

LA DATA DELLA VISIONE DANTESCA

Seconda lezione di astronomia del professor Ideale Capasso, ex preside dell'Istituto Nautico di Savona

3. - Posizione della Luna.

La posizione della Luna è così indicata da Dante (Inf. XX, 124-129):

*Ma vienne ornai, che già tiene il confine
D'amendue gli emisperi, e tocca Tonda,
Sotto Sibilia, Caino e le spine.
E già, iernotte, fu la Luna tonda:
Ben ten dee ricordar, che non ti nocque
Alcuna volta per la selva fonda.*

La Luna in quel momento si trovava all'orizzonte comune a Gerusalemme ed al Purgatorio; quindi, mentre tramontava per Gerusalemme, sorgeva per il Purgatorio. Era, inoltre, trascorso più di un giorno dalla Luna piena, essendosi il plenilunio verificato nella notte che Dante aveva trascorso errando nella selva.

L'ultima terzina indica dunque chiaramente che il viaggio dantesco comincia con un plenilunio. Lo stesso fatto è confermato in altro luogo (Purg. XXIII, 118-121), ove il Poeta, parlando con Forese, dopo un accenno alla mala vita passata, dice, additando Virgilio:

*Di quella vita mi tolse costui
Che mi va innanzi, l'altr'ier, quando tonda
Vi si mostrò la suora di colui
(E' l Sol mostrai)...*

Il Moore ha creduto di interpretare il plenilunio in senso ecclesiastico e non astronomico. Ora, mentre quest'ultimo si addice bene alla naturalezza ed alla vivacità della descrizione poetica del fenomeno, il plenilunio ecclesiastico o fittizio, invece, trova la sua giustificazione soltanto nella convenienza di regole semplici nel computo della Pasqua, evitando il ricorso a tavole astronomiche.

Il Moore, in appoggio alla sua tesi, fornisce una giustificazione che, per il contenuto e la forma, è poco convincente: «Non dimentichiamo — egli dice — che Dante non intese compilare un trattato scientifico per specialisti di Astronomia, ma un poema destinato alla generalità dei lettori di media cultura. Quindi io oso affermare che tutti i calcoli minuziosi di gradi e di minuti, fatti con tanta accuratezza dal Della Valle, dall'Antonelli e da altri per determinare le posizioni del Sole e della Luna sono stati inutilmente sprecati».

D'accordo, col Moore, che Dante non intendesse compilare un trattato di Astronomia, e d'accordo forse anche con l'ipotesi che le posizioni descritte non furono osservate, dal Poeta, all'epoca del viaggio; ma nulla esclude che tali posizioni siano state dedotte, anche anni dopo, dalle migliori tavole astronomiche.

Le *Tavole Alfornine* erano allora assai in voga, e vi è pure chi sostiene che il Poeta si servisse dell'Almanacco di Profazio Giudeo.

Del resto l'inconsistenza dell'ipotesi del plenilunio ecclesiastico si può arguire da un altro passo (Purg. X, 14-16) nel quale è detto che la Luna tramontò mentre per una fessura scavata nella pietra i Poeti salivano al primo girone

*... pria lo scemo della Luna
Rigiunse al letto suo per ricorcarsi,
Che noi fossimo fuor di quella cruna.*

L'istante qui indicato cade nella mattinata del quinto giorno del viaggio, più di due ore dopo il sorgere del Sole (Purg. IX, 44):

E il Sole er'alto già più che due ore

e prima del mezzodi (XII, 80-81):

*...vedi che torna
Dal servizio del di l'ancella sesta.*

Ora, quattro o cinque giorni dopo il plenilunio astronomico, ossia nei giorni che precedono l'ultimo quarto, la Luna tramonta proprio nella mattinata, mentre se il plenilunio, col quale ha inizio il viaggio, fosse quello ecclesiastico, che nel 1300 seguiva di circa 3 giorni il plenilunio astronomico, da quest'ultimo al quarto e quinto giorno del viaggio sarebbero trascorsi circa sette od otto giorni, e la Luna, trovandosi dopo l'ultimo quarto, sarebbe tramontata in quel giorno dopo il mezzodi.

Una conferma della fase nella quale era la Luna si trova in (Purg. XVIII, 78):

Fatta come un secchion che tutto arda,



immagine che ben si adatta alla forma che ha la Luna fra il plenilunio e l'ultimo quarto. E' vero che alcuni codici in luogo di « secchion » leggono « scheggion », ma quest'ultima lezione è meno accreditata.

Nei versi successivi (79-81) è anche indicata la posizione che la Luna aveva nello Zodiaco:

*E correa contra'l ciel, per quelle strade,
Che il Sole infiamma allor che quel da Roma
Tra 'Sardi e 'Corsi il vede quando cade.*

La Luna «correa contra'l ciel», ossia in senso opposto a quello del moto diurno della sfera, trovandosi in quella parte dello Zodiaco nella quale si trova il Sole quando da Roma è visto tramontare fra la Sardegna e la Corsica.

Ciò avveniva, ai tempi di Dante, in ottobre, col Sole fra la Bilancia e lo Scorpione. Dunque, anche la Luna, nel suo rapido moto verso levante, attraversava quelle costellazioni.

4. - Posizione di Venere.

Passiamo ora a descrivere la posizione di Venere che, come vedremo, ha importanza fondamentale nella determinazione scientifica dell'anno della Visione dantesca.

Dante (Purg. I, 19-21) indica, in modo inequivocabile, la posizione dell'astro nei bellissimi versi:

*Lo bel pianeta che ad amar conforta,
Faceva tutto rider l'oriente,
Velando i Pesci ch'erano in sua scorta.*

Venere era, dunque, brillante astro del mattino, era il Lucifero degli antichi Greci, che sorge qualche ora prima del Sole; e si trovava nella costellazione dei Pesci, le cui piccole stelle erano velate dalla sua intensa luce.

In un altro passo (Purg. XXVII, 94-99), Dante, volendo indicare l'ora in cui gli apparve Lia, scrive:

*Nell'ora, credo, che dall'oriente
Prima raggiò nel monte Citerea,
Che di foco d'amor par sempre ardente,
Giovane e bella in sogno mi pareo
Donna vedere andar per una landa,
Cogliendo fiori;...*

Citerea è Venere, da Citerà, l'isola presso la quale, secondo la Mitologia, la dea nacque dalla spuma del mare. Non possono, perciò, esservi dubbi sul fatto che Venere era visibile ad oriente, al mattino.

5. - Posizioni di Saturno e Marte.

Beatrice (Par. XXI, 13-15) annunzia a Dante:

*Noi sem levati al settimo splendore, Che,
sotto 'lpetto del Leone ardente Raggia mo
misto giù del suo valore.*

Saturno, il settimo pianeta dell'antico sistema di Tolomeo, appariva, visto dalla Terra, nel Leone.

Una indicazione della posizione di Marte potrebbe forse trovarsi nel Paradiso (XVI, 37-39), ove Cacciaguida dice che dall'epoca dell'Incarnazione sino al dì della sua nascita:

*Al suo Leon, cinquecento cinquanta
Etrenta fiate venne questo foco,
A rinfiammarsi sotto la sua pianta.*

L'uso del verbo «venne» induce a ritenere che, anche all'epoca del viaggio, Marte si trovasse nel Leone.

Nella Divina Commedia non si trova alcun accenno alle posizioni di Mercurio e di Giove.

Rammentate le posizioni descritte da Dante, possiamo ora ad esaminare le posizioni calcolate dall'Angelitti. La esattezza di queste ci viene garantita dalla ben nota competenza dell'illustre astronomo e dalle indicazioni che egli stesso ci dà sulle tavole astronomiche e sui metodi di calcolo che ha usato.

E' disponibile su richiesta la versione integrale del testo

VITA SUL MARE IERI E OGGI SUI MERCANTILI DA CARICO

A cura del Comandante Fabrizio Corte dell'Associazione A.LP

Poche professioni hanno avuto così grandi cambiamenti nel corso di pochi decenni come quella dei marinai.

Esaminiamo la vita di un marittimo negli anni '60. Le navi erano lente, 13-14 nodi, con i bighi, stive e corridoi per le navi di merce varia, Mac Gregor rari, molto diffusi i bagli mobili, con panneaux e cerate per la chiusura delle stive. Le soste in porto erano relativamente lunghe, petroliere escluse, frequentemente si stava alla fonda in rada in attesa di un posto in banchina.

Laboriosissimi erano i piani di carico preparati da 1° Ufficiale di coperta con calcoli di stabilità più che altro dettati dall'esperienza.

Ora tutto questo è finito: navi porta-container, veloci -almeno 18/20 nodi-, soste in porto di poche ore, di bighi nemmeno a parlarne, al massimo, in qualche caso, gru idrauliche modernissime, attese in rada inesistenti. Piani di carico preparati a terra con l'ausilio del computer, calcoli della stabilità della nave allestiti in pochi minuti con l'aiuto del computer di bordo.

In navigazione gli Ufficiali di Coperta e di Macchine a coprire i turni di guardia tradizionali, quattro ore in plancia -otto di riposo negli anni sessanta-, mentre oggi i soli Ufficiali di coperta continuano a

montare di guardia sul ponte, mentre quelli di Macchine, che fanno i giornalieri, sono liberi (si fa per dire) dalle 18 alle 08 del giorno successivo. Di manutenzione alle macchine (i famosi "piston" del passato) nemmeno a parlarne, ci pensano le squadre di terra imbarcate fra un porto e l'altro.

Sul ponte di comando gli strumenti a disposizione sono notevolmente migliorati: accanto alle bussole giroscopiche, ai Radar, ai sestanti e alle stazioni RT del passato, ora abbiamo le bussole fluxgate, i GPS, i Radar ARPA, i computer e i GMDSS, che indicano la rotta, che fanno il punto istantaneamente in ogni condizione meteo, che evitano collisioni, che ti permettono di parlare telefonicamente con qualsiasi parte del mondo e, in caso di sinistri, lanciano automaticamente SOS dando contemporaneamente la posizione della nave. Scomparsi (o quasi) i telegrafi di macchina, sostituiti da telecomandi che dialogano direttamente con la sala macchine. Eliche laterali sia di prua che poppa che spostano la nave trasversalmente, facilitando di molto le manovre in porto e sostitu-

endo, in molti casi, i rimorchiatori. Agli Ufficiali tradizionali si è aggiunta la figura dell'Elettricista, nel passato sottufficiale, sparita la figura del cambusiere, equipaggi costituiti da indiani, filippini, croati, polacchi, birmani, scomparsa la figura dell'Ufficiale Radiotelegrafista, sostituito dagli Ufficiali di coperta. I luoghi del tradizionale reclutamento dei marittimi italiani, Mola di Bari, Carloforte, Torre del Greco, Lerici (cuochi e cambusieri), ora sono diventati, Bombay, Manila, Spalato, Danzica, Rangoon.

Finiti gli imbarchi monstre di 14/18 mesi e più: adesso, nella maggior parte dei casi, si alternano periodi di imbarco di quattro mesi a due mesi di riposo, parzialmente retribuiti; finita la precarietà del passato in quanto la maggior parte degli Armatori assicura l'imbarco continuativo ai propri marittimi. Preparazione professionale molto migliorata ai nostri giorni (anche se, ahimè, a una maggior specializzazione non sempre corrisponde, una migliore qualità), infatti oggi oltre a patentino e patente sono necessarie molte certificazioni imposte dall'IMO, quali antincendio,

GMDSS, pronto soccorso, Radar e Radar ARPA, ecc.

Uno sguardo al futuro. Le ipotesi sono diverse e vanno dalla sparizione degli Istituti Nautici, sostituiti da Licei ai corsi dei quali seguirebbero studi universitari di specializzazione, alla possibile istituzione dell'Ufficiale Multifunzione che comporterebbe, di fatto, la sparizione degli Ufficiali di Macchina con l'assorbimento delle loro funzioni dagli Ufficiali di Coperta. Staremo a vedere; per ora la sola importante realtà, è la istituzione dell'Accademia del Mare di Genova, vera palestra di specializzazione per la futura Gente di Mare, istituzione voluta da Confitarma con il supporto di forze sia private che pubbliche con interessi prevalentemente rivolti al mare. Agli allievi, diplomati nautici, attualmente in numero limitato, viene impartita una adeguata preparazione che comprende periodi di studio e di imbarco con preparazione all'esame di patentino, ai vari corsi IMO e, a chi lo desidera, alla patente CLC, quella di abilitazione al Comando.

Una sola cosa non è cambiata nei decenni: i naviganti italiani non votavano in passato e non votano nemmeno adesso, nel 2008, chissà se fra altri 50 anni avranno questo diritto.



Prof. Ideale Capasso

GIUSEPPE GIULIANO AGNESE E LO SCOGLIO DELLA MADONNETTA

Rivelando un'insopprimibile desiderio di esprimere le sue più intense e sentite emozioni, Agnese ha iniziato a dipingere all'età di 25 anni, realizzando, da allora e successivamente, numerose opere pittoriche e in ceramica. Nello sviluppo del suo temperamento artistico, nel corso degli anni, Agnese ha mostrato tutto il suo interesse ad esprimersi ricorrendo alla pura riproduzione dell'oggetto osservato, ma anche dando libero sfogo alla sua vena impressionistica e, ad un certo punto, dando vita ad una pittura fantastica e surrealista, capace di rappresentare le profondità dell'inconscio dell'individuo.

Motivo costante dei quadri di Agnese è, da sempre, la raffigurazione dei paesaggi rivieraschi, degli scorci dell'entroterra ligure e piemontese, dei panorami naturali colti sotto intense neviccate; il mare, in particolare, ha sempre attratto l'attenzione di Agnese, tanto da indurlo a riprodurre sulla tela momenti significativi caratteristici di questo ambiente nei suoi più vari e differenti aspetti. Lo scoglio della Madonnetta, poi, ha sempre simboleggiato in questo artista l'ambiente del cuore e dei sentimenti più intimi e profondi: un luogo che egli ha raf-



Lo scoglio della Madonnetta di Savona

figurato moltissime volte nei suoi quadri, collezionando anche, con grande amore, fotografie e cartoline che rappresentano questo angolo di costa tra Albisola e Savona, immagini scattate nel corso dell'ultimo secolo in momenti significativi o assolutamente anonimi della storia della nostra città. Agnese ha arricchito la propria esperienza artistica lavorando alla presenza dello scultore Agenore Fabbri su opere in ferro informali di notevoli dimensioni presso le "Officine Grandis"

di Albisola Capo. In campo pittorico ha ricevuto il sostegno del milanese Romano Conversano e del savonese Carlo Bossi. Tra gli incontri significativi e di rilievo che hanno caratterizzato la carriera artistica di Agnese -ma anche la sua esperienza umana- un posto importante occupa poi quello avvenuto nel 1978 a Garlanda: in quell'occasione Giuliano Agnese ha conosciuto il famoso pittore, illustratore e caricaturista Walter Molino. Agnese si è cimentato

anche, e con successo, nella scrittura: nel corso degli anni ha scritto moltissime bellissime poesie in lingua italiana e in dialetto savonese che, per sua volontà, non sono mai state pubblicate, e la cui lettura egli, fino ad oggi, ha purtroppo riservato soltanto ai suoi cari e agli amici più intimi. Dotato di profonda sensibilità, capace di leggere ed interpretare il mondo che lo circonda in modo non comune, Agnese ha anche realizzato i testi di molte canzoni in lingua italiana ed in dialetto savonese che sono state incise da alcuni cantanti liguri (una sua composizione, dal titolo "U turtellassu du punte du Sbaru" fu incisa, tra l'altro, da Franca Lai e dal complesso "I Varago" ed eseguita al I Festival della Canzone Ligure "Cantemmu Sanna" svoltosi al Teatro "Chiabrerà" nel 1978). Da ricordare i testi da lui composti per due canzoni su musica del maestro Flavio Scogna per un 45: sul lato B, "Vegia Sanna" (cantata da Piero Parodi), e, sul lato A, "Forza nuovi biancoblù", inno della squadra di calcio del Savona che fu più volte eseguito durante le partite casalinghe allo Stadio "Valerio Bacigalupo".

Giuseppe Milazzo