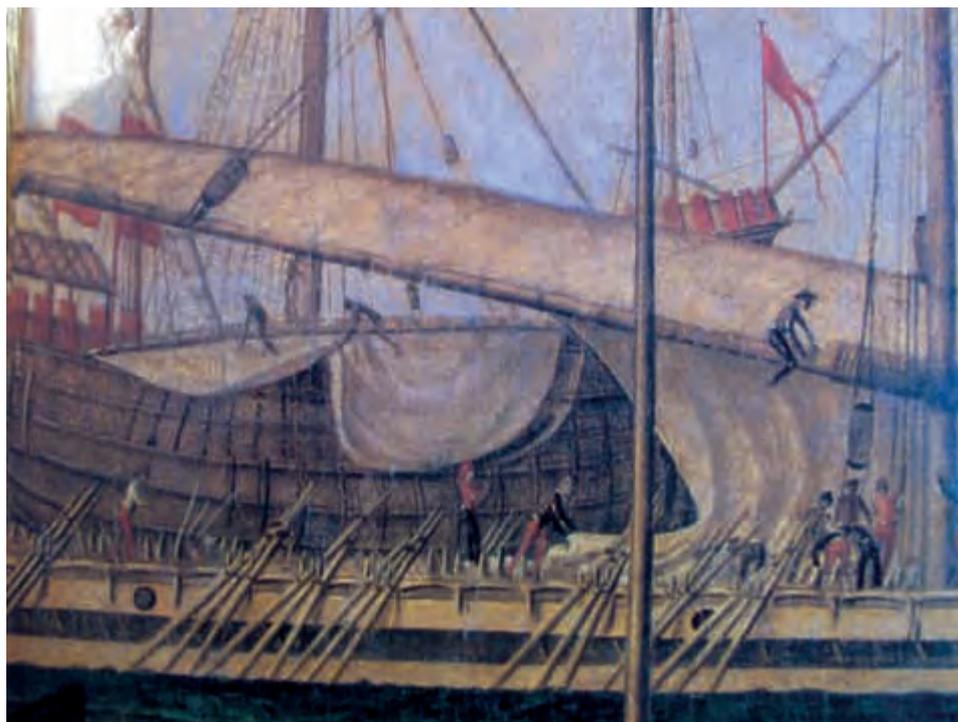
Per capire quale fosse l'orizzonte culturale di un uomo degli inizi del Trecento si può fare riferimento a chi in quegli anni stava componendo la sua opera maggiore: la Divina Commedia. Dante mette in bocca a Ulisse, nel XXVI canto dell'Inferno, il racconto della sua ultima avventura, suscitata dalla spinta morale verso "virtute e canoscenza". La navigazione di Ulisse si spinge tra la Sardegna, la Spagna e il Marocco; dopo le Colonne d'Ercule, poste dal Creatore a segnare il limite che l'uomo non deve superare, la nave lascia sulla sinistra Ceuta e sulla destra Siviglia. Poi, dice Ulisse, "dei remi facemmo ali" un'immagine che sembra evocare una galera con i remi levati, simili alle ali distese di un uccello in volo. La rotta della nave è per sud-ovest, ovvero il "lato mancino". Passato l'Equatore, Ulisse giungerà infine nel grande Oceano che secondo Dante avrebbe dovuto occupare l'intera superficie del meridione del globo, il "mondo senza gente".

*ma misi me per l'alto mare aperto
sol con un legno e con quella compagna
picciola de la qual non fui deserto.
L'un lito e l'altro vidi infin la Spagna,
fin nel Morrocco, e l'isola de' Sardi,
e l'altre che quel mare intorno bagna.
Io e' compagni eravam vecchi e tardi,
quando venimmo a quella foce stretta
dov'Ercule segnò li suoi riguardi,
acciò che l'uom più oltre non si metta:
da la man destra mi lasciai Sibilia,
dall'altra già m'avea lasciata Setta.
"O' frati", dissi, "che per cento milia
perigli siete giunti a l'occidente,
a questa tanto picciola vigilia
de' nostri sensi ch'è del rimanente,
non vogliate negar l'esperienza,
dritto al sol, del mondo senza gente!
Considerate la vostra semenza:
fatti non foste a viver come bruti,
ma per seguir virtute e conoscenza".
I miei compagni fec'io sì aguti,
con quest'orazion picciola, al cammino,
che a pena poscia li avrei ritenuti;
e volta nostra poppa nel mattino,
de' remi facemmo ali al folle volo,
sempre acquistando dal lato mancino.*



mani degli arabi, che potevano così ostacolare il passaggio alle navi cristiane, ma poi il loro dominio lungo la costa dell'Andalusia si affievolì, tanto che rimase affidato alla sola fortezza di Gibilterra. Finalmente, nel 1309 anche questa fu strappata agli arabi dal re di Castiglia: si riapriva la rotta per riscoprire i limiti del Mondo Classico e per inoltrarsi nell' "alto mare aperto".

Ai tempi di Dante, Genova si trovava all'apice della sua potenza, ma il 1291 rappresentò un anno di crisi: il papa Niccolò IV, nell'impossibilità di bandire una crociata, impartì il divieto di commerciare con i porti dell'Egitto, mentre la città di San Giovanni d'Acari, assediata dal Sultano, fu conquistata, causando la perdita di tutte le superstiti posizioni cristiane in Palestina. E' in questo clima di difficoltà nei vitali commerci con l'Oriente che a Genova si affermò un'idea estremamente ambiziosa: organizzare una spedizione navale che avesse come obiettivo la circumnavigazione dell'Africa, in modo da raggiungere direttamente i ricchi mercati dell'India e della Cina. Era, con due secoli d'anticipo, lo stesso movente che sarà alla base delle navigazioni di Colombo e di Vasco de Gama. La spedizione, che in città fu preparata quasi in sordina, era capitanata dai due fratelli Vivaldi, Ugolino e Vasino, ma poteva inoltre contare sull'appoggio delle più influenti famiglie del tempo, come i Doria e gli Zaccaria. Lo testimonia anche il fatto che una delle due galere era stata battezzata Alegrancia, un nome che era già stato utilizzato proprio da Benedetto Zaccaria. I contratti relativi all'allestimento delle navi mostrano poi come altri nomi



Vittore Carpaccio, particolare da *Il rimpatrio degli ambasciatori*.

di spicco della Genova mercantile vollero associarsi all'impresa. Le due galere dei fratelli Vivaldi salparono tra la fine di agosto e l'inizio di settembre del 1291, dirette a Gibilterra, ma da allora scomparvero e della loro sorte non si seppe più nulla.

La famiglia dei Malocello era originaria di Varazze, un centro il cui nome latino di "Ad Navalìa" la dice lunga sul suo rapporto consolidato con le navi e col mare. Le cronache del Duecento e del Trecento riportano i nomi di diversi componenti della famiglia, impegnati in attività mercantili e, qualche volta, anche piratesche.

Purtroppo i dati storici sulla spedizione di Lanzarotto Malocello, organizzata venti

anni dopo la scomparsa nell'Oceano delle galere dei Vivaldi, sono scarsi, ma si può ritenere che egli fosse spinto a ripercorrere la rotta dei suoi predecessori dal desiderio di raccogliere loro notizie. Quello che è certo è che nel 1312 Malocello raggiunse le Canarie e che probabilmente vi fece naufragio. Qui sembra che si sia trattenuto per quasi un ventennio e che ne sia poi stato scacciato da una rivolta degli indigeni locali, i Guanci. Le isole Canarie fecero ufficialmente ingresso nella cartografia medioevale nel 1339 quando Angelino Ducert, un geografo spagnolo di Maiorca che forse era di origine genovese, indicò sul suo portolano Lanzarote, la più orientale delle Canarie, con la

Parque National del Teide, Tenerife.



dizione di isola di “Lanzarotus Marocelus”, contraddistinguendola con una bandiera genovese. Agli inizi del Quattrocento, la scoperta del genovese fu poi confermata da una cronaca del normanno Jean de Béthencourt che riferì che sull'isola di Teguisse si trovava una fortificazione, edificata da Malocello.

La colonizzazione delle isole, che furono a lungo contese tra spagnoli e portoghesi, si scontrò con la resistenza opposta dagli indigeni Guanci, una popolazione che sembra avesse le stesse origini dei Berberi del Nord Africa. La guerriglia contro i Guanci si protrasse per circa un secolo, fu condotta in modo sistematico isola dopo isola, e si concluse solo con l'asservimento di questi ultimi.

LE DIFFICOLTÀ DELLA NAVIGAZIONE

Se non sappiamo nulla della sorte dei fratelli Vivaldi, è probabile che l'insuccesso della loro avventura fu dovuto principalmente al fatto che essi disponevano di mezzi che non erano adatti all'Atlantico. Le navi che erano utilizzate da questi primi esploratori erano infatti le galere, che a quei tempi si dividevano tra galere da guerra, più sottili, e da mercato, più larghe. Queste ultime disponevano di modesti volumi di stiva e quindi erano atte a trasportare qualche decina di tonnellate di merce, che doveva avere un valore unitario piuttosto elevato. Bisogna poi notare che a quei tempi la tecnica di remeggio era diversa da quella

che si diffonderà a partire del Cinquecento: si remava ancora alla “sensile”, il che voleva dire che su ogni panca erano disposti da due a tre rematori, ognuno dei quali impugnava un solo lungo remo, una sistemazione che richiedeva uomini particolarmente addestrati ed esperti. La propulsione delle galere faceva poi affidamento su vele latine inferite su enormi antenne, la cui manovra sulle onde dell'Oceano non doveva esser davvero facile, né sicura. Queste attrezzature sono ben documentate in un particolare dell'opera di Vittore Carpaccio:

“Il rimpatrio degli ambasciatori” del ciclo delle Storie di Sant'Orsola. Nel corso del Trecento le squadre di galere da mercato di Genova e di Venezia si spingeranno fino alle Fiandre e ai porti del sud dell'Inghilterra, come Southampton, dove erano caricate con il prodotto principale dell'Inghilterra del tempo: lana di pecora.

Se le galere, con i loro equipaggi numerosi potevano garantire una certa sicurezza ai trasporti, questo tipo di navi era del tutto inadatto alle esplorazioni e alle lunghe traversate oceaniche. Ciò non era dovuto solo alle loro forme, caratterizzate da una bassa opera morta e da scafi affinati che le rendeva poco adatte ad affrontare l'onda lunga e le tempeste dell'Atlantico. Il loro vero limite era l'autonomia: il remeggio delle galere esigeva equipaggi di centinaia di uomini che avevano bisogno di un'imponente riserva di cibo e soprattutto di notevoli volumi di acqua, il che le costringeva a frequenti ricerche di una costa dove fosse possibile rifornirsi.



Portolano di Angelino Ducert, 1339.

Ci si può stupire che nei decenni seguenti la scoperta delle Canarie non si verificasse un deciso avanzamento delle esplorazioni verso sud, seguendo la costa del continente africano: il fatto è che questa navigazione poneva delle sfide per le quali i navigatori di quel tempo non erano ancora attrezzati. Quella rotta si poteva infatti definire come “tutta in salita”, perché i fondali, i venti prevalenti e le correnti impedivano di seguire una rotta costiera, con uno stile di

navigazione di tipo mediterraneo. L'ostacolo principale era costituito dal Capo Bojador, situato sulla costa del Sahara Occidentale, proprio all'altezza di Fuerteventura. La particolare conformazione dei fondali del capo, che presentano banchi di sabbia e scogli che s'inoltrano al largo, generando correnti pericolose, portò alla perdita di molte navi: nei secoli nacque così la leggenda che il Bojador fosse un limite invalicabile, popolato da mostri marini, mentre al di là di esso si diceva che iniziasse una zona di temperature così torride che avrebbero impedito la vita agli europei. Fino al 1434, quando il Bojador fu superato per la prima volta, questo fu chiamato anche Capo Non, ovvero il limite invalicabile del mondo, oltre il quale non era dato di navigare.

IL COMITATO

Oggi le isole Canarie nel loro insieme ospitano più di due milioni di abitanti, dispongono di una prospera economia e rappresentano uno dei principali poli del

turismo internazionale, costituendo quindi una parte importante della Spagna: è naturale che vogliono celebrare la data che ha segnato le loro origini. In stretta collaborazione tra la Spagna e l'Italia si è quindi formato un “Comitato Promotore per le celebrazioni del VII centenario della scoperta di Lanzarote da parte del navigatore Lanzarotto Malocello”. Questo, che ha raccolto l'adesione delle massime istituzioni del nostro paese, ha un fitto programma di iniziative, tra

cui si possono ricordare: cerimonie nella sede dell'Ambasciata d'Italia in occasione della festa della Repubblica del 2 Giugno; il gemellaggio del comune di Varazze con quello di Arrecife, capitale dell'isola di Lanzarote; l'inaugurazione di un grande parco a verde pubblico nella città di Roma a ridosso della via Cristoforo Colombo; una crociera di studio che ripercorrerà la rotta di Malocello tra Genova e Lanzarote; diverse iniziative editoriali e pubblicazione di opuscoli destinati alle scuole.

Per informazioni: www.comitatomalocello.it