la Voce del popolo
in più
storia
www.lavoce.hr
Anno 18 • n. 154
sabato, 18 giugno 2022

VENEZIA
IL PORTO NEL '700
I «PEDOTTI» D'ISTRIA

PILLOLE

Il rapimento di «Baby Lindbergh» Un caso che sconvolse l'America

1º marzo 1932: scompare dalla sua culla il primogenito dell'aviatore Charles Lindbergh. Molte persone, compreso il famigerato Al Capone, offrono il proprio aiuto

4|5

TASSELLI

Raccontare il ricco passato di Parenzo con una passeggiata nelle sue piazze

È la città istriana che vanta il maggior numero di questi spazi urbani. Alcuni risalgono al tempo degli Histri, altri sono romani, medievali, rinascimentali o austriaci.

6|7

SPIGOLATURE

Istria, l'«attentato» del 5 giugno 1911 «bravata» di due giovani balordi

Mettono delle pietre di traverso in strada per vedere ribaltarsi qualche automobile: "curiosità" soddisfatta, solo che a bordo della malcapitata vettura c'è il futuro Carlo I...

8

Veduta del bacino di San Marco, dipinto di Giovanni Antonio Canal, meglio conosciuto come Canaletto (Venezia, 1697 – 1768), olio su tela, 1738-1740, Museum of Fine Arts, Boston

CONTRIBUTI

di Kristjan Knez

L'ACQUA GIUSTA

Walter Panciera, docente di Storia moderna e Storia della Repubblica di Venezia all'Università di Padova, è un puntuale studioso che dedica la sua attenzione alla Serenissima nell'età moderna, con particolare attenzione alla sfera economica (tra i volumi ricordiamo: *I lanifici dell'Alto Vicentino nel XVIII secolo*, Associazione Industriali della Provincia di Vicenza, Vicenza 1988; *L'Arte matrice. I lanifici della Repubblica di Venezia nei secoli XVII e XVIII*, Canova Editore, Fondazione Benetton Studi Ricerche, Treviso 1996; *Fiducia a affari nella società veneziana del Settecento*, CLEUP, Padova 2000), alle questioni militari (*Napoleone nel Veneto. Venezia e il generale Bonaparte, 1796-1797*, Cierre, Verona 2004; *Il governo delle artiglierie. Tecnologia bellica e istituzioni veneziane nel secondo Cinquecento*, Franco Angeli, Milano 2005) e alle questioni confinarie, anche in area adriatica (ad esempio: *La frontiera dalmata nel XVI secolo: fonti e problemi*, in "Società e Storia", n. 114, Milano 2006*; Il confine tra Veneto e Tirolo nella parte orientale dell'altopiano di Asiago tra il XVI e il XVIII secolo*, in *Questioni di confine e terre di frontiera in area veneta. Secoli XVI-XVIII*, a cura di W. Panciera, Franco Angeli, Milano 2009; *"Tagliare i confini": la linea di frontiera Soranzo-Ferhat in Dalmazia (1576)*, in *Studi storici dedicati a Orazio Cancila, vol. I*, a cura di di A. Giuffrida, F. D'Avenia e D. Palermo, Mediterranea, Palermo 2011; *Building a Boundary: the First Venetian-Ottoman Border in Dalmatia, 1573-1576*, in "Radovi Zavoda za hrvatsku povijest", vol. 45, Zagreb 2013). Nel 2014 per Viella pubblicò l'agile e utile lavoro *La Repubblica di Venezia nel Settecento*, che lo scorso anno la stessa casa editrice ha proposto anche in versione inglese (*The Republic of Venice in the 18th Century*).

Sempre lo scorso anno, nella collana Fonti e studi di storia veneta della Fondazione di Storia (*onlus*) di Vicenza, è uscito "***L'acqua giusta". Il sistema portuale veneziano nel XVIII secolo*** (Viella, Roma 2021, pp. 166). Il lavoro di ricerca si sofferma sulla laguna veneziana nel Settecento, affrontando problemi quali le modalità di accesso e di uscita dei bastimenti, della navigazione al suo interno, nonché presentando le regole e gli uomini che ne permettevano il movimento. L'autore esamina anche la duratura vitalità del porto della città di San Marco nel XVIII secolo e il suo ruolo nella più ampia cornice del commercio globale. Attraverso l'esame di varie fonti, conservate nel vasto Archivio di Stato di Venezia (in particolare i fondi *Savi ed Esecutori alle acque*, *Ufficiali al Cattaver*, *Provveditori all'Armar*, *Provveditori e Sopraprovveditori alla Sanità*, *Cinque Savi alla Mercanzia*, *Giudice del Forestier*, *Terminazioni d'avaree*, *Podestà di Malamocco*), lo studioso offre uno spaccato della Repubblica nella sua ultima fase. Grazie alla ricostruzione di un aspetto molto specifico come la navigazione nella laguna, in cui emergono anche le figure specifiche e altamente qualificate, dedite al movimento delle imbarcazioni in quell'ambiente specifico, rappresentato da acque basse, barene, velme e canali, Panciera, con una ricostruzione convincente, fondata su un'ampia messe di fonti di prima mano, offre un ulteriore tassello dal quale si desume la durevole vitalità della Repubblica, benché ormai inserita in una cornice molto diversa rispetto ai fasti di un tempo, in un'Europa i cui equilibri erano mutati, mentre in area adriatica un altro scalo, quello di Trieste, si apprestava a prendere il posto di quello di Venezia.

Un porto anomalo

Lo storico evidenzia in apertura (capitolo "La laguna e le sue bocche di porto") che quanto osserviamo oggi a meridione del centro storico di Venezia, cioè una distesa d'acqua continua, quasi una sorta di mare interno la cui profondità non raggiunge qualche decina di centimetri, è in realtà un'immagine molto diversa da quella dell'antico regime, "*quando l'interno spazio lagunare era di gran lunga più simile alla sua attuale estremità settentrionale, dall'asse tra la foce del Dese e Burano, oppure a quella meridionale, da Porto S. Leonardo alla Valle di Brenta, caratterizzate dalla sopravvivenza di velme e barene, canneti e valli da pesca*" (p. 9). Le terre emerse erano presenti in numero maggiore, pertanto era meno agevole il passaggio, inoltre la navigazione era difficoltosa a causa della bassa profondità dei canali. "*Questa situazione* – avverte Panciera – *rendeva particolarmente difficile accostarsi alla città, con evidenti vantaggi per la città di Venezia sul piano della sicurezza, ma con altrettanti incomodi rispetto all'ingresso e all'ancoraggio sia dei legni da guerra, sia dei mercantili*" (p. 10).

Era uno spazio sui *generis*, "*Venezia era un porto anomalo prima di tutto perché i bastimenti di maggiore tonnellaggio non potevano entrare direttamente a vela, se non col rischio estremamente concreto di 'investire', cioè di arenarsi, quando non addirittura di naufragare*" (p. 11). Si trattava di un porto "diffuso", giacché gli ancoraggi erano possibili in diversi punti: dalle bocche di porto alla Giudecca o addirittura al Canal Grande. Che la laguna non fosse il luogo più adatto per i velieri, ma regnassero i remi, lo testimoniano le opere di maestri quali Guardi, Bellotto e Canaletto. "*In Bacino di San Marco o in Canal Grande è invece tutto un brulicare di gondole in movimento, ma anche di burchi, chiatte, peote a remi. La navigazione lagunare richiede forza di braccia e la tradizione della voga in piedi 'alla veneta' tuttora viva, affonda le sue radici nella necessità di guardare davanti a sé, per districarsi nel reticolo dei canali, per evitare le secche, infine per ottenere i punti di riferimento visivi necessari per mantenere moto e direzione*" (p. 11).

Nel XVIII secolo la bocca di porto di Malamocco rimaneva il principale canale di ingresso alla laguna, malgrado la distanza superiore che la separa dalla città di San Marco. Anche in questo settore il principale problema era dettato dalla progressiva estensione – come si evince confrontando due carte risalenti rispettivamente al 1662 e al 1745 – di una grande secca che rischiava di chiudere, come una sorta di falce, l'accesso al mare. Di conseguenza per entrare nella laguna era necessario compiere una specie di manovra a "S". L'articolato sistema di approccio e di difesa della bocca di porto era teoricamente sotto la giurisdizione del podestà di Malamocco e si avvaleva, in modo particolare, della presenza dell'ammiraglio della stessa località, un'autorità eletta ogni quattro anni dagli ufficiali al cattaver, una magistratura che aveva anche competenze nella sfera della navigazione. "*L'Ammiraglio doveva essere eletto tra gli appartenenti alla corporazione veneziana dei Piloti d'Istria, cioè di coloro ai quali spettava […] almeno in teoria l'esclusiva di condurre tutti i bastimenti in arrivo a Venezia, prendendosene carico a Rovigno o a Parenzo*" (p. 18).

Il ruolo dei «pedotti» d'Istria

"Entrare, uscire, transitare in laguna" è il titolo del secondo capitolo in cui Panciera avverte che se per il commercio e la marina mercantile della Serenissima si posseggono delle conoscenze alquanto approfondite, lo stesso non si può affermare per quanto concerne la navigazione interna, un problema considerato perlopiù circoscritto se non marginale rispetto alla fitta rete di traffici internazionali e al ruolo della Repubblica ricoperto nel corso dei secoli, "*che sarebbe impensabile* – evidenzia lo storico – *se svincolato dal complesso meccanismo che rese sicuro e transitabile lo scalo lagunare*" (p. 29). In questa parte del volume l'attenzione è focalizzata al ruolo dei "pedotti" d'Istria.

"*La prima operazione che un bastimento doveva compiere per entrare a Venezia era procurarsi obbligatoriamente un pilota in uno dei due scali istriani di Rovigno, tra aprile e agosto, o di Parenzo nel resto dell'anno*", questi due avamposti "*facevano parte di una realtà geo-politica assimilabile molto di più al Dogado veneziano delle lagune che al resto del cosiddetto Stato da Mar, ovvero i possedimenti oltremarini che si estendevano dalla Dalmazia alle Ionie, fino all'isola di Cerigo/Citera. In altre parole, la costa istriana era il vestibolo, il nartece della laguna perché la rotta adriatica seguiva sempre il suo versante orientale, a motivo della molteplicità degli approdi. Ultima tappa obbligata erano appunto i porti istriani. La Serenissima aveva per tempo statuito che la traversata finale dovesse prevedere il controllo e la guida di propri sudditi fidati, appunto i 'pedotti d'Istria'*" (pp. 30-31).

Nel XVIII secolo tale ruolo era svolto perlopiù da popolani veneziani, ossia da isolani provenienti da Malamocco che, prossimi alla bocca di porto, gestivano in esclusiva tale operazione. Se in origine il pilotaggio dei bastimenti era esercitato effettivamente dagli istriani e successivamente dagli abitanti della zona di Castello in prossimità all'Arsenale, successivamente il mestiere, che prevedeva l'obbligatoria residenza a Venezia città, era stato monopolizzato dalla comunità di Malamocco per l'appunto. "*Questa evoluzione si spiega col fatto che quella dei 'pedotti' d'Istria non era una 'minoranza professionale' legata al monopolio della conduzione dei bastimenti, com'è stato detto. Il mestiere di pilota era invece correlato alla presenza di una forte e coesa comunità di gente di mare dedita alla pesca, al rimorchio, al recupero di carichi e di naufraghi, infine a servizi di supporto al commercio e alla navigazione come quello dell'interpretariato*" (p. 32).

Mediante questa esclusività sul pilotaggio una porzione della marineria di Malamocco, che alla metà del XVIII secolo si aggirava sulle 70-80 persone, aveva in pratica un reddito minimo garantito, ai piloti, infatti, spettava un assegno mensile anche durante la malattia. Questo mestiere era, nella stragrande maggioranza dei casi, affiancato da altre occupazioni, come la pesca o le attività di rimorchio e di trasporto che non rientravano nel perimetro corporativo e quindi sottoposto a un controllo. "*A parte le ovvie motivazioni dell'esperienza relativa ai fondali e alla rotta, il significato della presenza del pilota si comprende davvero solo considerando un suo compito meramente consuetudinario, ma ritenuto di vitale importanza: misurare in modo scrupoloso e corretto, in partenza dall'Istria, l'esatto pescaggio dei bastimenti prima della traversata per poi dichiararlo ufficiosamente all'atto del successivo ingresso in laguna. Questa operazione serviva, come si diceva 'per dar l'acqua giusta alli remurchianti' ossia perché il pilota potesse dichiarare ai rimorchiatori e all'Ammiraglio (egli stesso un pilota) e i rimorchiatori (…) potevano così valutare efficacemente se e quando un veliero poteva passare dalla bocca di porto senza subire danni ovvero senza 'investire' negli scanni e nei banchi di sabbia, per poi andare ad ancorarsi opportunamente e infine procedere allo scarico o proseguire verso la sua destinazione definitiva dentro lo scalo lagunare*" (pp. 35-36).

Le insidie da affrontare

Questi operatori erano fondamentali e al capitano, per evitare i potenziali problemi che i bassi fondali potevano riservare, conveniva imbarcare un pilota e corrispondergli il dovuto richiesto. "*La prima incombenza dei piloti già a Parenzo o a Rovigno, tutt'altro che secondaria, era fornire in ogni caso un parere vincolante circa l'opportunità o meno di affrontare la traversata. Quest'ultima, ancorché breve – si tratta di una cinquantina di miglia nautiche – poteva (e può ancora) diventare problematica soprattutto in condizioni meteorologiche avverse. Il pilota di turno, dato che le norme prevedevano già dal Cinquecento un sistema di rotazione per l'affidamento del lavoro, doveva garantire la sicurezza e la regolarità della traversata, al caso affidandosi a una consultazione con gli altri pedotti presenti*" (p. 36).

Che la laguna potesse riservare più di un agguato, ricorderemo un caso riportato da Panciera, ossia la vicenda del capitano William Richardson che il 16 febbraio 1727 si affidò ad un semplice marinaio rovignese, Domenico Benussi, perché il pilota di turno, Vincenzo Rachello, si era rifiutato di prendere il largo di notte, proponendo di attendere l'indomani. L'imbarcazione si trovò in grosse difficoltà e dovette essere soccorsa davanti a Pellestrina dall'Ammiraglio di Malamocco. Benussi finì sotto processo, ma se ne andò furtivamente imbarcandosi sulla nave da guerra "Adria" diretta per il Levante. Gli incidenti, naturalmente, potevano accadere anche con a bordo i piloti ufficiali.

Lo storico riporta il caso del brigantino inglese di due alberi del comandante John Levit, carico di stoccafissi caricati a Bergen, in Norvegia, che nel gennaio del 1773 si arenò a San Pietro in Volta dopo aver imboccato la porta di porto, benché a Rovigno avesse imbarcato il pilota Angelo Buranello, che di fronte ad una violenta tempesta e il mare infuriato, e con il vento che era mutato improvvisamente da levante a grecale, nulla poté e l'imbarcazione finì verso gli scanni (pp. 36-37). Walter Panciera evidenzia ancora che "*nella sostanza, la responsabilità dei 'pedotti ' d'Istria, in realtà di Malamocco, era limitata alla traversata dell'alto Adriatico. Certamente questo assicurava al Governo, da un lato, una maggiore sicurezza nel tratto propriamente veneziano del viaggio, dall'altro, anche una riaffermazione della ormai anacronistica convinzione e pretesa politica della sovranità del suo 'Golfo' cioè l'Adriatico. L'incombenza dei piloti di 'dichiarare l'acqua' era più che altro una rappresentazione del piccolo potere dell'autoctona comunità marinara nel suo complesso, un modo di far intendere soprattutto allo straniero che si stava per entrare in una dimensione diversa, quella appunto lagunare, con le sue regole, le sue consuetudini e i suoi uomini, naturalmente*" (p. 38).

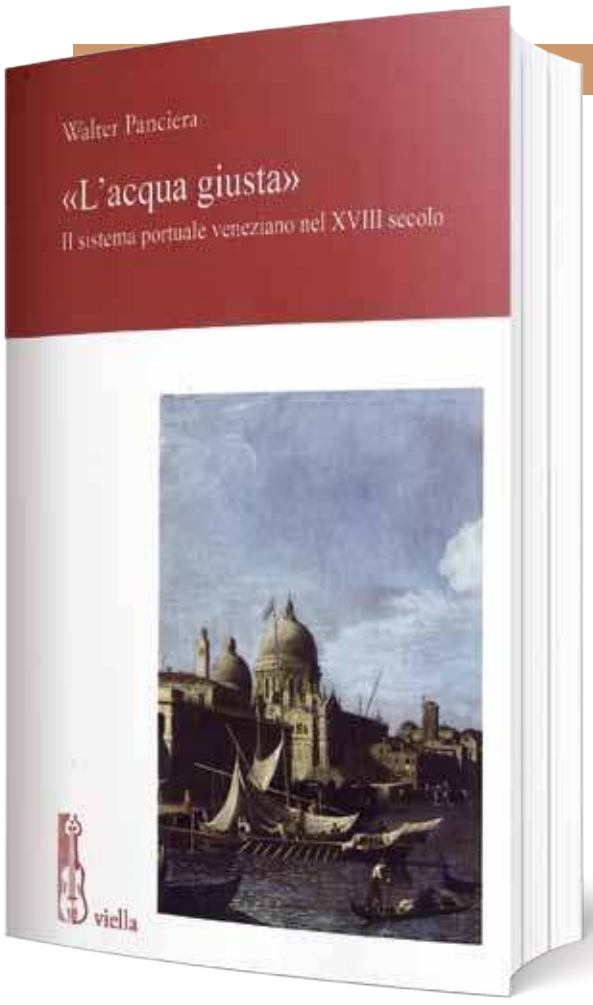
I punti di approdo in laguna

L'accesso al porto era un'operazione che avveniva sempre provenendo da oriente, ossia terminata la traversata dall'Istria. Era doveroso sostare fuori da Malamocco per il passaggio dal mare alla laguna. Lo studioso avverte che "*a causa soprattutto della ristrettezza e della scarsa profondità sia delle bocche d'accesso, sia dei vari canali interni, era praticamente impossibile per un veliero di una qualche consistenza inoltrarsi con i suoi soli mezzi dentro la laguna. Gli arrivi a vele spiegate e facili modalità di approdo erano del tutto esclusi, a motivo della conformazione stessa delle acque interne, più simili a fiumi stretti e poco profondi che al mare, nonché per il fatto che i capricciosi venti dell'Adriatico settentrionale ben difficilmente garantivano uno sfruttamento regolare della forza propulsiva da parte dei bastimenti. Il ricorso al rimorchio era quindi indispensabile e bisogna, in via preliminare, prenderne atto*" (p. 39).

Gli ancoraggi principali si trovavano all'altezza delle tre posizioni vicine alla bocca di porto di Malamocco, a questi devono essere aggiunte le acque prospicienti l'isola di Poveglia. Oltre a questi punti di approdo, va menzionato il canale dei Marani, tra Murano e San Pietro di Castello, che all'epoca si collegava al canale di San Marco e a quello che porta in direzione del Lido, tra le isole di Sant'Elena e della Certosa, che in quel periodo storico era un'area paludosa. All'interno della laguna vi erano anche i due lazzaretti cittadini permanenti, il Vecchio del XIV secolo e quello Nuovo del 1468. "*Destinati alla contumacia di tutto quanto provenisse da luoghi sospetti di peste, erano entrambi in realtà, ma in particolare il secondo, molto più prossimi alla bocca di porto di San Nicolò che a quella principale di Malamocco*" (p. 53). Per questa ragione la loro dislocazione nel XVIII secolo rappresentava un incomodo non da poco, se teniamo conto dei volumi di scambio che erano notevoli. Proprio per questo motivo, negli anni Settanta di quel secolo, il provveditore alla sanità, Giovanni Antonio Ruzzini, avanzò la proposta di istituire un lazzaretto Nuovissimo sull'isola di Santo Spirito, il cui progetto era stato da questi curato. Dal 1782, però, una maggiore attenzione riguardò l'isola di Poveglia, ossia una tappa obbligatoria della navigazione lagunare, e negli anni Novanta quello spazio insulare venne permanentemente utilizzato come terzo lazzaretto.

Il controllo sulla navigazione interna

Il terzo capitolo è incentrato su "Il controllo sulla navigazione interna". Lo storico rammenta che ai due Ammiragli di Malamocco e di Lido, una sorta di "tecnico", cioè di due autorità portuali



al servizio diretto dello Stato, era assegnata la direzione delle attività portuali da questi dipendeva, almeno teoricamente, l'autorizzazione per l'entrata e l'uscita delle navi dalle rispettive bocche di porto e a loro competevano anche le operazioni di supervisione sul lavoro dei rimorchiatori e dei piloti nonché il controllo dei documenti di carico e quelli relativi ai controlli di sanità sia in ingresso sia in uscita dalla laguna. "*Il loro compito più delicato consisteva forse nel 'cercar' o 'dar' l'acqua ovvero verificare se la bocca di porto, presso la quale loro stessi o i loro incaricati dovevano di continuo sostare, fosse transitabile*" (p. 59).
Era una carica della durata quadriennale, grazie alla documentazione conservata si conoscono i meccanismi previsti per la cooptazione dei due ammiragli dopo il 1716. Il Senato emetteva un "proclama d'avviso", vale a dire un bando pubblico per la presentazione delle domande, all'esame erano coinvolti otto commissari di concorso: due piloti d'Istria, due piloti della Giudecca, due uomini di barca dell'ammiragliato di Malamocco e due dell'ammiragliato del Lido. Essi, alla presenza del magistrato del Cattaver, interrogavano i candidati, i quali dovevano dichiarare sotto giuramento in merito alla correttezza delle risposte fornite. I doveri degli ammiragli erano plurimi e spaziavano anche nel campo sanitario. "*Se per i bastimenti in uscita era sufficiente il controllo del possesso della Patente di sanità rilasciata dai Provveditori contro il versamento di 12 soldi (oltre ai mandati rilasciati dai Savi alla mercanzia e dal magistrato all'Armar e alla bolla del dazio di uscita), ben più importanti erano le incombenze che spettavano all'Ammiraglio per i bastimenti in arrivo. Doveva infatti verificare la Patente di sanità rilasciata dall'ultimo porto di provenienza, quasi sempre in Istria; provvedere all'opportuno ancoraggio dei bastimenti 'in alcun canale di contumacia' dove saliva a bordo un guardiano della Sanità; sovrintendere al rimorchio delle chiatte da carico destinate a condurre merci 'sospette' verso i lazzaretti; controllare il mandato per la liberazione del bastimento a fine contumacia o di mezza contumacia*" (pp. 64-65).

La professione di «remurchiar bastimenti»

"La mia professione è il remurchiar bastimenti" è il titolo del quarto capitolo. Come avverte Panciera, "*La professione che consisteva nel rimorchiare i bastimenti per l'attraversamento delle bocche di porto e all'interno dello spazio acqueo lagunare fu probabilmente l'ultimo dei mestieri a essere costituito in corpo d'arte, con apposito provvedimento, nell'intera Europa di antico regime*" (p. 83). È singolare ma risale al 1789, sebbene da almeno un settantennio a Venezia vi fossero spinte anti corporative. La ragione di quella decisione anacronistica era perlopiù dovuta alle caratteristiche specifiche della navigazione in laguna. I rimorchianti erano in buona parte popolani veneziani, provenienti soprattutto dal quartiere-isola di Quintavalle nella parrocchia di San Pietro in Castello, nella parte più orientale del centro urbano e non lontano dalla bocca di porto di San Nicolò, dal sestiere della Giudecca, da Malamocco e dai centri situati sul lato opposto della sua bocca di porto: Porto Secco, San Pietro in Volta e Pellestrina (p. 85).
Ma possiamo fornire la loro consistenza numerica? Lo studioso annota che quest'ultima era variabile, "*perché almeno in parte non si trattava di barche a remi esclusivamente dedicate al rimorchio, né gli equipaggi erano fissi: i vogatori reclutati di volta in volta svolgevano anche altri lavori, secondo i più classici parametri della pluriattività praticata dai ceti popolari di antico regime. Sui lidi, la scarsità di terra non permetteva certo a una magra agricoltura di bastare da sola alla sussistenza delle famiglie, né la pesca come principale attività correlata consentiva all'epoca guadagni certi, a causa della sua forte aleatorietà. Il mestiere dei rimorchiante costituiva dunque una fondamentale modalità di integrazione del reddito per qualche centinaio di famiglie del litorale veneziano, tanto più importante in quanto connesso a doppio filo con la vocazione mercantile e marinara della città" (p. 86). Vi erano inoltre le figure che possono essere definite una sorta di mediatori, la cui specialità era il traino per la fuoriuscita dalla laguna, essi, infatti, erano qualificati soprattutto nelle operazioni concernenti il traino delle imbarcazioni dalla laguna. "Quando si trattava di prelevare i bastimenti all'ancora in laguna, al contrario, intervenivano appunto da mediatori, che usavano stazionare presso il Ponte di Malamocco (Ponte Borgo)*" (p. 89).
I rimorchianti di Malamocco svolgevano un'attività molto fluida, essi non avevano alcun obbligo e nella stragrande maggioranza dei casi lo affiancavano ad altre attività. I medesimi appena nel luglio del 1766 proposero di regolare il mestiere e di costituirlo in corpo attraverso la creazione di una confraternita ("scuola") dedicata a S. Rocco, S. Sebastiano e S. Francesco. L'iscrizione avrebbe dovuto limitarsi essenzialmente alla comunità, "*in considerazione della sua importanza strategica per il commercio marittimo e a tutela degli interessi comuni*" (p. 93).
Gli 84 rimorchianti votarono 14 capitoli e poco dopo ottennero l'approvazione da parte del podestà di Malamocco. Tale iniziativa autonoma entrava in conflitto con il principio generale di libertà del lavoro che la Serenissima aveva riconosciuto nel 1719, perciò, solo alla fine del XVIII secolo, con un decreto del Senato, fu costituita la nuova corporazione di mestiere. Con la formazione dei ruoli della corporazione emerse l'opposizione dei rimorchianti di Porto Secco e di S. Pietro in Volta, ma a fine giugno del 1789 quattro patroni di rimorchio di S. Pietro e uno di Porto Secco si iscrissero al ruolo, ma avevano deciso di non numerare e bollare le loro imbarcazioni, come era previsto del recente regolamento. Alla fine di luglio fecero il loro ingresso anche sette ortolani di Malamocco e sei pescatori di Porto Secco e S. Pietro, "*tra cui quattro dei cinque che si erano infine iscritti al ruolo, chiesero di essere esentati dal previsto obbligo di ottemperare ai loro turni di servizio nel corso dei mesi estivi, durante i quali era per loro necessario attendere alla loro occupazione principale. In altre parole, una regolamentazione rigida del mestiere, così come si era andata configurando nei provvedimenti assunti dagli Ufficiali al Cattaver, si scontrava quasi inevitabilmente con la fluidità di un assetto consuetudinario dai contorni molto più sfumati e incerti*" (p. 101).
La regolamentazione andò incontro ad un vero fallimento e nella scrittura di Angelo Bravo, gastaldo dell'arte dei rimorchianti nominato dal Governo (primavera 1790), si legge che "*tutti avevano continuato a svolgere il loro lavoro come prima. [...] le peote andavano ancora incontro ai bastimenti in mare in ordine sparso a caccia dell'ingaggio e continuavano a contendersi il rimorchio meglio retribuito dei bastimenti più grandi, trascurando invece il traino delle chiatte verso i lazzaretti e le dogane*" (p. 103).

Muoversi con le «peote»

I rimorchiatori utilizzati erano le "peote" o "pedote", barche di piccole dimensioni e di tipologia antica, che non si è conservata nella tradizione locale, in primo luogo perché essa non poteva subire trasformazioni che potessero renderla utilizzabile, anche per altri scopi, come è accaduto con il 'topo'. La "peota", inoltre, non dev'essere confusa con la "peata", altra imbarcazione lagunare utilizzata per il trasporto; si trattava di una barca a fondo piatto (chiatta), mentre il nome "peota" o "pedota" deriva da pilota, ovvero "barca dei piloti". Le "peote" da rimorchio si muovevano con la forza dei remi, dato che svolgevano il lavoro tra le bocche di porto e la laguna. "*Più problematico è capire come e quanto riuscissero a spingersi fino in mare aperto per andare incontro ai velieri, come viene spesso riportato nella documentazione*" (p. 106).
I rimorchiatori "*normalmente non attendevano le barche in arrivo o in partenza, ma andavano in cerca dei loro clienti, nei luoghi soliti dove questi si trovavano alla fonda, fossero il sorgitore di Pelorosso al largo di Malamocco o uno dei canali interni […]. Ma i malamocchini non si accontentavano certo di farsi concorrenza nei pressi dei lidi o dentro la laguna. […] a volte le peote si spingevano fino in Istria o si portavano fino al lato opposto dei lidi fino alla Punta ovvero Porto di Piave, cioè davanti al litorale del Cavallino*" (p. 111).
Vi è anche un altro aspetto che dev'essere considerato per cogliere il motivo della "chiusura" corporativa del 1789, vale a dire i guadagni che erano sostanziosi in relazione alla numerosa clientela, per questo motivo si volle ridurre l'attivismo di quanti praticavano il mestiere a Malamocco, S. Pietro e Porto Secco, per vantaggiare i rimorchianti più lontani e meno specializzati di Pellestrina, Castello e Giudecca. Vi erano anche forme di abuso. Come segnala Walter Panciera: "*Difficile spiegarsi come si possa conciliare il concetto di abusivismo con la prassi, (…) anch'essa in teoria fuorilegge, di andare in cerca di bastimenti in arrivo fino in mare aperto, senza attendere alcuna segnalazione né preventiva autorizzazione dell'ammiragliato. Perché nella maggior parte dei casi questo tipo di approccio era considerato lecito nella consuetudine e altre volte no? L'impressione che se ne ricava è che finissero per essere considerati come degli abusivi solo i soggetti che non appartenevano alla riconosciuta comunità dei rimorchianti del litorale […] e/o che avevano svolto in modo poco soddisfacente il servizio. Insomma, la regola che voleva fosse l'Ammiragliato ad autorizzare preventivamente il servizio di rimorchio veniva interpretata in modo assai elastico e si prestava a un controllo in qualche modo arbitrario da parte dell'Ammiraglio medesimo, preoccupato forse solo di preservare un principio di autorità che gli derivava solamente dalla sua appartenenza al preciso milieu comunitario dal quale proveniva, cioè quello di Malamocco, asceso alla carica attraverso i ruoli dei piloti d'Istria*" (p. 113).

La rete commerciale

Con il quinto e ultimo capitolo, "Lo stato del porto", la ricostruzione giova non poco a comprendere il movimento delle imbarcazioni nello spazio lagunare e accompagna il lettore nella dimensione globale della vasta rete commerciale ancora fiorente anche al tramonto delle Dominante. "*Il problema di fondo è che sono andate purtroppo e chissà quando perdute le registrazioni originali riguardanti il transito dalle bocche lagunari […]. Gli ammiragli tenevano infatti dei 'libri' nei quali venivano identificati e annotati i bastimenti in entrata e in uscita. Di questi registri tenuti dagli ammiragli, in particolare quello di Malamocco che disponeva di una propria sede/abitazione in loco, non è rimasta alcuna traccia e questo nonostante che anche l'art. 10 del titolo IV della parte terza del Codice della marina mercantile del 1786 prevedesse che ognuno dei due ammiragli tenesse un registro diviso in due parti, una per i bastimenti in entrata e una per quelli in uscita*" (p. 116).
Come evidenzia Panciera, tale fonte, che evidentemente non si è conservata, avrebbe permesso di ricavare dati e informazioni utili. Dai registri gli ammiragli raccoglievano i dati che mensilmente comunicavano ai due magistrati dei provveditori all'Armar, dei Savi alle acque e al gastaldo dei piloti d'Istria. Tuttavia, alcuni sunti inoltrati a quest'ultimo si sono conservati per il periodo 1787-1790, esistevano anche delle liste annuali a stampa, ossia le "stampette del Magistrato Eccellentissimo di Sanità". Si tratta di "*estratti dei costituti di sanità che i capitani dovevano obbligatoriamente rilasciare al loro arrivo*" (p. 117), che lo storico, purtroppo, non è riuscito a reperire all'interno della documentazione considerata.
Nell'esame dei dati concernenti il movimento mensile di entrata e uscita dal porto registrati dall'Ammiraglio di Malamocco, completi solo per i bienni 1731-1732 e 1748-1749, si evince che sia gli arrivi sia le partenze erano parzialmente condizionate dal ciclo stagionale, per i velieri, ad esempio, il periodo più favorevole era l'estate. "*Una sola vera costante stagionale si riesce a intravedere: il movimento è sostenuto nei mesi autunnali soprattutto dal ritorno dei mercantili sulla rotta tra il Levante mediterraneo e la laguna (Salonicco, Costantinopoli, Smirne, Cipro e Alessandria). Si trattava di circa un quarto del totale degli arrivi, appannaggio ancora dei bastimenti battenti bandiera veneziana, pilotati da capitani della città o delle bocche di Cattaro, ma con la partecipazione anche della marineria ragusea e più raramente di altri stati*" (p. 119).
Secondo le stime dello studioso nei decenni centrali del XVIII secolo nella laguna di Venezia entravano annualmente poco meno di 250 imbarcazioni, la cui metà era di grosso tonnellaggio. I mesi compresi tra maggio e novembre corrispondevano al periodo di maggiore attività, "*ma in media una o due navi ogni giorno dovevano essere pilotate, rimorchiate, ancorate o disancorate nei vari approdi*" (p. 122). Con i dati parziali che si dispongono, il numero dei bastimenti in uscita da Venezia risulta notevole e incrementato rispetto alla prima metà del secolo, un *trend* che sarebbe continuato nel corso della prima dominazione austriaca. "*Ben lungi dall'aver perduto ulteriore attrattiva, in termini assoluti la portualità veneziana registrò verso la fine del XVIII secolo un numero crescente di bastimenti in arrivo e in uscita. Tra l'altro, la quota di legni sudditi, cioè appartenenti alla marina mercantile veneta sul movimento complessivo si rivelava importante, tra la metà e i due terzi del totale degli ingressi*" (p. 123).
L'autore, inoltre, sottolinea che "*per cogliere la vitalità del sistema portuale veneziano settecentesco, ai movimenti legati all'ingresso e all'uscita dei bastimenti vanno aggiunti: il trasporto a remi per i collegamenti necessari per le autorizzazioni di sanità e per altre questioni per così dire burocratiche (ad esempio le dichiarazioni di avaria), quello del traino delle chiatte dirette verso o in uscita dai lazzaretti, quello per i successivi spostamenti dei bastimenti all'interno della laguna, quello dello sbarco degli equipaggi dai luoghi di quarantena o il loro imbarco sui vascelli, infine quello dello smistamento delle merci verso le dogane e tra le dogane, i magazzini, Rialto e le altre eventuali destinazioni via terra o via mare fuori Venezia*" (p. 124).
Il mercato veneziano non ricopriva più il ruolo di un tempo e non era al centro dei traffici tra Oriente e Occidente, come tra il tardo Medioevo e la prima età moderna, tuttavia era ancora annoverato tra i cardini più significativi dell'interscambio marittimo del bacino mediterraneo. Il numero delle navi provenienti dalle località non affacciate sul "Golfo", cioè l'Adriatico, era notevole, i dati sono eloquenti e permettono di riconsiderare una certa tesi che sul piano economico voleva una generale decadenza di Venezia nel corso del Settecento. Lo scalo era interessato dai flussi commerciali provenienti dall'Adriatico al Levante ottomano, dalle coste iberiche al Baltico e al Mare del Nord.

Pronti a cogliere le sfide globali

Per quanto attiene i prodotti, da Lisbona arrivava in particolare lo zucchero americano nonché cacao, legno colorante del Brasile e spezie, il capoluogo lusitano, infatti, era uno dei più importanti centri di smistamento. Da Amsterdam giungevano merci di varia natura, tra le quali: spezie, cacao, arringhe, olio di pesce, indaco. Da Londra sbarcavano zucchero, cacao e pepe, pesce salato e materie prime come stagno e piombo. Dal Levante transitavano prodotti quali seta, vini, madreperla, e caffè ma anche materie prime necessarie alle attività manifatturiere veneziane: cera, cenere di soda, lane, cuoi, allume, galla, cotone.
Elementi interessanti sui flussi commerciali internazionali si ricavano dai testimoniali di avaria marittima presentati in città; quelli relativi agli anni 1735-1764, che Panciera ha esaminato in uno studio specifico, accanto ai porti sopraripportati vanno ricordati anche quelli di Costantinopoli, Salonicco, Alessandria d'Egitto, Trapani, Livorno, Bergen. Nel 1759-1760 furono registrate due imbarcazioni provenienti da New York e una da San Fernando di Montecristo sull'isola di Haiti. I viaggi transoceanici verso la città di San Marco negli anni Sessanta del Settecento non furono episodi occasionali, ma "*si inseriscono piuttosto nelle perturbazioni del commercio globale dello zucchero sudamericano nel corso della guerra dei Sette anni*" (p. 135).
Il conflitto aveva certamente favorito quel flusso di importazioni, dal continente americano giungeva lo zucchero, mentre il primo ministro britannico, il duca di Newcastle, autorizzò di scaricare a New York qualsiasi tipo di merce di ritorno, tra le quali l'uva passa, un traffico in cui i veneziani nutrivano non poche speranze. Allo stato attuale delle conoscenze non si posseggono informazioni circa la regolarità dei collegamenti a seguito della Pace di Parigi del 1763. Panciera ritiene che seppure "*si trattasse anche solo di una occasionale congiuntura, l'episodio dimostra sia la prontezza di almeno una parte del mondo mercantile veneziano nel cogliere le opportunità del commercio su scala globale, sia il ruolo che Venezia rivestiva ancora come terminale nel traffico di materie prime, anche in virtù delle sue antiche tradizioni manifatturiere, che permettevano poi di riesportare pregiati prodotti finiti ad alto valore aggiunto*" (pp. 137-138).
La laguna, che apparentemente può essere considerata un ambiente innocuo, racchiudeva non pochi problemi alle imbarcazioni a propulsione velica. I velieri di grandi dimensioni, avverte l'autore, si muovevano con maggiore facilità nelle acque profonde oceaniche, anziché sui fondali sabbiosi e bassi dell'Adriatico settentrionale. Incagliarsi sui banchi di sabbia davanti alle bocche di porto, dentro o fuori dai canali navigabili non era infrequente. "*'Investire' ovvero 'pestare' con la chiglia o il timone era un caso tanto frequente che […] erano previste apposite manovre per disincagliare i velieri, tanto quanto il pronto intervento di chiatte per scaricare le stive in modo da consentire il sollevamento dell'imbarcazione sulla linea di galleggiamento*" (p. 139).
Il volume si chiude con alcune appendici documentarie in cui troviamo trascritti taluni documenti conservati nei fondi dell'Archivio di Stato di Venezia.

Charles A. Lindbergh dopo aver raccontato al Gran Giurì la storia del pagamento di un riscatto di 50.000 dollari per suo figlio. A destra il colonnello H. Norman Schwarzkopf, della Polizia di Stato del New Jersey, che accompagnava il colonnello Lindbergh

Charles Lindbergh depone al processo

"Baby Lindbergh" in una foto d'epoca

IL RAPIMENTO CHE S

PILLOLE

Nel marzo del 1932 gli Stati Uniti D'America furono sconvolti da un tragico fatto di cronaca nera, il rapimento e l'uccisione del figlio di Charles Lindbergh, il famoso aviatore che nel 1927 si rese protagonista del primo volo transatlantico senza scalo a bordo del suo aereo, battezzato "Spirit of St. Louis". Il sequestro avvenne nella villa dei Lindbergh situata non lontano da Hopewell nel New Jersey, e per la restituzione del bambino i rapitori chiesero un riscatto di cinquantamila dollari, che fu regolarmente pagato. La notizia divenne ben presto di dominio pubblico, al punto che molte persone, compreso l'ex "nemico pubblico numero uno", il famigerato Al Capone, si offrirono di collaborare alle indagini.
Dopo i primi sospetti, che purtroppo si rivelarono infondati, la polizia e l'FBI avviarono una colossale caccia all'uomo che portò, oltre due anni dopo, alla cattura e all'incriminazione di un individuo, tale Bruno Richard Hauptmann, che si rivelò essere un emigrato tedesco con precedenti penali entrato clandestinamente negli Stati Uniti nel 1923. Processato, il colpevole venne condannato alla sedia elettrica e giustiziato nel 1936, anche se già nel corso delle indagini e del processo erano emersi molti interrogativi e non pochi elementi contraddittori circa la responsabilità del solo Hauptmann nel rapimento; l'opinione pubblica, però, profondamente turbata dal delitto, reclamava un colpevole e fu accontentata.
Il fatto suscitò un tale clamore che il Congresso americano approvò il *Federal Kidnapping Act*, comunemente noto come *Legge Lindbergh*, che riconobbe il rapimento come un crimine federale, ma ancora oggi, a quasi un secolo di distanza, non sono stati fugati tutti i dubbi di allora e negli ultimi anni sono state formulate nuove tesi e nuove conclusioni in merito al caso.

Il ragazzo del cielo

Figlio di immigrati svedesi, Charles Lindbergh nacque a Detroit nel 1902. Abbandonati gli studi di ingegneria, all'età di ventidue anni fu ammesso al corso di pilota dell'aviazione americana diplomandosi con il grado di secondo tenente. Pilota acrobatico, poi per breve tempo nell'aviazione militare, finì con l'impiegarsi come pilota sulla linea postale Chicago-St. Louis. La fama immortale la raggiunse nel 1927, quando, appena venticinquenne, fu protagonista del primo volo transatlantico senza scalo che, oltre a fargli guadagnare i venticinquemila dollari messi in palio da un ricco albergatore, gli permise di scalare i vertici della nascente industria aeronautica in qualità di consulente tecnico della Panamerican e pilastro della Transcontinental Air Transport, diventata in seguito la TWA. L'impresa fruttò a Lindberg prestigiosi riconoscimenti quali la *Medaglia d'oro del Congresso*, la *Distinguished Flying Cross* e il grado di colonnello della riserva dell'aviazione degli Stati Uniti concessi dal presidente Calvin Coolidge, la *Legion d'onore* del governo francese, *L'Ordine dell'Aquila tedesca*, la *Royal Air Force Cross* del Regno Unito.
Nel 1929 Lindbergh sposò Anne Morrow, ereditiera di una delle più ricche famiglie americane, che l'anno dopo diede alla luce Charles Augustus junior, chiamato affettuosamente "Baby Lindbergh". Quello stesso anno iniziarono i lavori di costruzione della villa a Hopewell (New Jersey), voluta da Lindbergh come rifugio dove appartarsi con la famiglia, lontano dalla folla e dagli impegni lavorativi e sociali; ultimata nel 1932, la villa non era ancora completamente arredata per cui veniva usata dalla famiglia solo per il fine settimana, che trascorreva gli altri giorni nella villa principesca dei Morrow a Englewood.
Oltre ai proprietari, il personale della casa era composto dalla bambinaia Betty Grow, dal maggiordomo Oliver Whately e da sua moglie Elsie, che svolgeva le mansioni di cuoca e governante. È qui che la sera del primo marzo 1932 si consumò la tragedia.

Il caso di cronaca nera del secolo

L'agghiacciante scoperta venne fatta dalla bambinaia, verso le ventidue: entrata nella cameretta del bimbo per dargli un'ultima occhiata prima di coricarsi, s'accorse immediatamente che la culla era vuota e la finestra chiusa. Nella stanza furono trovate tracce di argilla e alcune orme confuse che confermarono quanto era accaduto, ma soprattutto i rapitori avevano lasciato una busta contenente la richiesta di riscatto di cinquantamila dollari, scritta in un pessimo inglese e piena di errori grammaticali, nella quale avvertivano che a breve avrebbero indicato il luogo di consegna del denaro e "*di non divulgare nulla e di non avvisare la polizia*". Ciononostante la polizia fu allertata, e, una volta giunta sulla scena del crimine, malgrado il buio, non tardò a trovare a poca distanza dalle finestre della nursery una scala di legno smontabile con un piolo spezzato servita per prelevare il bambino, e, accanto ad essa, lo scalpello utilizzato probabilmente per forzare l'imposta. Il giorno seguente venne individuata un'orma, profonda ma assai confusa, come se il rapitore avesse indossato grosse calze di lana sopra le scarpe per evitare di lasciare impronte troppo nette; nessuno dei poliziotti, però, si preoccupò di prendere un calco e neppure le misure precise, cosa che, per altro, accadde anche con i segni lasciati dai pneumatici di un'auto, tutti indizi preziosi che avrebbero potuto tornare utili alle indagini.
La notizia di quanto era accaduto si diffuse rapidamente e già all'indomani del rapimento campeggiava su tutte le prime pagine dei quotidiani. Venutone a conoscenza, lo stesso presidente americano, Herbert Hoover, dichiarò che avrebbe *"smosso cielo e terra"* pur di ritrovare sano e salvo il bambino, e, a tale scopo, furono mobilitati l'FBI, il servizio doganale nazionale, l'Ufficio di immigrazione, che doveva impedire un'eventuale fuga ed espatrio dei colpevoli, e la polizia di Washington. L'idea degli inquirenti, condivisa anche da Lindbergh, era che dietro il rapimento non ci fosse una singola persona ma il crimine organizzato, un sospetto che indusse molti criminali famosi dell'epoca a smentire il loro coinvolgimento e alcuni di essi, come Al Capone, Willie Moretti, Joe Adonis, Longy Zwillman si dissero addirittura disposti a offrire il loro aiuto nelle indagini.
Il più attivo fu certamente Al Capone, il quale, dal carcere, dove stava scontando una condanna a undici anni di reclusione per evasione fiscale, chiese di essere liberato su cauzione poiché in grado di recuperare il bambino nel giro di pochi giorni. L'enorme polverone sollevato dal caso e le numerose persone coinvolte fecero alquanto irritare i rapitori, i quali, tramite lettera, informarono i coniugi Lindbergh che, essendo venuto meno l'ordine di segretezza richiesto nella lettera di riscatto, avrebbero trattenuto il bambino finché le cose non si fossero calmate, avvertendoli inoltre che il riscatto, dagli iniziali cinquantamila dollari, sarebbe salito a settantamila.

Un certificato

Il triste epilogo

A questo punto, nell'intricata vicenda entrò in scena un insegnante in pensione, John F. Condon, che si offrì di mediare i negoziati tra i rapitori e Lindbergh e che inspiegabilmente fu accettato da entrambe le parti. In tale veste, la notte del 2 aprile 1932, nel cimitero di Saint Raymond (Bronx) egli consegnò il riscatto a un uomo che si faceva chiamare "John", ricevendo in cambio una busta contenente un biglietto in cui si diceva che il piccolo si trovava *"sul battello Nelly, tra la spiaggia di Horseneck e Gay Head, vicino all'isola Elizabeth"*.
Le indicazioni contenute nel biglietto si rivelarono, però, una farsa, dal momento che malgrado l'enorme dispiegamento di mezzi e di uomini nelle ricerche queste non diedero alcun risultato, costringendo Lindbergh, che fino ad allora aveva trattato direttamente con i sequestratori, a farsi da parte e chiedere aiuto al Governo.
L'agonia ebbe però un triste epilogo il 12 maggio con il ritrovamento casuale del corpo senza vita di "Baby", a pochi chilometri da Hopewell. La macabra scoperta fu fatta da un camionista, William Allen, il quale, allontanatosi di qualche metro dalla strada

The San Diego Union EXTRA

FOR A GREATER SAN DIEGO

LINDBERGH BABY KIDNAPED

ABDUCTORS STEAL SON OF FAMOUS AVIATOR FROM HOME'S NURSERY

MOB TRAILS FIEND

PUBLIC FURY AROUSED OVER SECOND ATTACK

NEW YORK, March 1 (A.P.) — Col. Charles A. Lindbergh's 19-month-old son, Charles Augustus, jr., was kidnaped tonight from their home at Hopewell, N. J. News of the kidnaping, first carried as a report on the police teletype service, was verified to The Associated Press by one of Colonel Lindbergh's closest friends, who asked that his name be not used.

PLAN CONFERENCE OF SUPERVISORS AND COUNCIL ON CAPITAN ROAD

Smith Enters 1932 Race; Permits Use of Name To 'Humor' Bay State Friends

100 KILLED, INJURED IN EXPLOSION

QUELL REVOLT OF FASCISTS IN FINLAND

O.K. Wheat Release; 40 Million Bushels For Relief in U. S.

FEAR SUCCESS IN RETURN OF BOURBONS

ASKS PAYMENT OF VETERANS IN FULL

BURN RUM SHIP, CARGO IN WILD BEACH CHASE

O.K. EXCLUSION OF ALIENS IN REDISTRICTING

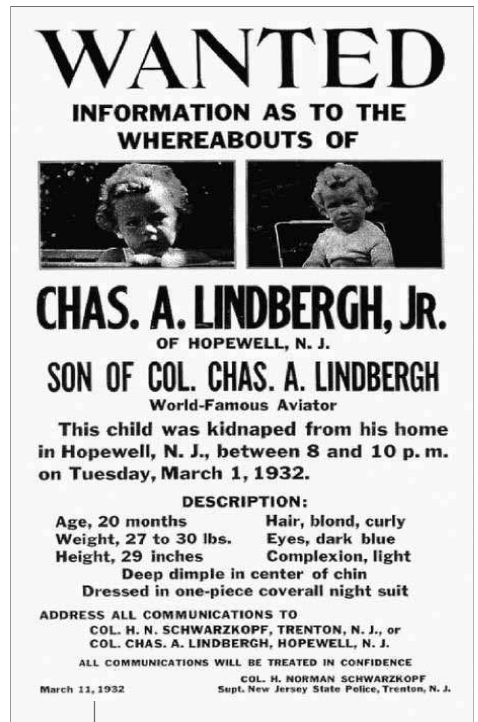
AGED MAN STRICKEN ON TROLLEY; PASSES

CHINESE DELAY TRUCE UNTIL FIGHT HALTS

La notizia del rapimento sulla prima pagina del "The San Diego Union"

La villa di Hopewell dove avvenne il sequestro

L'imputato Bruno Hauptmann


WANTED

INFORMATION AS TO THE WHEREABOUTS OF

CHAS. A. LINDBERGH, JR.

OF HOPEWELL, N. J.

SON OF COL. CHAS. A. LINDBERGH

World-Famous Aviator

This child was kidnaped from his home in Hopewell, N. J., between 8 and 10 p. m. on Tuesday, March 1, 1932.

DESCRIPTION:

Age, 20 months — Hair, blond, curly
Weight, 27 to 30 lbs. — Eyes, dark blue
Height, 29 inches — Complexion, light
Deep dimple in center of chin
Dressed in one-piece coverall night suit

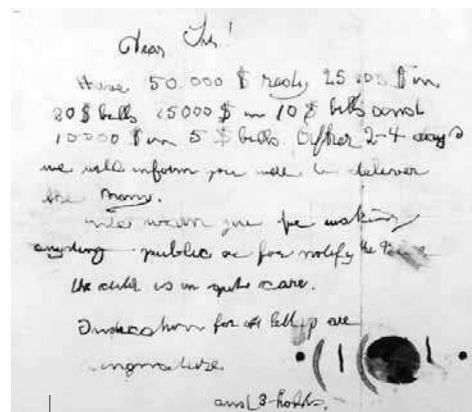
ADDRESS ALL COMMUNICATIONS TO
COL. H. N. SCHWARZKOPF, TRENTON, N. J., or
COL. CHAS. A. LINDBERGH, HOPEWELL, N. J.

ALL COMMUNICATIONS WILL BE TREATED IN CONFIDENCE

March 11, 1932

COL. H. NORMAN SCHWARZKOPF
Supt. New Jersey State Police, Trenton, N. J.

Il manifesto diffuso nei giorni del rapimento con la descrizione del bambino


Dear Sir!
Have 50.000 $ redy 25 000 $ in 20 $ bills 15000 $ in 10 $ bills and 10000 $ in 5 $ bills. After 2-4 days we will inform you were to deliver the mony.
We warn you for making anyding public or for notify the Police
the child is in gute care.
Indication for all letters are singnature and 3 holes.

La lettera originale del riscatto in cui scrive: "Egregio Signore! Tenga pronti 50.000 dollari: 25.000 dollari in biglietti da 20 dollari, 15.000 dollari in biglietti da 10 dollari e 10.000 dollari in biglietti da 5 dollari. Tra 2–4 giorni le indicheremo dove consegnare il denaro. La avvertiamo di non divulgare nulla e di non avvisare la Polizia. Il bambino è tenuto in buone condizioni. I segni per tutte le lettere sono la firma (il simbolo sulla destra) e tre buchi."

CONVOLSE L'AMERICA

o aureo del 1922, del tutto analogo a quelli usati per pagare il riscatto

di Rino Cigui

per appartarsi, notò in una buca poco profonda uno strano fagotto contenente le spoglie di un bambino in evidente stato di decomposizione. Immediatamente informati, i Lindberg identificarono la salma dalla malformazione delle dita del piede e dalla maglietta cucita dalla bambinaia Betty Grow, mentre l'autopsia rivelò che la morte era dovuta a una frattura estesa del cranio e risaliva ad almeno due mesi prima, con ogni probabilità alla sera stessa del rapimento.

Caccia all'uomo

Dopo il rinvenimento del cadavere le indagini passarono definitivamente sotto la competenza dell'FBI, che iniziò ad interrogare tutte le persone legate in qualche modo alla vicenda per mettere in luce eventuali complicità, che non diedero i risultati sperati. Le indagini degli inquirenti tornarono, pertanto, ad orientarsi verso i rapitori e ci vollero due anni e mezzo per arrivare finalmente a un sospettato, un traguardo raggiunto grazie a un insieme di intuizione e fortuna.

Quando le autorità prepararono il denaro del riscatto, diedero una lista di numeri di serie a banche e negozi; si pensò di usare per il pagamento i certificati aurei al posto delle comuni banconote, che sarebbero presto spariti dalla circolazione (la convertibilità dei certificati aurei fu abolita da Roosevelt il 5 aprile 1933), con l'idea che i numeri di serie sarebbero stati più semplici da identificare essendo costretti i rapitori a uscire allo scoperto. Lo stillicidio delle banconote continuò per mesi senza che si potesse risalire agli spacciatori, finché, il 15 settembre 1934, un benzinaio di New York annotò un numero di targa su una banconota da dieci dollari, fuori corso ormai da un anno, utilizzata per pagare la benzina.

Attraverso la targa dell'auto la polizia risalì al proprietario, Bruno Hauptmann, domiciliato nel Bronx, che fu arrestato quattro giorni dopo. L'uomo, di origine tedesca, faceva il falegname e corrispondeva perfettamente all'identikit di "John", l'individuo al quale Condon aveva consegnato il riscatto; gli interrogatori e le perquisizioni nella sua abitazione fornirono poi una quantità stupefacente di indizi a suo carico, come, ad esempio, gli errori grammaticali nelle prove di scrittura cui fu sottoposto, che corrispondevano perfettamente a quelli nella lettera di riscatto e nelle altre inviate ai Lindbergh. Ma le prove schiaccianti furono, tuttavia, il rinvenimento nel suo garage di oltre quattordicimila dollari del riscatto e un'asse del pavimento della soffitta segata a metà, diventata uno dei pioli della scala utilizzata nel rapimento.

Il «mostro» viene processato

Il processo, definito dal giornalista Henry Louis Mencken "*la storia più interessante dalla Resurrezione*", iniziò il 2 gennaio 1935 nella città di Flemington (New Jersey) e divenne ben presto un evento mediatico. Con le prove a suo carico e le aggravanti apparve subito chiaro che per Hauptmann non c'era via di scampo, anche perché la stampa lo aveva condannato prima ancora che il giudizio cominciasse e l'opinione pubblica voleva vedere il "mostro" finire sulla sedia elettrica, aspettative che David Wilentz, procuratore generale del New Jersey, era più che mai deciso a non deludere. La linea dell'accusa puntò tutto su un unico responsabile, ritenuto sia l'autore dell'estorsione sia del rapimento, conclusosi con la tragica morte del bambino, dovuta, secondo la ricostruzione della polizia ritenuta la più plausibile, alla rottura del piolo della scala e al conseguente urto violento del bambino contro lo spigolo aguzzo del davanzale.

Tra l'imponente mole di indizi materiali raccolta a carico di Hauptmann c'è n'era uno però che spiccava su tutti e che divenne la chiave di volta di tutta l'accusa: la scala, che collocava l'imputato sulla scena del delitto.

Le informazioni che gli esperti riuscirono a mettere insieme dall'analisi dettagliata della scala furono il risultato di un vero e proprio exploit investigativo, che lasciò tutti a bocca aperta; essa divenne l'elemento che collegava tutti gli altri indizi in una rete da cui il sospettato non si sarebbe più liberato. "*Questa scala* – ebbe a dire il procuratore generale durante una delle prime udienze – *noi l'appenderemo al collo di Bruno*".

Il processo durò due mesi e mezzo e si concluse con un'arringa dell'accusa che trasformò la morte violenta del figlioletto di Lindbergh in un assassinio a freddo, eseguito per soffocare il pianto del bambino. Visibilmente scossi, il 13 febbraio 1935 i giurati si espressero sulla colpevolezza di Bruno Hauptmann, senza raccomandazioni di clemenza, il che equivaleva a una condanna di morte; fissata inizialmente per il 18 marzo, tra il processo d'appello, il ricorso alla Corte Suprema degli Stati Uniti, una richiesta di grazia e una sospensione di un mese voluta dal governatore dello stato del New Jersey per rendere possibile una nuova inchiesta, l'esecuzione venne fissata al 3 aprile 1936. Poche ore prima dell'esecuzione ad Hauptmann furono offerti settantacinquemila dollari per una confessione di colpevolezza, ma egli, come aveva fatto durante il processo, ribadì nuovamente la sua innocenza. *"Sono felice che la mia vita sia finita in un mondo che non mi ha compreso* – dichiarò alcuni minuti prima di essere condotto alla sedia elettrica – *Presto sarò nella Casa del Signore, perché muoio innocente. Se la mia morte servisse a far abolire la pena capitale, imposta a me soltanto sulla base di prove indiziarie, credo che non sarei morto invano. Sono in pace con Dio. Protesto ancora la mia innocenza per il delitto che mi è stato attribuito. Malgrado tutto, non nutro odio né risentimenti. L'amore di Cristo riempie la mia anima e in Lui trovo la felicità"*.

Un unico colpevole?

Dopo la morte di Hauptmann, nell'opinione pubblica cominciò a farsi strada l'idea che egli non avesse agito da solo ma che dietro a tutta l'operazione ci fosse stata in realtà più di una persona, cosa per altro sospettata fin dall'inizio sia da Lindbergh sia dalla polizia. Troppi, infatti, erano stati i dubbi e gli interrogativi emersi nel corso del processo che non avevano trovato una risposta plausibile, per cui divenne sempre più evidente che la tesi che si fosse trattato del lavoro di un solo individuo era stata, in realtà, una forzatura processuale resasi necessaria per legare l'estorsione al rapimento e alla morte del piccoloo.

Nel corso degli anni numerosi giornalisti, scrittori e investigatori che si sono avvicinati al caso Lindbergh hanno sottolineato la superficialità con la quale erano state svolte all'epoca le indagini, rilevando le numerose manomissioni di prove, le false testimonianze e, soprattutto, il frettoloso verdetto di colpevolezza emesso dalla corte. Ludovic Kennedy, ad esempio, nel volume *The Airman and the Carpenter* (1985) ritiene che a rapire e a uccidere "Baby Lindberg" non fosse stato Hauptmann e che l'appartenenza della scala allo stesso e le deposizioni di vari testimoni, ritenute prove fondamentali dagli inquirenti, fossero in realtà poco affidabili.

Dello stesso parere è lo scrittore William Morris (*A Talent to Deceive: The search for the Real Killer of the Lindbergh Baby*, 2020), secondo il quale Lindbergh era a conoscenza dell'identità del vero assassino, il cognato Dwight Morrow Jr., ma l'avesse nascosta di proposito. Per Robert Zorn (*Cemetery John: The Undiscovered Mastermind Behind the Lindbergh Kidnapping*, 2012), Hauptmann era solo un tirapiedi di altri emigrati tedeschi, John e Walter Knoll, che l'autore indica come i veri mandanti del rapimento.

Ma la tesi più sconvolgente è certamente quella elaborata dallo storico americano Lloyd Gardner (*The Case That Never Dies: The Lindberg Kidnapping*, 2004), secondo cui sarebbe stato lo stesso Lindbergh, seguace del movimento eugenetico, ad architettare il rapimento del figlio. Temendo che il piccolo Charlie non sarebbe stato un giovane sano (aveva una malformazione delle dita del piede e soffriva di una forma di rachitismo) avrebbe deciso di organizzare segretamente il sequestro del bambino, che non prevedeva certamente la sua morte, per metterlo in un istituto, ma le cose, come sappiamo, non andarono come previsto.

Panoramica su piazza Libertà alias Le porte

TASSELLI di Denis Visintin

PIAZZE DI PARENZO

Una vecchia cartina di Parenzo

Parenzo è la città istriana con il maggior numero di piazze. Alcune risalgono al tempo degli Histri, altre sono romane, medievali, rinascimentali o austriache.
Nel testo che segue ci soffermeremo sulle principali, per spiegare la struttura urbana parentina. Urbanisticamente parlando, la piazza indica uno spazio libero, limitato da costruzioni, e rappresenta una delle strutture più importanti dello spazio civico per forma, ubicazione, funzione, espressione estetica. La piazza ha servito e serve tuttora punto d'incontro dei cittadini, perseguendo in linea di massima la funzione: politica (comizî, parlamenti), commerciale (fiere, mercati), religiosa (processioni, sacre rappresentazioni, sagrati). Vedi ad esempio le agorà greche o i fori romani.
Nell'urbanistica romana vi era la netta distinzione tra la funzione civile-politica della piazza da quella commerciale.
Il Medioevo è stata l'epoca storica che maggiormente ha inciso in quanto a distinzione dei tipi di piazze è il Medioevo, fino a quando, nel XIII, la tripartizione appare completamente definita. Nel periodo iniziale dell'urbanistica medievale, le città di nuova fondazione, chiuse da mura sulle colline, dovettero rinunziare alle piazze, per mancanza di spazi disponibili. I mercati periodici si svolgevano al di là delle mura civiche, presso le porte, recuperando un fenomeno tipico dell"antico Oriente. Così fu pure nelle città che continuarono la vita nelle metropoli in precedenza romane, sconvolte dalle invasioni barbariche e dal decadimento sociale, costrette alla diminuzione degli spazi edili e dall'avanzare delle cinte fortificate. Le antiche piazze e i fori finirono lasciarono lo spazio alle abitazioni. Si generarono così gli spazi di mercato esterni alle mura, presso le porte, anche nei centri di creazione abbaziale o monastica.

Le diverse funzioni: religiosa, politica, commerciale

Dopo il Mille, invece, con il miglioramento delle condizioni di vita, la ripresa dei commerci, la creazione di nuove città, città coloniali e città franche, la piazza riprese il suo valore nella strutturazione urbana, culminando nelle composizioni fuoriuscite dalla civiltà comunale. Si ebbe dunque un processo di espansione edilizia, con l'inclusione, nelle nuovissime e più ampie cinte murarie, dei sobborghi e delle piazze adiacenti alle antiche porte. Questo processo proseguì con la creazione di nuovi organismi urbani, che definirono le funzioni delle piazze: della cattedrale (religiosa); del Comune (politica); di mercato (commerciale).
La piazza religiosa ha da subito una notevole importanza, poiché in essa confluivano e erano rappresentati i "misteri" usciti dalla chiesa. Da qui partivano le processioni e le cerimonie religiose popolari. La piazza religiosa era piccola, estranea alla vita cittadina e con accesso non facile e di regola esalta la chiesa, ai cui fianchi spesso presero vita lunghe e strette piazze secondarie che, insieme col sagrato, creano dei sistemi di piazze caratteristici per l'edilizia medievale, consentendo di godere dell'architettura di un edificio disposto in ambienti consoni alla sua forma ed ampiezza. Tali sono per esempio le piazze toscane, umbre e laziali, le germaniche e francesi. Molti di questi ambienti sono andati distrutti in epoche recenti, per le esigenze della modernità e di funzioni nuove, vedi per esempio quelle del Duomo di Milano e di Ulm.
La piazza del Comune è tipica di un ambiente dedito alle grandi adunate, ha perciò dimensioni maggiori di quella religiosa di popolo ed è dominata dal palazzo del potere pubblico, (del Podestà, dei Rettori, del Capitano del popolo). Spesso essa è il cuore pulsante della città, vista la sua posizione centrale nelle formazioni radiocentriche. Rappresenta anch'essa uno spazio chiuso, limitato dalla prospettiva aerea e dove il traffico non attraversa mai in pieno la piazza. Le piazze civili medievali hanno una propria speciale sistemazione: spesso rappresentata dalla "fontana di piazza" (Perugia, Bologna, Firenze), dall'"arengo", o dalle colonne reggenti i simboli del potere (Vicenza, Padova, Venezia), dai pennoni porta-stendardo, o dalla "cappella di piazza", o dalla "loggia".
La piazza del mercato è stata la più lenta a distinguersi tipologicamente e molto spesso era identificata con quella del Comune, ad eccezione delle cittadine medievali sorte come centri commerciali e di scambi, in cui domina la struttura urbanistica, occupando una posizione centrale. In buona parte dei casi la piazza di mercato occupa un proprio ambiente vicino a quella civile. Nella strutturazione delle piazze di mercato, oltre alla loro specializzazione sono caratteristiche le logge, tipiche della Lombardia e del Veneto, che in alcuni casi assunsero delle proporzioni di veri e propri mercati coperti, completanti i lunghi porticati già esistenti.

Diventa un salotto all'aperto

Nel Rinascimento la caratteristica tripartizione medievale non ha più la chiarezza dei secoli precedenti: la piazza diventa un episodio estetico e prospettico, un salotto all'aperto. Rimane però il senso dell'ambiente chiuso, non mancando però esempi di traffico. La piazza religiosa, vedi quella di San Pietro a Roma, diventa un ambiente spettacolare con quinte e fondali coordinati dalla prospettiva. Quella civile assume le sembianze di una corte d'invito ai grandi palazzi, un elemento di puro abbellimento urbano, in cui l'apparente disordine medievale si è trasformato in uno spazio ordinato e preciso e in un'indissolubile unità, arricchita di fontane, sedili, obelischi, colonne, monumenti, mercati di logge, porticati, vasche, sagrati, scale, croci, pavimenti decorati e colorati.
Le piazze si distinguono per la loro forma planimetrica in quadrate, rettangolari, a trapezio, a esedra, a doppia esedra, a tenaglia, circolari con strade radianti, ellittiche, ecc. in cui, con la loro forma, esaltano, un palazzo, una chiesa, una fontana. Le piazze barocche sono progettate e logiche, l'Ottocento segna un'epoca di decadenza e di confusione per l'architettura della piazza, intesa come espressione architettonica ed elemento funzionale della città. L'addensamento demografico e la fluttuazione delle masse comportano l'intensificazione del traffico urbano e l'aumentata diffusione dei mezzi di trasporto meccanici, sempre più veloci, richiede spazio, comprimendo la vita entro le antiche città, allargando strade e piazze distruggendo gli antichi ambienti, squarciando le piazze ben proporzionate nel Medioevo.
Avanzando la contemporaneità, si perse completamente il senso della parola "piazza", che si ridusse a significare solo largo o spazio aperto. Venendo meno il senso dell'ambiente chiuso, si diffuse quello di piazza di traffico.
Le città americane conobbero soltanto la piazza rettangolare o quadrata, con la mancata costruzione di uno o più isolati, e tale forma fu adottata in qualche caso da quelle europee, alternando talvolta l'uso della piazza a "carosello" o "stellare" scaturita dagli schemi stradali triangolari cari all'urbanistica parigina, frutto dell'incrociarsi di molte strade in un solo punto. Tipica è la piazza a "giardino", con lo spazio centrale occupato dal verde pubblico, mentre tutto intorno circolano i veicoli.
Non si ebbe alcuna distinzione funzionante e di conseguenza la chiesa, il teatro, il mercato la stazione, il palazzo del governo, il giardino pubblico, ebbero tutti lo stesso tipo e la stessa forma di piazza, aperta da ogni lato al traffico, con l'edificio principale isolato tutto intorno in spazî troppo vasti o troppo piccoli, commisurati alle proporzioni ordinarie dei rettangoli della scacchiera o all'economia degli isolati. Moltissimi edifici pubblici grandiosi, che avrebbero richiesto un vasto spazio libero e chiuso, furono allineati lungo le strade senz'alcuna differenza rispetto alle abitazioni. Non mancarono grandi concezioni di piazze, vedi per esempio Parigi, Copenaghen, Berlino, Torino.
Oggi si tende a riconquistare il significato antico della piazza come ambiente chiuso, generando nuovi tipi urbanistici, accettando gli insegnamenti consacrati in passato.
La tipologia delle piazze è notevolmente aumentata e ci troviamo di fronte a piazze di traffico, di soggiorno, di utilità, monumentali, prospettiche, ecc. Nelle città contemporanee predomina la grandiosità degli edifici moderni e una non eloquente sistemazione delle piazze e delle zone limitrofe, spesso spianate e sproporzionate rispetto agli edifici circondanti e senza una chiara funzione.

«Fora le porte» o Libertà

Dopo questa lunga introduzione storica, veniamo alle piazze di Parenzo. Abbiamo colto l'occasione del recente progetto avviato dalla Comunità degli Italiani di Parenzo, che con il prof. Marino Baldini ha portato i suoi soci alla scoperta delle piazze di Parenzo, da lui studirate scavando e indagando nelle biblioteche e negli archivi dal 1989, scoprendo almeno una piazza degli Istri, le cui piazze esistevano, anche se non sono state confermate. Esistono comunque i resti nelle case, pare in particolar modo sotto il selciato di Marafor e nello spazio del Reparto per l'infanzia della Biblioteca civica. In generale, a Parenzo non ci sono piazze sacre, anche se l'atrio della Basilica Eufrasiana, che forse s'era formato nella Tarda antichità come piazzetta e più tardi come cortile col cardo con nartece e portici in più fasi, diventando nel Medioevo campo santo, e poi lapidario.
La principale, detta "Fora le porte" – a simboleggiare il fatto che essa si trovava inizialmente al di là delle mura cittadine – o piazza Libertà, è sorta nel suburbio che collega la cinta civiche all'area dove, con i suoi orti, iniziava il suo agro. Di forma stellare, esiste ancora dall'età medievale, quando il suo versante orientale fu chiuso dalla Chiesa della Madonna degli Angeli.
La forma attuale risale all'epoca del vescovo Gasparo Negri, a capo della Diocesi parentina fra il 1772 e il1778, e il campanile della chiesa, che affiancava l'antica strada Tarsatica, che portava all'interno dell'Istria, al Monte Maggiore, a Tarsatica (Fiume). Poco più in la, nella Baia di Peschiera, è tuttora visibile, con la bassa marea, l'antica via Flavia che collegava Trieste a Pola.
La piazza dunque sorge in un importante incrocio d'incontro tra queste due strade e la romana Iulia Parentium. Scrive così Pietro Kandler nei "Cenni al forestiero che visita Parenzo": *"Fuor delle mura, sulle tre strade, tergestina, montana e polense stendevansi le borgate lungo ambe le spiagge del mare e nella vallata mediana; sulle vie v'avevano quantità d'antichi sepolcri e cippi ed arche; sulla strada mediana di terra al di lì dei caseggiati aprivasi il campo marzio, sui colli che alla città fan corona no radi erano i tempietti e i casini… Se al forestiero piacesse sortire da città, vedrebbe ancora sulla via romana, che per Sbandati al Monte maggiore si dirige, segni frequenti in ripetuti intagli nella rocca, dio antichi edifizi o di sepolcri, e le rovine spesse, e le muraglie della bizantina chiesa di S. Marco, che il porto e li terreni circostanti domina, collocata a somiglianza di S. Michele di Pola. E comunque il terreno circostante a Pola, diversamente sia conformato di quello che Parenzo circonda, ed i seni di mare diversamente configurati, pure facile alla mente ricorre Pola nel mirare*

Piazza Marafor

Piazza Garibaldi (1910-1920), oggi Libertà

Parenzo, sede della Dieta Provinciale Istriana

i dintorni del porto di Parenzo, e facile la persuasione avere questo voluto in parte ed in minori dimensioni imitare quella e seguirne le distribuzioni, nei tempi che ai bizantini s'accostano. Ciò che in Pola era S. Andrea sullo scoglio maggiore, S. Michele di monte, il prato grande, la B. V. del Canneto, S. Mattia, erano in Parenzo S. Nicolò, il campogrande, il duomo, e le chiesette alla spiaggia; e forse i sette colli di Pola potrebbero facilmente rinvenirsi anche in Parenzo."

Marafor, la «vecchia»

In epoca antica era importante la piazza Marafor, o "la vecchia" centro del castelliere portuale istrico. Li aveva sede il principale foro cittadino, da cui sorgeva l'Umbilicus Coloniae Iuliae Parentium, luogo centrale nella progettazione urbana e dell'agro, trattandosi dell'asse o meglio del decumano centrale della strutturazione urbana. La piazza era importante nella tarda antichità e nel Medio evo. Qui si trovava il Tempio maggiore della Parenzo di allora, che ci è noto da un disegno di Arduino Berlam, affiancato dal Tempio della Triade. Ancor oggi si possono notare i resti del Comizio, con basamento rinvenuto nel 1845, del foro plebeo, il piedestallo che sosteneva la statua di Massimiano Erculeo. Sono visibili soltanto parti di colonne del tempio più piccolo, presumibilmente quello di Nettuno, parti di tre pareti monumentali e frammento del frontone del presunto tempio di Marte. Da qui probabilmente il nome di Marafor – piazza di Marte, anche se ci sono altre interpretazioni, ad esempio forum maximus ovvero piazza grande.
In epoca romana, Marafor era la piazza centrale, con il foro, gli edifici pubblici, amministrativi e i templi. A poche decine di centimetri sotto al parterre attuale relativamente ben conservato si trova la pavimentazione originale antica in pietra. Parte degli edifici ha ancora oggi una funzione pubblica - qui ha sede la Biblioteca civica all'interno della quale è possibile vedere parte della piastrellatura antica originaria presente, come pure nel suo Reparto dedicato all'infanzia. I pianterreni di alcuni edifici sono stati adibiti a strutture di ristorazione e parte della pavimentazione originale di Marafor e delle fondamenta degli edifici si possono vedere sul lato nordoccidentale della piazza.
Tra i reperti di maggior pregio che si conservano presso il Museo del territorio parentino vi è la scultura di Ercole, una delle più antiche e più preziose in Istria. Il culto di Ercole è notoriamente abbinato a Pola, ma a Parenzo c'è l'esempio artisticamente più riuscito, rinvenuto alla fine degli anni Ottanta del secolo scorso dal prof. Argeo Curto, che allora lavorava a Parenzo all'Università popolare, nella zona del ristorante Barilla, sopra un mucchio di terra durante una passeggiata pomeridiana per la città. Nonostante compaia in numerose pubblicazioni, la scultura è tuttora relativamente sconosciuta.
Di fronte al palazzo che ospita la sala della Dieta, la Scuola elementare italiana "Bernardo Parentin" e l'Asilo "Paperino" c'è una piazza di origine medievale, all'epoca di dimensioni alquanto diverse, o forse addirittura dalla tarda antichità, con all'angolo la cantina vinicola dei Polesini, sul posto dell'ex chiesa conventuale di san Francesco, dietro, c'è un'altra piazzetta. Queste due piazze, seppur meno frequentate, sono abbastanza interessanti, visto il vicino lungomare. D'estate questa è tuttora molto tranquilla, in attesa, del rinnovo, che la coinvolgerà dall'autunno del prossimo anno, unitamente a Marafor, con cui si spera di ridare all'are l'antico splendore.
Se cercate il più antico stemma pubblico del Margraviato d'Istria d'austriaca memoria, questo lo si trova sopra l'ex ingresso al parlamento regionale, che qui si riunì per la prima volta nel 1861, rimanendo nota con l'appellativo di "Dieta del Nessuno", essendosi rifiutati i parlamentario regionali d'eleggere i loro rappresentanti al Parlamento di Vienna, scrivendo sul foglio "Nessuno", e oggi si entra alla Scuola elementare italiana "Bernardo Parentin". È interessante notare che alla fine del XII secolo qui c'era la chiesa di San Tommaso, il cui funzionamento era reso possibile da un istituto comunale – muratorio civita(ti)s de Parentio(um) –, di cui sono stati conservati e presentati mosaici e affreschi, visibili mentre si salgono le scale che portano alla Sala della Dieta Istriana. La chiesa di San Francesco, del XIII secolo, conserva affreschi e pregevoli stucchi (Monteventi, 1751). Sul retro, precisamente sulla torre campanaria, si nota le meridiana, o meglio, quanto di essa rimane, visibile giungendo dalla direzione dell'odierno Palazzo vescovile.
Tornando allo stemma istriano, la capra, questo è stato realizzato su suggerimento del noto storico triestino Pietro Kandler quando la città divenne capoluogo provinciale, a cui a Parenzo è dedicata una via e del quale quest'anno ricorre il 150° anniversario della scomparsa. Lo stemma istriano è stato realizzato citando gli scavi romani, della zona di Capodistria (Capris), nel corso dei quali si rinvennero numerose statue in bronzo, fra cui una raffigurante una capra. Questo simbolo era utilizzato dalla Società istriana di archeologia e storia patria, tuttora operante a Trieste, ma fondata a Parenzo nel 1884, fondatrice del primo museo regionale, con sede nell'edificio che oggi ospita la Biblioteca civica, in piazza Marafor. Sulla vicina piazza del Parlamento istriano, c'è una citazione in pietra di questo stemma, ricavato secondo le sculture oggi esposte al Museo di Trieste. Le grafiche che illustrano Parenzo presentano raffigurazioni del simbolo istriano ancora più antiche, e negli anni '90 fu bandito dalla Regione Istriana d'Istria un bando di gara, le cui opere furono esposte in mostra alla Galleria Zuccato.

Quella dei Signori e altre ancora

La piazza dei Signori o piazza grande o Matija Gubec era chiusa dagli edifici nel '700 da due edifici, è stata chiusa nel '700 da due edifici non più esistenti, bombardati nella II guerra mondiale e poi abbattuti, e varrebbe la pena di avvicinarsi alla loro ricostruzione, probabilmente su disegno di Simone Battistella. È la piazza che più spesso ha cambiato nome nel corso dei secoli ed era dedicata anche a Vittorio Emanuele III. Rimangono la struttura frontale residenziale, con vetrine, artigianerie e ristori al pianoterra, con a sinistra quello che era il Casino dei Nobili, luogo di ritrovo della nobiltà parentina e sede predecessore del teatro di Parenzo fino all'inaugurazione di quello dedicato a Giuseppe Verdi.
Il Casino dei Nobili, contrassegnato dalla scultura e dall'araldica, nel cui timpano era collocato l'orologio civico collocato dalla famiglia Solari di Pesariis intorno alla metà del XIX secolo, il cui meccanismo è custodito al Museo del territorio parentino. Un altro meccanismo di quest'importante famiglia lo si trova tuttora alla Basilica Eufrasiana, nel campanile. I Solari avevano installato numerosi orologi da torre in Istria, Quarnero e Dalmazia, ma anche in Montenegro e nelle Americhe, oltre che nell'originaria Carnia, in Friuli e nel Veneto. Un loro ramo operava a Pisino. Uno di loro, Giacomo, era morto a Parenzo nel 1859, mentre rientrava dalla Dalmazia, colto da tisi polmonare. Un loro ramo operava anche a Pisino fino al secondo dopoguerra.
In epoca romana, questa non era una piazza, bensì, fin dalla tarda antichità si trattava d'un centro di produzione di olio d'oliva.
La piazza iniziò a formarsi nel Medioevo, inizialmente sul lato meridionale, accanto al Palazzo pretorio e alla cisterna a sud ovest. Successivamente si ampliò al cortile del Palazzo pretorio e all'attuale superficie solo successivamente nel cortile del palazzo comunale e dell'attuale piazza.
La piazzetta vicina alla Casa romanica, si presenta con una cisterna del XV secolo con stemma dei Lion. A oriente è chiusa dal più vecchio "balidor" parentino, con gradinata simile a quella della Torre Lion. La cisterna è opera del triestino Lazar de Pari. La Casa è detta romanica, anche se le bifore, il primo piano e il pianterreno sono effettivamente duecentesche e assomigliano a quelle della Casa canonica. Le pietre bucate paiono delle console del tetto e non tanto dei basamenti per il pavimento. Quando Ferdinando Forlati e sua moglie Bruno Tamaro avviarono il restauro della Casa romanica, facendole assumere le forme odierne, ricostruirono le bifore, del XIII secolo, simili a quelle della Casa canonica e del Palazzo pretorio. La terrazza lignea è opera dell'architetto parentino Giuseppe Pogatschnig Pagano, morto a Mathausen nel 1944.

Dei Pescatori, Cimare, della Basilica

La piazza di Predol o Frano Supilo si presentava con l'entrata alla chiesa di San Cassiano, più in la c'ê la piazza Grabar dov'era stata scoperta una cisterna del I secolo, circondata da pavimentazione mosaicata. Le sculture della Casa dei due Santi (San Cassiano e un suo allievo) appartenevano a questa chiesa. Più in la c'è la piazza dei Pescatori o Piazzal. Da quest'ultimo, affiancando la Torre Rotonda, si giunge alla piazza del Popolo, d'asburgica memoria, che tende a una forma triangolare, con il Teatro cittadino, opera dell'architetto milanese Pulgher di fine XIX secolo, un tempo intitolato a Giuseppe Verdi, che lo domina a meridione e le cui sculture, "Le arti" sono opera dello scultore milanese Conti, assieme alle case meridionali e settentrionali costruite da Arduino Berlam.
La sua origine va ricercata nello sperone che emergeva dal muro affiancante la Torre Rotonda, vicino alla quale vi era la Portizza che collegava la piazza del pescatore, lo spazio fuori le mura e lo squero, mentre dall'altra parte vi era un enorme portale. Un altro squero era disposto al di la delle mura, come pure due chiese, una delle quali è stata inglobata dal Teatro nel 1897.
D'impronta austriaca anche la piazza Cimare o Joakim Rakovac. Di forma rettangolare, collega Parenzo all'agro circostante. Il nome di Cimare ricorda quello latino per i cimiteri e la tradizione romana di seppellire i morti ai lati della strada principale. Nel caso parentino si tratterebbe della decumana (*Decumanus maximus*), che attraversava l'attuale spazio della piazza dirigendosi verso l'agro. È la parte cittadina attraverso scorre gran parte del traffico in entrata in città dirigendosi verso la riva o il nucleo urbano storico. Con le strutture architettoniche, rappresenta la maggiore forma urbana a rettangolo allungato. Deriva dal nome latino del cimitero (*coemeterium*, simile al greco *koimeterion*, in dialetto slavo-ciacavo *cimitar*). Data la vicinanza del mercato e il rapporto preservato tra spazi commerciali e residenziali, la piazza vive per tutto l'anno.
Il Parco Juraj Dobrila, sorto sulle rovine delle case bombardate e poi abbattute dopo la Seconda guerra mondiale, sta assumendo sempre più le sembianze d'una piazza.
Quale testimonianza del passato, è rimasto il portale barocco. I palazzi circostanti si presentano con dei cortili interni tipici delle cosiddette città giardino.
Anche nell'attuale atrio della Basilica vi era, nel V secolo una piazza o peristilio o quadriportico. L'atrio risale al VI secolo e funzionò per un periodo come luogo funebre, divenendo lapidario a partire dalla metà del XIX secolo. Qui esisteva un cortile o piazza in forma diversa nel V secolo, che poi divenne peristilio, quadriportico, oppure atrio, fu costruito a metà del VI secolo, ornato di colonne marmoree, capitelli, con il battistero ottagonale. L'atrio funzionò come cimitero della cattedrale, e già negli anni Quaranta dell'Ottocento iniziò a essere trasformato in lapidario. Cosa questa elogiata dal Kandler nei suoi "Cenni al forestiero che visita Parenzo", del 1845, la prima guida turistica scritta e stampata dedicata alla città, che in un certo senso segna l'inizio del turismo e della sua promozione. Il portico era originariamente quadrangolare. "*La città di Parenzo offre nel materiale la storia di sue vicende*", scrive Kandler, e così anche le sue piazze. Interrogare questo materiale appare utile, per pianificarne meglio l'evoluzione futura.

SPIGOLATURE

di Carla Rotta

5 GIUGNO 1911: «ATTENTATO» SULLA DIGNANO-VALLE

Carlo I a Gallignana, il 6 aprile 1918, fotografato da Heinrich Schuhmann (dalla mostra "L'ultimo imperatore in Istria", allestita dalla Società umanistica "Histria" di Capodistria nel 2018 a Gallignana e a Montona, che ha pubblicato anche l'omonimo catalogo)

Se i due fossero riusciti nell'intento, la storia avrebbe avuto un altro corso. Attentato? Bravata? A giudicare dalle pene inflitte, la Corte del Tribunale circondariale di Rovigno, nel caso optò per la bravata. Pericolosa quanto si vuole, ma bravata. Se ci fosse stato l'intento di uccidere due arciduchi – Carlo Francesco Giuseppe e Massimiliano Eugenio – le pene sarebbero state molto ma molto più severe.
Cominciamo. Siamo al 5 giugno 1911. Nella tiepida sera di (quasi) estate una macchina procede come può (nell'ottica odierna, all'epoca non erano gran cosa né le macchine, né le strade, ma allora era il massimo della comodità). A bordo sei persone, l'autista e cinque viaggiatori. Nomi importanti. Carlo Francesco Giuseppe (professione arciduca e di lì a poco ultimo imperatore di casa Absburgo), Massimiliano (professione arciduca pure per lui, fratello minore di Carlo), Anton Gnirs (archeologo e restauratore-conservatore), Leopold Kupelwieser (industriale, figlio di Paul Kupelwieser) e l'i.er. capitano Carlo Bridiga. La macchina, quindi, stava procedendo lungo la Dignano-Valle. Ad un certo punto, in località Prostimo, l'autista si trova di traverso sulla strada dei massi. Certamente un ostacolo improvviso: forse l'autista avrà individuato il pericolo in ritardo, non avrà fatto in tempo a frenare... sia come sia, l'automobile superò la prima fila di pietre, patì lo scoppio di uno pneumatico, un altro si guastò e superata un po' di sabbia, per poco la vettura non finì contro la seconda barriera di pietra.
Un attentato alla Corona, architettato nei più minimi particolari, con un tempismo perfetto? Certo che di macchine non ne passavano proprio un'infinità, ma arrivare giusti giusti con le barriere proprio davanti all'automobile degli arciduchi... Quale cervello terroristico avrà architettato l'insieme? Eh, a volte si vedono complotti dove proprio non ce n'è nemmeno un'unghia. Anche i momenti più incisivi sono spesso più che fortuiti. Certo, i massi non piovvero dal cielo (che presumiamo terso e stellato, ma forse il nostro pensiero è solo elemento in funzione di una certa qual drammaticità dell'evento); come, allora?

Mihovil Butković, il «cervello» dell'operazione

Dietro a tutto c'era il cervello di tale Mihovil Butković "di Paškval e Marija n. Butković, nato a Gaiano il 2 settembre 1894 celibe, agricoltore, analfabeta, nullatenente, morigerato" (ecco la precisione e l'ordine dell'A, letta nella sentenza emessa nel Nome di Sua Altezza l'Imperatore dal tribunale circondariale di Rovigno il 16 marzo 1912). Un presunto attentatore diciassettenne! Che gli sarà passato per la testa? Niente. Nel senso di niente grandi disegni di destabilizzare la monarchia (come detto Carlo Francesco Giuseppe sarebbe diventato imperatore – l'ultimo –, ma ci vorrà un altro attentato, questo per davvero, nelle vie di Sarajevo). Il ragazzotto aveva voglia d'avventura, di un boccone di adrenalina. Per questo, poco prima dei fatti, tentò di convincere tale Martin Zulijani a porre pietre di traverso sulla Dignano-Valle, in località Prostimo, promettendo che così facendo avrebbe potuto vedere ribaltarsi qualche automobile e morire quanti a bordo.
Oggi si direbbe istigazione al delitto. Zulijani non si lasciò convincere: paura? cautela? senso civico? Poco importa: disse no e uscì da questa storia. Butković ebbe quindi come compagno di discutibile ventura tale Paškval Matias, "di Josip e Foška, nato a Gaiano l'8 aprile 1898, cattolico, scapolo, pastore, analfabeta, nullatenente, morigerato". Un coraggioso tredicenne, insomma, con tanto tempo e poco cervello. Attentatori con trent'anni in due.
Vennero presi e rimessi nelle mani della giustizia. Il 17 febbraio 1912 comparvero al cospetto della Corte del Tribunale circondariale di Rovigno, "*presieduta dal cavaliere Covaz, alla presenza del consulente Cegnar, del consulente Devetach e del giudice dottor Brumati, del praticante dottor Scomersich, verbalista... presenti il sostituto procuratore dottor Bencich e l'avvocato della difesa, cavaliere Rismondo*", che decise di punire Mihovil Butković a quattro mesi di prigione a regime duro, con assegnamento di letto duro per un mese, comminando a Paškval Matias tre settimane di carcere, con assegnamento di un letto duro per una settimana. Naturalmente, i due si sarebbero fatti carico solidalmente delle spese processuali e altri oneri. Certamente, per i nostri giovani nullatenenti sarà stato un bel grattacapo trovare soldi nelle tasche.

Carlo I d'Austria (1887-1922)

Anton Gnirs (1873-1933)

L'arciduca Massimiliano Eugenio d'Asburgo-Lorena (1895-1952), fratello minore del futuro imperatore Carlo I d'Austria

Le vittime scampate

Ma veniamo alle vittime scampate, a quelle più famose. Carlo Francesco Giuseppe, all'anagrafe Carlo Francesco Giuseppe Ludovico Uberto Giorgio Ottone Maria d'Asburgo-Lorena-Este (o, piuttosto, Karl Franz Josef Ludwig Hubert Georg Otto Maria von Habsburg-Lothringen-Este), regnò come imperatore Carlo I d'Austria, re Carlo IV d'Ungheria, Croazia, Slavonia e Dalmazia e re Carlo III di Boemia. Alla nascita era il quinto in linea di successione, dopo l'arciduca Rodolfo, suo nonno Carlo Ludovico, suo zio Francesco Ferdinando e suo padre Ottone Francesco.
Nel 1889 l'arciduca Rodolfo morì suicida a Mayerling e Carlo salì al quarto posto; nel 1896 suo nonno morì e Carlo si ritrovò al terzo posto; nel 1906, dopo la morte del padre, era secondo, dopo lo zio Francesco Ferdinando. La morte di Francesco Ferdinando nell'attentato di Sarajevo ne fece l'erede al trono. Carlo venne incoronato alla morte del prozio Francesco Giuseppe, avvenuta il 21 novembre 1916. Si spegnerà nel 1922, in esilio, in Portogallo. Nel 2004 è stato beatificato da Papa Giovanni Paolo II.
L'arciduca Massimiliano d'Austria (poi Maximilian Eugen Habsburg-Lothringen) era il fratello minore dell'imperatore Carlo I d'Austria. Nella Prima guerra mondiale servì nell'esercito austro-ungarico. Dopo la fine della guerra alcuni nobili e militari suggerirono che egli dovesse convincere suo fratello ad abdicare e nominarsi Reggente dell'Impero per il piccolo nipote Otto. Quando l'Austria diventò una repubblica, andò in esilio in Svizzera, poi in Baviera e più tardi si trasferì in Francia.
Leopoldo Kupelwieser era il figlio minore del più noto Paul Kupelwieser, l'industriale austriaco che ripulì le Brioni dalla malaria, facendone il buen ritiro e luogo di villeggiatura della Vienna bene, della nobiltà e dell'élite europee e mondiali. Leopoldo si occupava di turismo e commercio di vini e alla morte del padre prese la gestione delle isole Brioni.
Infine, Anton Gnirs, storico, archeologo e conservatore boemo. Oltre a insegnare presso il Ginnasio tedesco di Pola, lavorò con incarico di conservatore del Fiduciariato per la tutela dei monumenti (Pola, Pisino e Rovigno) e curatore della Collezione archeologica statale a Pola (lapidario all'Arena e Tempio di Augusto) ed è stato conservatore provinciale per il Litorale austriaco e la Carniola (sostituiva France Stelè). Il suo lascito nello specifico della ricerca e studio dei monumenti preistorici, romani e medievali è immenso. Alle Brioni, diede una mano a Kupelwieser a trasformare le isole da palude a luogo di villeggiatura di prim'ordine (si occupò degli scavi a Val Catena, tra l'altro). Gnirs non solo appoggiò il recupero di opere d'arte trasportate a Vienna durante il periodo bellico, ma donò pure allo Stato italiano la chiesetta di Sant'Antonio di Gimino, che aveva acquistato a proprie spese per salvarla dal degrado. Meno male che il disegno di Butković, di vedere ribaltare l'auto e morire quanti a bordo, non si realizzò. Chissà quale piega avrebbe preso la storia, non solo in questo estremo lembo di terra istriana, ma anche oltre.

COLPEVOLI

IN NOME DI SUA ALTEZZA L'IMPERATORE

Il Tribunale circondariale di Rovigno, presieduto dal cavaliere Covaz, alla presenza del consulente Cegnar, del consulente Devetach e del giudice dottor Brumati, del praticante dottor Scomersich, verbalista, nel trattare la denuncia del 31 dicembre 1911, n.ro St 113/11 contro Mihovil Butković e Paškval Matias
per il reato previsto dall'art. 87 del Codice penale, ovvero 237 e 269 in rif. all'art. 87 (...) alla presenza del sostituto procuratore dott. Bencich per l'accusa e dell'avvocato della difesa, cavaliere Rismondo,
ha giudicato
1) Mihovil Butković di Paškval e Marija n. Butković, nato a Gaiano il 2 settembre 1894, app. a Dignano, celibe, agricoltore, analfabeta, nullatenente, morigerato
2) Paškval Matias, di Josip e Foška, nato a Gaiano l'8 aprile 1898, app. a Dignano, cattolico, scapolo, pastore, analfabeta, nullatenente, morigerato

a

Mihovil Butković ad 1)
ai sensi dell'art. 259 n.ro 3 viene scagionato
dall'accusa di avere il 5 giugno 1911 istigato Martin Zulijani a porre pietre di traverso sulla strada Dignano-Valle, in località Prostimo, dicendo che così facendo avrebbe potuto vedere ribaltarsi qualche automobile e morire quanti a bordo, spingendo in questo modo il detto Zulijani a commettere reato come da art. 85 b) del Codice penale, senza però riuscire nel suo intento per tentennamenti del Zulijani, e quindi per reato contemplato dall'art. 9.87 del Codice penale.

b

Mihovil Butković ad 1)
Paškval Matias ad 2)
sono colpevoli
di avere posto, la sera del 5 giugno 1911, di traverso sulla strada Dignano-Valle grosse pietre; conseguentemente l'automobile, a bordo della quale viaggiavano le i. e r. Altezze il granduca Carlo Francesco Giuseppe e il granduca Massimiliano, l'i. e r. capitano Carlo Bridiga, il prof. dr. Anton Gnirs, l'industriale Leopold Kupelwieser e l'autista, urtò e superò la prima barriera di pietre, subendo danni per 200 corone, poiché uno pneumatico scoppiò e un altro si danneggiò; grazie a un mucchio di sabbia l'automobile non urtò la seconda barriera di pietre. Con ciò, agendo malvagiamente, i due hanno commesso reato come da art. 85.b del codice penale;
1. Mihovil Butković reato di cui all'art. 87 del Codice penale
2. Paškval Matias reato di cui agli artt. 237, 269 a del Codice penale, in riferimento all'art. 87 del C.p.
per cui vengono condannati
Mihovil Butković ad 1) in base all'art. 88 del C.p. alla pena diminuita in applicazione dell'art. 54 del C.p. a quattro mesi di prigione a regime duro, con assegnamento di letto duro per un mese
Paškval Matias ad 2), in base all'art 270 del C.p. a tre settimane di carcere, con assegnamento di un letto duro per una settimana.
Entrambi dovranno sostenere, in maniera solidale le spese processuali e ciascuno le spese esecutorie.

Rovigno, 16 marzo 1912
Covaz p.m.
Dott. Scomersich p.m.

la Voce del popolo – in più
Anno 18 / n. 154 / sabato, 18 giugno 2022
IN PIÙ Supplementi è a cura di Errol Superina
inpiustoria@edit.hr
Edizione **STORIA**
Caporedattore responsabile **Christiana Babić**
Redattore esecutivo **Ilaria Rocchi**
Impaginazione **Borna Giljević**
Collaboratori
Rino Cigui, Kristjan Knez, Carla Rotta e Denis Visintin
In copertina: Antonio Canal, L'ingresso del Canal Grande, ca. 1730