



Notiziario CSTN

GIUGNO 2020
N° 94



Notiziario CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

www.cstn.it

LEGA NAVALE ITALIANA

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana

Porticcio Molosiglio - 80133 Napoli - telef. 081.420.63.64 - e-mail: redazione@cstn.it

I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:

www.cstn.it - www.leganavale.it

ANNO IX - N° 94

NOTIZIARIO ON-LINE

giugno 2020

SOMMARIO

- | | | | |
|---|---------|---|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Le cartoline della Vela | pag. 18 |
| • Porti e Approdi delle Due Sicilie | pag. 2 | • Olimpiade di Napoli 1960 | pag. 23 |
| • La baracca Faggioni | pag. 9 | • I Grandi timonieri italiani | pag. 28 |
| • Una piccola avventura a bordo | pag. 12 | • Canottaggio . . . alla riscossa | pag. 30 |

EDITORIALE

Fare puntualmente il Notiziario ogni mese in periodo di pandemia, con le restrizioni fisiche che ci tengo separati e lontani dal luogo dove solitamente lavoriamo (il "Centro Studi" è chiuso dal 5 marzo), non è proprio la condizione ideale. Ma ce l'abbiamo fatta, e questo è un motivo d'orgoglio per i soliti addetti ai lavori. Le tradizionali rubriche degli argomenti trattati proseguono regolarmente: dalla serie tematica delle rare cartoline postali di Gianni Magnano, alla quindicesima puntata che conclude la storia dell'Olimpiade di Napoli curata da Sergio Pepe. Inoltre con questo numero: l'amico Formicola inizia per il Notiziario una documentata ricostruzione storica a puntate su "Porti e approdi delle Due Sicilia"; torna Admeto Verde con un'appassionante storia di uomini e navi; con la collaborazione dell'arch. Stefano Faggioni e le foto di Francesco Rastrelli festeggiamo i 100° anni di un piccolo gioiello, simbolo della poetica arte del maestro d'ascia, che sopravvive a Le Grazie (La Spezia) e per la "Posta al CSTN" . . . "Canottieri alla riscossa!"

Foto e grafica di copertina di Francesco Rastrelli. La foto di questo numero: Regate Vele d'Epoca a Porto Rotondo (da sin. "Elena" (1910) e "Moonbeam IV" (1914).

Hanno collaborato: *Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Giovanni Iannucci, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Francesco Rastrelli, Paolo Rastrelli, Carlo Rolandi, Admeto Verde*

CENTRO
STUDI
TRADIZIONI
NAUTICHE



... il porto
della cultura
del mare

POTETE SEGUIRCI ANCHE SU



COME @Tradizioninautiche, DOVE TROVERETE

TRA L'ALTRO L'ANTEPRIMA DEL PROSSIMO NUMERO

RITAGLI DI STORIA

Attraverso lunghi anni di studi e ricerche condotti in archivi pubblici e privati (anche esteri), Antonio Formicola, insieme a Claudio Romano, ha realizzato un considerevole numero di pubblicazioni, opere pregevoli ed apprezzate di altissimo valore storico-scientifico su tematiche navali tra cui in particolare quella sulla "Storia della Marina da guerra dei Borbone di Napoli", un'opera magna in ben quattro volumi per i tipi dell'Ufficio Storico della Marina Militare. Antonio Formicola, nei ritagli del suo incessante lavoro, segue il CSTN (di cui è collaboratore scientifico) e non dimentica il Notiziario per il quale ha preparato una storia sulla portualità del Regno delle Due Sicilie che pubblichiamo in varie puntate di cui la presente è l'introduzione. Grazie Antonio.



PORTI E APPRODI DELLE DUE SICILIE

Quadro generale della evoluzione delle opere strutturali del sistema portuale del mezzogiorno 1650 - 1860

(INTRODUZIONE)

ANTONIO FORMICOLA

La monarchia spagnola, all'inizio del suo dominio nel Mezzogiorno d'Italia (1503), si trovò nella particolare condizione di dover difendere le coste delle terre conquistate dalla potenza ottomana, che in quel periodo era in piena espansione.

La prima città ad essere fortificata fu Napoli poi si passò a tutte le altre città marinare che avevano le giuste connotazioni, geomorfologiche, per divenire delle buone basi navali di appoggio alla lotta contro la pirateria turca e barbaresca. Dopo la capitale un potente sistema di fortificazioni fu realizzato a Gaeta e successivamente anche a Baia fu costruita una fortezza a protezione di quella rada. Altre città dove si realizzarono opere di difesa militare furono Taranto, Crotone, Brindisi, Otranto, Manfredonia, Pescara e Civitella del Tronto che divennero in pratica delle piazzeforti marittime.¹ Ovviamente questi porti subirono una chiusura ai traffici con una grave ripercussione sugli scambi commerciali.



1- Questo dipinto, dei primi anni del '700 ci rende chiara l'idea dell'intensità del traffico di imbarcazioni che sussisteva nelle acque antistanti il porto della città di Napoli. G. Van Wittel, olio su tela - Dal Web.

A questo punto va specificato che i vicerè spagnoli poco si curarono dello sviluppo commerciale del Regno di Napoli anzi, sfruttarono al massimo il trasporto marittimo di derrate, che avveniva tra le tre sponde del regno, per risanare le deficitarie casse dello Stato.

In tutti i porti del regno furono erette delle dogane per la riscossione della tassa sulle merci importate ed esportate, dandone l'incarico a degli individui che presero la denominazione di *Mastro Portolano*.² Questi incaricati furono stabiliti nei principali porti ma ben presto iniziarono a comportarsi illecitamente poiché pur di ottenere un beneficio pecuniario personale, alteravano la quantità delle merci imbarcate/sbarcate, la capacità di carico dei bastimenti, o applicavano delle *informi tariffe* nel trasbordo delle merci da un bastimento all'altro e non solo in questo caso.

Va aggiunto che non era raro che la stessa partita di merci venisse più volte sottoposta a tassazione. Un esempio classico di come il malgoverno vicereale stroncasse qualsiasi potenzialità economica-commerciale nel meridione d'Italia ci viene dato da Nicola Fortunato che così si pronuncia: *“Il porto di Fortora fin dal 1602 era rinomato assai ad oggetto del suo Commercio per l'Adriatico, onde s'immetteansi per le Fiere del Regno le diverse Mercanzie. In tempo d'un tale Marino Negro, che facea colà da Commesso di varj Negozianti nazionali ed esteri; i Governadori della nostra Regia Dogana fecero destinare dalla R. Camera della Sommaria un Soggetto per regolare quel traffico, mercè i debiti diritti ad essa spettanti; onde furon sottoposte le mercanzie a pagamenti non consueti, e di gravezza tale che in pochi anni si andiede rallentando quel ricco trafico, e restò totalmente estinto il Commercio, col discapito de' Popoli, e della stessa Regia Dogana... ”*.³

Questo stato di cose ebbe, come logica conseguenza, lo sviluppo sulle coste del regno di un fiorente contrabbando che, ovviamente, era mal visto dalla Regia Corte. Pertanto il governo per evitare i traffici illeciti, a partire dal 1651, emanò delle apposite “Prammatiche” (Decreti) disponendo la chiusura di numerosi approdi-caricatoi esistenti sulla costa ionica-adriatica: *“S. Cesaria, Villanova, Torrevecchia, Torre di Leuca, Torre di Palo, S. Spirito, S. Vito, S. Menio, ed altri ancora..”*.⁴



2 - Il porto di Napoli era costituito da una struttura ad L formato dal molo Angioino e dal molo San Gennaro. Nel gomito era posizionato, su un'alta torre, il faro. Fino al 1840 l'ambito del porto accolse anche le navi militari. J.F. Hackert, olio su tela. Dal Web.

Il governo spagnolo, con la sua politica restrittiva, limitò enormemente gli scambi commerciali delle Due Sicilie negando così al paese uno sviluppo socio-economico essenziale. Infatti basta tener presente che nel 1631 sulle coste del regno, tra porti, approdi e caricatoi, si contavano ben 137 scali, di questi nel giro di un ventennio solo a 10 fu consentito di rimanere in attività chiudendo al traffico finanche Salerno ed Otranto. I porti che rimasero abilitati al carico/scarico delle merci furono: *“Napoli per la Terra di Lavoro, Vibonati per il Principato Citra, Belvedere per la Calabria Citra, Pizzo e Crotona per la Calabria Ultra, Taranto, Gallipoli e*

Brindisi per la Terra d'Otranto e Basilicata, Barletta per la Terra di Bari e Manfredonia per la Capitanata”.⁵

Di questa condizione approfittarono la Francia, l'Inghilterra e l'Olanda che avevano previsto nel Mar Mediterraneo un ulteriore smercio dei prodotti provenienti anche dalle loro colonie. Questi tre stati, nella seconda metà del '600, disponevano di una notevole flotta mercantile, e riuscirono ad ottenere dalla Spagna una efficace posizione di monopolio nel commercio marittimo con il Regno di Napoli, con un Trattato concluso a Madrid il 23 maggio del 1667.⁶

Indubbiamente il malgoverno dei vicerè spagnoli aveva favorito questo stato di cose, inoltre la società



3 - L'approdo di Aci Castello ubicato in prossimità del porto di Catania. J.F. Hackert, olio su tela. Dal Web.

meridionale era ancora basata sul sistema feudale (una nobiltà prettamente agraria avida di denaro), che per l'approdo dei navigli nei porti pretendeva una gabella per *ancoraggio*, *falangaggio*, *savorra*, *carena* ecc., danneggiando ulteriormente il commercio regnicolo.

Ovviamente i feudatari esigevano solo gabelle e non erano interessati a spendere denaro per migliorare le opere pubbliche. Di conseguenza anche il sistema portuale del Regno versava in condizioni disastrose, con danni difficilmente recuperabili a breve termine.

Carlo di Borbone nella sua lungimiranza intravide il futuro economico del proprio regno negli scambi commerciali, e comprese quindi l'importanza di avere grandi ed efficienti porti, insieme ad una consistente flotta sia militare che mercantile.

Il nuovo sovrano, durante il suo regno (1734 - 1759), emanò vari provvedimenti tesi al riacquisto ed al miglioramento degli impianti esistenti nonché alla realizzazione di nuovi porti progettati, in parte, dall'ingegnere "idraulico" *Giovanni Bompiede*. Inoltre ratificò una serie di riforme miranti soprattutto al rilancio della marineria del Regno e dell'economia dello Stato. Le nuove norme innescarono anche la formazione di un nuovo ceto mercantile che nel tempo abrogherà l'antica nobiltà agraria nella guida amministrativa ed economica delle città.

La sistemazione del porto di Napoli, avvenuta tra il 1739 e il 1745, fu solo l'inizio difatti il sovrano già nel 1739 aveva istituito un ente tecnico denominato Soprintendenza de' Porti e Moli del Regno guidata dall'ingegnere *Giovanni Filingieri*. A questo organismo facevano capo tutti gli affari relativi ai progetti, alla direzione ed alla esecuzione delle strutture portuali. Per la gestione economica delle opere venivano nominate in loco delle opposte Giunte ed il loro operato era controllato dal Ministero. Il parere definitivo sulla bontà delle opere realizzate spettava al Comandante Generale della Real Marina Don Michele Reggio. Quest'ultimo però non era un tecnico ed il suo beneplacito era legato unicamente alla grande importanza della carica ricoperta.

Prima di dare uno sguardo generale a quelle che erano le condizioni del sistema portuale del Regno, ed il suo successivo sviluppo, è bene specificare che alla fine del Seicento la denominazione di "porto" non individuava espressamente uno specchio d'acqua difeso da un molo artificiale e dotato di banchine. Difatti venivano definiti porti anche tutte quelle insenature naturali, che per la loro morfologia costituivano un efficace riparo ai navigli durante le tempeste e anche quelle che, possedendo un minimo di attrezzature (falanghe, pontili in legno), consentivano il carico/scarico agevole delle merci.

Lungo il litorale tirrenico, partendo dal confine con lo Stato della Chiesa, si trovavano gli scali di Gaeta, Mola

di Gaeta, Baia, Pozzuoli, Napoli e Castellammare di Stabia; tutti questi porti, tranne quello stabiese, avevano numerosi condizionamenti dovuti proprio alla mancanza di una manutenzione ordinaria ultracentenaria. Va ricordato inoltre che anche l'isola di Ponza possedeva un piccolo porto.

Proseguendo verso Sud vi erano gli approdi di Amalfi, Salerno, Palinuro e Reggio⁷ condizionati spesso dalle mareggiate e dai venti dominanti. Oltre i citati porti-approdi lungo la costa tirrenica vi erano i due porti naturali di Sapri e Tropea e non mancavano degli ancoraggi chiamati caricatoi⁸ dove i bastimenti stivavano per lo più carbone (litorale romano), legname lavorato (litorale calabro) o anche merci di contrabbando.

I principali porti della Sicilia erano ovviamente Palermo e Messina a cui facevano seguito Siracusa, Trapani, Catania e Augusta. Nell'isola vi erano anche sei grandi caricatoi due ubicati sulla costa nord (Castellammare e Termini) e quattro situati sulla costa meridionale (Sciacca, Girgenti, Licata e Terranova) dove le imbarcazioni caricavano centinaia di tonnellate di grano destinate alle città di Napoli, Livorno, Genova, Barcellona e Cadice.

Sulla costa ionica i porti di maggior rilievo erano quelli di Crotona, Taranto e Gallipoli quindi i tre caricatoi di Roccella, Cariati e Rossano.

Proseguendo sulla costa adriatica scali di una certa importanza erano quelli di Brindisi, Bari, Ortona e Pescara a cui facevano seguito vari approdi-caricatoi: Otranto, Monopoli, Mola di Bari, Giovinazzo, Molfetta, Bisceglie, Trani, Barletta, Manfredonia, Vieste, Termoli, Ortona, Giulianova e Martinsicuro (sul confine con lo Stato Pontificio).

La maggior parte dei porti pugliesi dopo Otranto, erano tutti danneggiati dall'insabbiamento, difatti le spiagge della Puglia conservano contorni quasi invariabili: tutte hanno un fondo or ghiaioso or sabbioso: tutte hanno per lungo tratto dal lido acque poco profonde. Quindi, o la corrente litorale (se si vuol così potente) o le correnti diverse (come è più verisimile) trasferiscono e sollevano verso i porti gran quantità di materiali.⁹

Durante il periodo della reggenza si verificò molto lassismo e Ferdinando IV, intorno al 1770, bloccò tutti i lavori che erano in corso nei porti (Salerno, Crotona, Brindisi, Trani, Girgenti, ecc.) e ne abolì le Giunte. Nominata una commissione di tecnici il re chiese a tale consesso di: "... esaminare questo importantissimo affare, nel quale (egli era) stato pessimamente servito e in parte anche rubato".

Con l'arrivo di John Acton anche la politica marittima ebbe un nuovo impulso, difatti i traffici di cabotaggio tra le tre sponde del regno ebbero un notevolmente incremento mentre il porto di Napoli continuò ad essere il maggior punto di riferimento del trasporto marittimo, specialmente per quello proveniente dal di fuori del Mediterraneo. Ovviamente per i porti del regno furono determinati ulteriori miglioramenti.

Tra il 1775 ed il 1782 fu portato a compimento il porto di Salerno mentre nuovi interventi furono fatti sulla costa adriatica per i porti di Trani, Barletta e Gallipoli. Lavori molto importanti furono eseguiti a Brindisi; il canale di accesso al porto interno ebbe una prima sistemazione, su progetto dell'ingegnere Andrea Pigonati.

Una vera particolarità risultò la costruzione del piccolo porto del Granatello realizzato esclusivamente per il diporto del re, poiché l'approdo divenne parte integrante delle "Reali Delizie di Portici".

Tra le tante novità per la gestione



4 - Pianta del porto naturale di Messina dalla quale si rilevano anche tutte le strutture difensive realizzate durante il periodo del vicereame spagnolo (Prima metà sec. XVIII). José Carrillo de Albornoz, disegno acquerellato. A.S.NA.

degli ambiti portuali, per ognuno dei quali si designò un responsabile (detto capitano del porto), vi fu la conferma di un incaricato quale “Soprintendente Generale de’ porti del Regno”: uno per il continente ed uno per la Sicilia.

In quest’ultima isola, con Real Ordine del 5 settembre del 1784, il porto di Messina fu dichiarato “franco”; in conseguenza di tale disposizione lo scarico delle merci in questo approdo aumentò notevolmente.

Con l’arrivo a Napoli di Gioacchino Murat (4 ottobre 1808) si intraprese una novella politica marittima indirizzata a migliorare le strutture dei porti e dei cantieri navali esistenti. In quest’ottica con il R.D. del 18 novembre 1808 fu istituito un “Corpo Reale d’Ingegneri di Ponti e Strade” al quale fu affidato, tra l’altro, lo studio delle strutture portuali e del loro ripristino. Successivamente (R.D. n. 1023 del 13 agosto 1811) venne stabilita, in Napoli, una “Scuola Reale Politecnica e Militare” ovvero una scuola atta alla preparazione di nuovi ingegneri.

Dopo la seconda restaurazione borbonica (1815), Ferdinando I re delle Due Sicilie emanò validissime leggi di navigazione.

Con le nuove Ordinanze Generali della Real Marina, promulgate il 1° ottobre del 1818, i porti delle Due Sicilie furono individuati in quattro classi e divisi in circondari marittimi. Gli unici porti di prima classe erano Napoli, Messina e Palermo: porti di seconda classe erano Castellammare, Gaeta, Pozzuoli, Siracusa, Augusta e Trapani; porti di terza classe erano Procida, Ponza, Salerno, Crotone, Taranto, Gallipoli, Brindisi, Barletta, Manfredonia, Girgenti; porti di quarta classe erano Maratea, Pizzo, Reggio Calabria, Ótranto, Bari, Tremiti, Pescara, Milazzo, Catania, Cefalù, Marsala, Lipari e Pantelleria.



5 - Una bella veduta dell’approdo dell’isola di Lipari. J.F. Hackert, olio su tela. Dal Web. Napoli).

Va rilevato che con le ordinanze del 1818, fu stabilito anche quali dovevano essere i doveri dei Capitani di Porto, tra cui quello di curare la migliore conservazione dei rispettivi ambiti portuali e di rimettere mensilmente al Soprintendente Generale dei porti del Regno "un prospetto dello stato dei porti e delle macchine che vi esistono per i lavori ordinari come pure delle riattivazioni necessarie, onde provocarsi dallo stesso le nostre sovrane determinazioni". Le principali macchine presenti allora nei porti erano i cosiddetti “Cavafondo o cavafango” ovvero delle imbarcazioni dotate di ruote con secchie atte a dragare i fondali del porto.

Rimanevano porti curati dall’amministrazione della Real Marina e pertanto detti militari: Gaeta, Baia, Granatello (Portici), Castellammare di Stabia, Crotone, Taranto, Brindisi, Manfredonia e Tremiti (Decreti del 3 settembre e del 14 ottobre del 1813). Tutti gli altri furono dichiarati mercantili e pertanto la loro gestione dipese prima dal Ministero degli Affari Interni e successivamente da quello dei Lavori Pubblici. Per l’amministrazione di tali approdi furono emanati i regolamenti sovrani del 20 settembre del 1816, del 28

febbraio del 1826, del 30 agosto del 1840 e del 16 febbraio del 1841.

Nel 1824 fu finalmente promulgato il Real Decreto che pareggiava i dazi del 10% in meno sulle merci sbarcate con il preciso scopo di favorire la ripresa economica ed il miglioramento della bilancia commerciale del Regno nei confronti di Francia ed Inghilterra. Tale normativa apportò notevolissimi benefici alle esportazioni, e permise enormi recuperi di competitività sui mercati europei nei confronti di merci provenienti dalla Grecia e dall’Africa. Ovviamente i traffici nei porti nazionali aumentarono enormemente.

Tra il 1818 ed il 1828 furono effettuati numerosi miglioramenti ai porti del regno e progettate alcune nuove strutture dall’ingegnere dei porti Giuliano de Fazio. Quest’ultimo aveva proposto di realizzare sulla costa adriatica dei moli con trafori per evitare il rapido insabbiamento dei fondali.

Con l’avvento al trono di Ferdinando II il sistema portuale del regno continuò a ricevere ulteriori miglioramenti. Prima di inoltrarci nei particolari, sulla realizzazione delle opere strutturali, è opportuno specificare che i porti commerciali, con i RR.DD. del 15 e del 31 luglio del 1830, furono posti sotto il controllo della “Amministrazione Generale di Ponti e Strade”.¹⁰ A questo organismo, dotato di specifici ingegneri specializzati in materia, fu attribuito il compito di provvedere a far redigere i progetti ed esaminare l’esecuzione dei lavori. La parte economica doveva essere gestita invece dai rispettivi comuni che, ricevuti i fondi, con delle commissioni ad hoc vigilavano sull’andamento delle opere in corso.

Nel 1834 il re diede il via ad un progetto di rilancio e a nuovi lavori per il porto di Brindisi (terminati definitivamente nel 1856) che il sovrano verificò personalmente in più occasioni. Altre ristrutturazioni importanti furono fatte sia al porto di Gallipoli, sia a quello di Catania.

Va specificato inoltre che con Risoluzione Sovrana del 21 maggio del 1843 la “conservazione”, ovvero la manutenzione ordinaria e straordinaria, dei porti mercantili passò a carico del Real Ministero della Finanza e nel relativo bilancio fu stabilito un budget da destinare all’acquisto di un “cavafondo a vapore” (draga) e per la relativa manutenzione.

Ferdinando II, imitando il nonno Ferdinando I, che si era fatto costruire un porto al Granatello di Portici nel 1774, fece realizzare nell’isola di Ischia, nel gennaio del 1853, un porticciolo in prossimità della villa reale che egli frequentemente raggiungeva nei mesi estivi.

La mancanza di porti sulla costa calabra-tirrenica rappresentava una grave carenza per la navigazione di cabotaggio pertanto, nel gennaio del 1848, si costituì una commissione affinché si fossero individuati i tratti di costa più appropriati per stabilirvi degli approdi. Di lì a qualche mese la commissione riconobbe idonee le seguenti località: Scilla, nel Golfo di Gioia, per la costruzione di un braccio di molo con la relativa scogliera di protezione; Tropea per la realizzazione di un molo in continuazione dello “Scoglio di S. Leonardo”; Pizzo per la edificazione di un “frangi-onde alla Punta del Macello per l’approdo dei vapori”; Palmi per la costruzione di una banchina; Reggio: soppressa l’ipotesi della costruzione di un porto fu prevista la sistemazione di “casce d’ormeggio nella rada di Reggio”.¹¹

Prima di chiudere questa introduzione è d’obbligo dare un cenno su una delle più importanti innovazioni iniziate durante il regno di Ferdinando II. Nel mese di giugno del 1841 Ferdinando II incaricò il Ministro degli interni Nicola Santangelo di costituire una commissione per stabilire un nuovo e più funzionale sistema di fari nel Golfo di Napoli “... come saggio di un sistema di fari e fanali da tutto circondare i Reali Domini”. L’ammodernamento dei segnalamenti marittimi consentiva di navigare lungo le coste con maggior



6 - Pianta del porto di Trani (1746). C. Vetromile, disegno acquerellato. ASNA.

sicurezza essenzialmente di notte o con scarsa visibilità.

La commissione fu composta dal fisico Macedonio Melloni, dall'Alfiere di Vascello Giovanni Vacca e dall'ingegnere "de' Ponti e Strade" Ercole Lauria. Questo consesso effettuò tutti i sopralluoghi necessari e dopo circa un anno produsse la seguente relazione:

“1° Un faro di I ordine a rotazione in Capri sulla punta della Carena, con eclissi di un minuto, visibile a mg. 30 almeno.

2° Sulla Torre della Campanella un faro di IV ordine stabile visibile a mg. 10.

3° A Castellammare un faro di IV ordine a rotazione con eclisse di tre minuti visibile a mg. 10.

4° Sul molo di Napoli un faro di III ordine con periodo rotatorio di due minuti in due minuti, visibile a mg. 20 almeno.

5° Nell'entrata del porto di Napoli alla punta del molo S. Gennaro un fanale di V ordine stabile visibile a mg. 6.

6° A Nisida un faro di IV ordine a rotazione con un periodo di 90 secondivisibile a mg. 15.

7° Sul Fortino Tanaglia di Baia un fanale stabile di V ordine visibile a mg. 5

8° Sulla Torre di Capo Miseno un faro di II ordine ad eclissi con periodo di 30 secondi, visibile a mg. 25.

9° Sulla Punta Ciuppetto di Procida un faro di IV ordine stabile, visibile a mg. 10.

10° Sulla Punta Caruso di Ischia un faro di I ordine stabile visibile a mg. 26 ”.

Riscontrati i vantaggiosi risultati del nuovo sistema di segnalamento marittimo il sovrano, con Real Rescritto del 3 settembre 1857 incaricò la Commissione, istituita nel Consiglio di Ammiragliato, di approntare un “Piano generale per l'illuminazione sistematica delle coste de' Reali Domini di qua dal faro”.¹²

Il consesso, presieduto dal Retro-Ammiraglio PierLuigi Cavalcanti, a metà marzo del 1859 presentò a Giuseppe Carelli “Ufficiale incaricato de' porti, fari e lazzaretti nonché delle opere speciali nel Real Ministero de' Lavori Pubblici”, il piano completo per “...L'illuminazione del litorale della parte continentale del Nostro Reame”, per il quale erano previsti 67 fari di cui 16 già in funzione e 51 da costruirsi. Il progetto fu approvato totalmente da Ferdinando II e reso esecutivo con il Real Decreto del 24 marzo 1859.

NOTE

1 - Cfr.: L. Santoro, *Castelli angioini e aragonesi nel Regno di Napoli*, Rusconi Immagini, Milano 1982.

2 - Il Portolano era un Ufficiale posto alle dirette dipendenze della Real Camera della Sommaria. Egli, in qualità di doganiere, aveva il mandato di esigere nei porti i dazi per le merci che venivano esportate, e di sorvegliare che non avvenissero contrabbandi, ovvero esportazione/importazione di merci non autorizzate. Ogni porto importante aveva un Mastro Portolano e spesso costui veniva coadiuvato da ufficiali a lui subordinati chiamati portolanoti che potevano essere inviati anche negli approdi circostanti.

3 - Cfr.: N. Fortunato, *Riflessioni intorno al commercio antico, e moderno del Regno di Napoli*, Stamperia Simoniana, Napoli 1760, pag. 70, nota 1.

4 - Ibidem, pag. 182.

5 - Cfr.: M. Sirago, *Le città e il mare – Economia, politica portuale, identità culturale dei centri costieri del Mezzogiorno moderno*, E.S.I., Napoli 2004, pag. 24.

6 - Questo accordo, che prevedeva l'esenzione dal pagare qualsiasi tariffa sia doganale sia feudale sulle merci, fu confermato nuovamente con il Trattato di Utrecht nel 1713 e dal Trattato di Vienna del 1731 rimanendo praticamente in vigore per più di un secolo.

7 - Il porto di Reggio Calabria fu realizzato dopo l'Unità d'Italia.

8 - All'epoca erano definiti caricatoi quelle piccole cale o spiagge, manchevoli di qualsiasi struttura adatta a favorire l'approdo di bastimenti di un certo tonnellaggio. Di conseguenza i legni mercantili ancoravano in prossimità della relativa costa e le derrate (grano, orzo, olio, mandorle, zucchero, ecc.) venivano portate sottobordo da piccole imbarcazioni che facevano la spola tra la nave ed il caricatoio.

9 - Cfr.: G. Ceva Grimaldi, *Itinerario da Napoli a Lecce e nella Provincia di Terra d'Otranto nell'anno 1818*, Tipografia Porcelli, Napoli 1821, pag 29.

10 - L'Amministrazione Generale di Ponti e Strade era l'erede della Direzione Generale di Ponti e Strade del decennio francese. Con il R.D. n. 146 del 26 novembre del 1821 ebbe attribuite competenze in materia di acqua e foreste e con decreto n. 571 del 25 febbraio del 1826 altre competenze relative alla caccia. Con il R.D. del 17 novembre del 1847 l'amministrazione, dipendente prima dal Ministero dell'Interno e successivamente da quello delle finanze, passò al Ministero dei Lavori Pubblici.

11 - Cfr.: G. Carelli, *Sommario di un reso-conto de' porti fari e lazzaretti costruiti in costruzione od in progetto*, Napoli 1858, pagg. 51-57.

12 - Cfr.: *Annali Civili del Regno delle Due Sicilie*, anno 1843, vol XXXI, pagg. 109-119: Nuovo sistema di fari nel Regno.

LA BOTTEGA DEI MAESTRI D'ASCIA

In attesa di poter riprendere la pubblicazione dei nostri incontri con i maestri d'ascia, vogliamo presentare ai nostri lettori un piccolo gioiello: una rara ed esclusiva vecchia bottega di mastri d'ascia nel Golfo di La Spezia, conservata e custodita gelosamente dalla famiglia Faggioni ancora oggi un nome nell'arte delle costruzioni di legno. Con questo articolo abbiamo il piacere di festeggiare i 100 anni di questo piccolo e impareggiabile tesoro, simbolo e testimonianza del nobile mestiere dei masti d'ascia.

(FOTO di Francesco Rastrelli)

COMPIE 100 ANNI

la “Baracca Faggioni” di Cadimare

La Spezia - 1920

Il borgo marinaro di Cadimare la conosce come ‘Baracca’. Da sempre essa rappresenta un esempio per tutti coloro che, lavorando con il Mare, hanno fatto di questo luogo un punto di riferimento per costruzioni e riparazioni di barche e un punto di incontro ove ascoltare incantevoli storie di mare e scambiare quattro chiacchiere con chi per anni ha aperto, ogni giorno, questa operosa bottega.



La Baracca è un piccolo e semplice capanno di 8 metri per 5. Il tetto in lamierino ondulato, le pareti esterne in doghe di larice incuneate nel pavimento di larghi tavoloni di pino.

Essa è l'ultima testimonianza, nel golfo di La Spezia, di un laboratorio-fucina del “Mastro d'ascia”.

Costruita nel 1920 da Guido Faggioni e dai suoi fratelli, tutti maestri d'ascia, di fronte alla propria dimora in un'area oggi di proprietà dell'Aeronautica militare, è una delle più datate concessioni demaniali del Golfo dei Poeti. Negli Anni Trenta, quando il Regime impose a Cadimare la costruzione di una base per idrovolanti, la Baracca venne fatta slittare fino all'attuale sito, prospiciente il mare.

In questo luogo le barche si concepivano, si tracciavano e si costruivano con il “garbo”, ovvero con quella sensibilità che è anch’essa parte, forse la più importante, di quello che oggi chiamiamo “know how”; la stessa sensibilità che è alla base di qualsiasi arte quale quella del mastro d’ascia, progettista e interprete di ogni scafo da costruire.

Tra le molte imbarcazioni uscite dal laboratorio dei fratelli Faggioni la realizzazione, nel 1934 della nuova barca da regata per il Palio del Golfo. Un “violino” composto da ordinate di olmo, fasciame di Douglas di 6 mm di spessore che, per il suo straordinario peso di soli 54 Kg e per le rivoluzionarie forme dello scafo, dettò per primo i canoni del regolamento della prestigiosa competizione tra le borgate del Golfo. Regolamento rimasto in vigore fino alla fine degli anni Settanta quando un altro mito, progettato dal compianto Yacht designer Ugo Faggioni (figlio di Guido), costrinse i commissari a modificare le regole per porre fine alle ripetute e schiacciante vittorie della ‘barca della borgata di Cadimare’.

Era il luglio del 1934 quando la madre dei fratelli Faggioni, Isolina, lasciò questa vita. Il competitivo ‘violino di mare’, di proprietà privata della famiglia Faggioni, come le precedenti che avevano rappresentato Cadimare nel Palio, venne pittato di nero per onorare il recente lutto. Vincendo anche quell’anno la rivincita del Palio, l’elegantissima imbarcazione passò alla storia come il *Gatto nero*, e il suo mito ancor oggi aleggia nei ricordi dell’intera borgata.



Gli anni passarono e la Baracca divenne nel tempo sempre più attiva, una fucina da cui uscirono gozzi e canotti commissionati al buon Guido da varie parti del Golfo. Lì dentro si riparavano e si calafatavano tutte le imbarcazioni dei pescatori locali che affidavano alle mani esperte di Guido la loro preziosa fonte di sostentamento. Con la sua scomparsa, avvenuta nel 1977, la Baracca rimase parzialmente attiva grazie alla volontà dei figli Ugo e Francesco che videro in un “allievo” di Guido, Carlo Maddaluno, meglio conosciuto come Carletto, la persona più adatta per mantenere in vita quei metodi di lavorazione artigianale di cui già allora era iniziato il declino. Per anni, nelle ore libere, Carletto aiutava per puro diletto tutti coloro che necessitavano di interventi più o meno importanti sui loro scafi in legno.

Dal 2006 Stefano Faggioni, figlio di Ugo e titolare del noto Studio di Yacht Design, insieme con lo zio Francesco, la offrono in prestito al Comune di La Spezia come ‘contenitore-museo’ di quello che fu la fucina di un grande mastro d’ascia.



La Baracca è la memoria. Memoria storica e colta del nostro Mare, intonsa testimonianza di un puro e orgoglioso passato in cui il borgo ancora si rispecchia e dove riconosce le proprie origini opposte al caotico mondo contemporaneo. Tutto lì dentro trasuda mestieri ancora vivi e tutto restituisce armoniose note poetiche. Visitandola si coglie la bella sensazione di trovarsi immersi nei sapori di un tempo, tra migliaia di strumenti da lavoro perfettamente allineati, legnami a stagionare pronti per fasciare il

gozzo iniziato da Guido e lasciato poi incompleto alla sua morte. Ecco il pentolino ancora colmo di pece cristallizzata, la stoppa e il maglio dentro la “marmotta” pronti per il calafataggio, gli odori e i profumi dei legni che in quel piccolo tempio hanno perso tutti i loro segreti. Il *Gatto nero* è appeso alle travi come oggetto da museo entrato nella leggenda e nella storia di una borgata fortunatamente ancora molto attiva e bisognosa di risvegliare tradizioni perdute e, per questo, mitizzate. Stefano Faggioni vi crea piccoli eventi mentre lo zio Francesco accoglie regolarmente turisti, scolaresche e appassionati che si siedono ancora dentro alla Baracca ad ascoltare le storie di Mare. Uomini della borgata ancora attivi e desiderosi di insegnare il proprio mestiere come Fabio Castiglia (ricordiamo l’esperienza del V Remo) vi si recano quotidianamente per mantenere in minimo movimento l’ingranaggio di una vita di mare che gira con il giusto ritmo lento e denso di poesia. E la memoria rivive indenne come è giusto che sia... come nei paesi più civilizzati, come eravamo noi quando esaltavamo le nostre origini anche attraverso il mantenimento degli antichi mestieri.



Admeto Verde, ingegnere navale e collaboratore scientifico del CSTN, segue attivamente la nostra attività ed in particolare il Notiziario inviando i suoi contributi. Protagonisti della storia che l'amico Admeto ci racconta sono questa volta gli equipaggio e una nave, la "Citta di Abbazia" che già dagli anni '50 collegava Napoli, Capri e Sorrento nella indimenticabili gite che tutti ricordiamo. Particolarmente toccante il rapporto fraterno tra i napoletani e i profughi dalmati che numerosi furono accolti nel nostro Golfo come nel resto dell'Italia. Per anni il 15 giugno festa di S. Vito, patrono di Fiume e di Forio, a bordo dell'Abbazia, la comunità fiumano-dalmata si riuniva per festeggiare il Santo.



UNA PICCOLA AVVENTURA A BORDO

Breve storia di un capitano da Cherso a Capri e di una nave da Fiume a Napoli

ADMETO VERDE

Tanto si è scritto sull'esodo delle popolazioni istriane, fiumane e giuliane in generale al termine della seconda guerra mondiale. Senza voler minimamente sminuire la tragica portata degli avvenimenti, è interessante notare che l'esodo, oltre che gli uomini, riguardò anche le navi.

La Società Anonima di Navigazione Fiumana, che aveva sede a Fiume ed era presieduta dal senatore Riccardo Gigante e diretta dal commendator Costantino Simeone, prima della guerra era assegnataria dei servizi marittimi sovvenzionati del Quarnaro e dell'Adriatico Orientale. Allo scoppio delle ostilità aveva una flotta di 15 navi, tra cui le modernissime motonavi gemelle *Abbazia* e *Laurana*, di 390 tsl, costruite nel 1939 dai locali Cantieri del Quarnaro per la linea della Riviera. Al momento della progettazione la società aveva

considerato la possibilità di dotare le due navi di impianto di propulsione «Voith-Schneider», e per questo aveva fatto provare le carene alla Vasca Navale di Roma; alla fine si optò per una convenzionale propulsione a due eliche, ma il disegno particolare della carena rimase. Di notevole interesse, anche estetico, il disegno aerodinamico del ponte di comando, col fumaiolo «a bolide» raccordato al casotto della timoneria.

Tralasciando le vicende belliche, diciamo subito che le navi della Fiumana furono abbastanza fortunate, poiché tranne la motonave *Lorenzo Marcello*, affondata nel 1943, tutte le altre sopravvissero, anche se alcune, catturate, navigarono sotto altre bandiere.

La motonave *Abbazia*, protagonista della nostra storia, fu requisita a Fiume nell'aprile 1941 e utilizzata lungo la costa dalmata per missioni di trasporto personale e materiale; in un primo momento era stata destinata a essere trasformata in nave soccorso aerei come la gemella *Laurana* (il materiale era già stato preparato), ma il progetto fu poi accantonato perché si era reso disponibile allo scopo il piroscalo *Capri* della SPAN. Nel giugno 1943 fu derequisita dalla Regia Marina e lasciò Fiume per Brindisi, dove stavolta fu requisita dal ministero delle comunicazioni per conto delle Ferrovie dello Stato. Messa in servizio lungo le coste ioniche, fu poi derequisita dalle FS il 3 settembre, per essere nuovamente requisita dalla Regia Marina, rimanendo nel



1 – Copertina di un orario della Fiumana



2 - Il varo dell'Abbazia ai Cantieri del Quarnaro di Fiume nel 1939: la bottiglia di spumante si infrange sullo scafo.

settore ionico. A un certo punto fu posta, come la maggior parte delle navi italiane, sotto controllo alleato, venendo restituita all'amministrazione italiana nel giugno 1945. Finalmente l'*Abbazia*, che intanto era stata trasferita al compartimento marittimo di Civitavecchia, fu radiata dal ruolo del naviglio ausiliario dello stato il 16 maggio 1946, e fu restituita nelle disponibilità dell'armatore un mese dopo, quando nel frattempo era giunta a Napoli, con buona parte dell'equipaggio fiumano.

Se la Fiumana poté dirsi abbastanza fortunata per le navi, non lo fu per il resto. Il 3 maggio 1945 Fiume era stata invasa dagli jugoslavi, e il presidente Gigante fu catturato e fucilato; il cadavere fu gettato in una foiba. La società, che intanto aveva trasferito la sede legale a Venezia, aveva praticamente perso tutti i settori di traffico. Simeone, invece, assunse la direzione della Sidarma, altra importante compagnia di navigazione fiumana che pure, prudentemente, aveva trasferito la propria sede a Venezia.

La Società Partenopea di Navigazione, assuntrice dei servizi sovvenzionati dell'arcipelago Campano, si trovava in una situazione opposta a quella della Fiumana: aveva perso alcune navi in guerra (una, il *Santa Lucia*, con un pesante bilancio di vite umane), altre necessitavano lavori di riparazione anche notevoli, ma nel contempo aveva fretta di ripristinare in modo stabile le proprie linee.

La disponibilità dell'*Abbazia* era quanto di meglio si potesse auspicare in tali circostanze. Dopo essere stata derequisita il 16 giugno 1946 l'unità entrò in servizio sulla linea postale Napoli – Capri in noleggio alla SPAN, mantenendo l'equipaggio della Fiumana. Il comandante titolare era Romano Petrani, nativo dell'isola di Cherso ma residente a Fiume. Prima della guerra era stato uno dei capitani più in vista della società, al comando delle cui navi percorreva le rotte del Quarnaro e della Riviera di Abbazia; nelle sere d'estate era lui a condurre il vaporetto nelle gite serali da Fiume denominate "Fresco in Mare". Come primo ufficiale era imbarcato Antonio Petrani, originario di Lussinpiccolo e omonimo, nonché lontano parente del capitano Petrani. Alle dipendenze della Fiumana c'erano anche molti elementi marchigiani (originariamente dipendenti della S.A.I.M. di Ancona, una compagnia in precedenza assorbita) per cui sull'*Abbazia* imbarcarono anche il comandante Bilò e il direttore di macchina Giaccaglia.

Nel 1949 la proprietà dell'*Abbazia* passò dalla Fiumana alla società «Armanavi», che era stata costituita in precedenza a Venezia appunto con lo scopo di gestire le navi della Fiumana. L'Armanavi trasferì la sua sede a Napoli il 10 settembre 1949 e, controllata dalla SPAN, funzionò da quel giorno come sua sussidiaria risultando come proprietaria di alcune navi.

L'*Abbazia* diventerà una delle principali protagoniste sulle rotte del golfo di Napoli, e negli immediati anni del dopoguerra contese al piroscafo *Capri* il ruolo di nave ammiraglia. A bordo dell'*Abbazia* fu festeggiato, nel 1950, il venticinquesimo anniversario della costituzione della SPAN.

La Fiumana vide molte delle sue navi trasferirsi nel Tirreno, così nell'aprile 1947 arrivò a Napoli, in noleggio alla SPAN, anche il piroscafo *Lussino* (221 tsl), costruito a Lussinpiccolo nel 1912, adibito alla linea turistica Napoli – Sorrento – Capri; dopo una parentesi a noleggio della Navigazione Toscana, dall'ottobre 1947 a metà 1949, il piroscafo rientrò a Napoli e fu inserito dalla Fiumana nella trattativa per la vendita dell'*Abbazia* e quindi ceduto alla SPAN “a buon prezzo”. Il *Lussino*, capace di trasportare 400 passeggeri in classe unica, fu accettato dal Ministero della Marina Mercantile per l'esercizio delle linee sovvenzionate, e pertanto venne posto in esercizio, registrato però in nome dell'Armanavi e da questa formalmente noleggiato alla SPAN.

Proprio l'*Abbazia* il 31 ottobre 1952 fu protagonista di un drammatico evento, per fortuna conclusosi a lieto fine. Quel giorno la nave era partita da Napoli per Capri alle dieci, con mare mosso e un impetuoso vento di ponente – libeccio, con circa 450 passeggeri. Al comando c'era Romano Petrani, che aveva stabilito la sua residenza a Capri, come avevano fatto altri dei marittimi-esuli dell'*Abbazia* (tra cui il primo ufficiale Antonio Petrani), in quanto nel 1946 la nave era di base sull'isola.

All'entrata del porto di Capri il capitano Petrani, proprio al momento di iniziare la manovra d'attracco, fu colto da un grave malore e si accasciò sul ponte. Il primo ufficiale si era già portato al suo posto di manovra a poppa, così in quel momento in plancia assieme al comandante c'era solo il marinaio al timone, Cristoforo Budicin, istriano, di Rovigno, il quale era giunto esule a Napoli con la famiglia nel 1948, e dove prontamente aveva trovato imbarco con la SPAN. Egli, quindi, non faceva parte dell'originario equipaggio della nave.

Budicin ebbe la prontezza di chiamare subito macchine indietro al telegrafo, per evitare che la nave finisse in



3 - L'eleganza del salone bar dell'"Abbazia" è sconosciuta sulle navi odierne.



4 – Il comandante Romano Petrani e il primo ufficiale Antonio Petrani.



5 – La motonave Abbazia nel porto d’Ischia nel 1948

banchina, dopodiché invocò l’aiuto del nostromo che stava al suo posto a prua.

Da parte sua il nostromo, Giuseppe Esposito, di Sorrento, si era accorto che la nave non virava a sinistra per portarsi all’ormeggio ma proseguiva la sua rotta contro la banchina, e alzando lo sguardo al ponte di comando aveva visto Budicin che invocava soccorso. Fendendo la folla, il nostromo si arrampicò per le scalette, raggiunse in un attimo il ponte di comando, impugnò il telegrafo di macchina e completò la manovra, portando la nave felicemente all’ormeggio. Esposito in guerra era stato maresciallo di marina e aveva comandato dei



6 – La nave ormeggiata a Napoli nel marzo 1951; il capitano Petrani è affacciato alla passeggiata di prua.

Mas, e quindi fortunatamente aveva una buona abilità nel manovrare. La maggior parte dei passeggeri non si accorse di nulla. Fu così possibile portare anche gli immediati soccorsi al capitano Petrani.

Sia Budicin sia Esposito ricevettero una lauta gratifica dalla società per aver salvato la nave. Anche se Esposito dovette fronteggiare un'assurda accusa da parte delle competenti autorità, con rischio di procedimento disciplinare, per aver assunto il comando di una nave senza averne i titoli. Pochi anni dopo anche il figlio di Budicin, Giacomo, fu ingaggiato dalla SPAN, addetto al servizio di camera. L'ictus che aveva colpito Petrani, già cinquantottenne, comportò una lunga convalescenza che purtroppo pose fine alla sua carriera sul mare, anche se da pensionato poté dedicarsi felicemente alle sue passioni, la pittura e la fotografia.

Poco dopo, nel dicembre 1952, l'*Abbazia* fu ribattezzata *Città di Abbazia* in ottemperanza alle disposizioni del nuovo Regolamento del Codice della Navigazione, che vietava che ci fossero due navi con lo stesso nome. L'altra *Abbazia* era un vecchio piroscampo della Soc. Adriatica.

Nel 1954, assieme al *Capri*, vi fu ambientato il film di Luigi Capuano «Ballata Tragica», con Teddy Reno e Beniamino Maggio.

Nella famiglia marinara della SPAN si era intanto venuto a ricreare un pizzico di Venezia Giulia, perché oltre i fiumani dell'*Abbazia* e l'istriano Budicin, una delle figure più importanti era il capitano Vittorio Filbier, triestino sposato a Napoli, che però era impiegato con la compagnia già dagli anni trenta, e ne era uno dei comandanti più apprezzati. Filbier era stato colto dall'armistizio in Germania, dove era stato inviato come ufficiale di collegamento, e dovette superare parecchie disavventure prima di ricongiungersi alla famiglia della SPAN. Proprio sulla *Città di Abbazia* nell'aprile 1955 si tenne una simpatica cerimonia per festeggiare il pensionamento del cap. Gabriele Cacace, capo marittimo della società, e la nomina di Filbier a suo successore.

Anche la comunità fiumana e dalmata di Napoli, che aveva nell'*Abbazia* il legame con la perduta terra, ogni anno, il 15 giugno, in occasione della ricorrenza di San Vito, patrono di Fiume (nonché di Forio), si ritrovava a bordo in una sorta di pellegrinaggio ideale.



7 - Il cap. Romano Petrani in manovra sull'aletta di plancia dell'Abbazia.



8 - Il nostromo dell'Abbazia, Giuseppe Esposito, protagonista del salvataggio della nave a Capri, con un cappottone di chiara foggia militare

La *Città di Abbazia* proseguì la sua carriera con la Società Partenopea fino al 1975, quando fu venduta all'armamento libero; navigò ancora fino al 1991 e fu infine demolita a Napoli nel 1999.

L'autore ringrazia per la gentile collaborazione la signora Anita Petrani, Napoli; l'avv. Gino Esposito, Sorrento; il signor Giacomo Budicin, Napoli; il dott. Giorgio Petrani, Ravenna.



9 – La *Città di Abbazia* in uscita da Amalfi negli anni sessanta, dopo essere stata rimodernata; si notano alcune modifiche tra cui la chiusura con finestrate delle passeggiate del ponte di coperta

LE CARTOLINE DELLA VELA

Un tenace commesso di una piccola drogheria di famiglia diventa un mercante miliardario e re del tè nella Londra di fine '800. La sua passione per la vela agonistica lo consacra come "il più grande instancabile perdente" dell' America's Cup. Nei quasi 170 anni di storia della regata delle regate, le cinque sfide di Sir Thomas Lipton restano le più classiche e romantiche di sempre.



QUINTO TEMA

Coppa America e le sfide di Sir Thomas Lipton

GIANNI MAGNANO

Sir. Thomas Lipton (1848-1931) fu senza dubbio il più grande personaggio della storia della Coppa America. Il celebre "droghiere inglese" tentò per ben 5 volte di conquistare la Coppa senza successo tra il 1899 e il 1930. Le sue sfide restano leggendarie anche perché si svolsero in epoche distinte: le prime nel 1899 ,1901,1903 e nel 1920 secondo i canoni di stazza dell'epoca, mentre l'ultima avvenne nel 1930. Quella del 1930 diede inizio all'epoca dei super yacht i "J class", scafi magnifici che portarono profonde innovazioni alla vela agonistica e che tutt'oggi queste innovazioni tecniche sono adottate in molti yacht moderni.



Cartoline 1-2-3-4 - Le cartoline riprodotte di seguito risalgono al 1901 alle sfide di Shamrock II e l'americana Columbia, sono immagini allegoriche dei due yacht emesse in USA per commemorare l'evento.

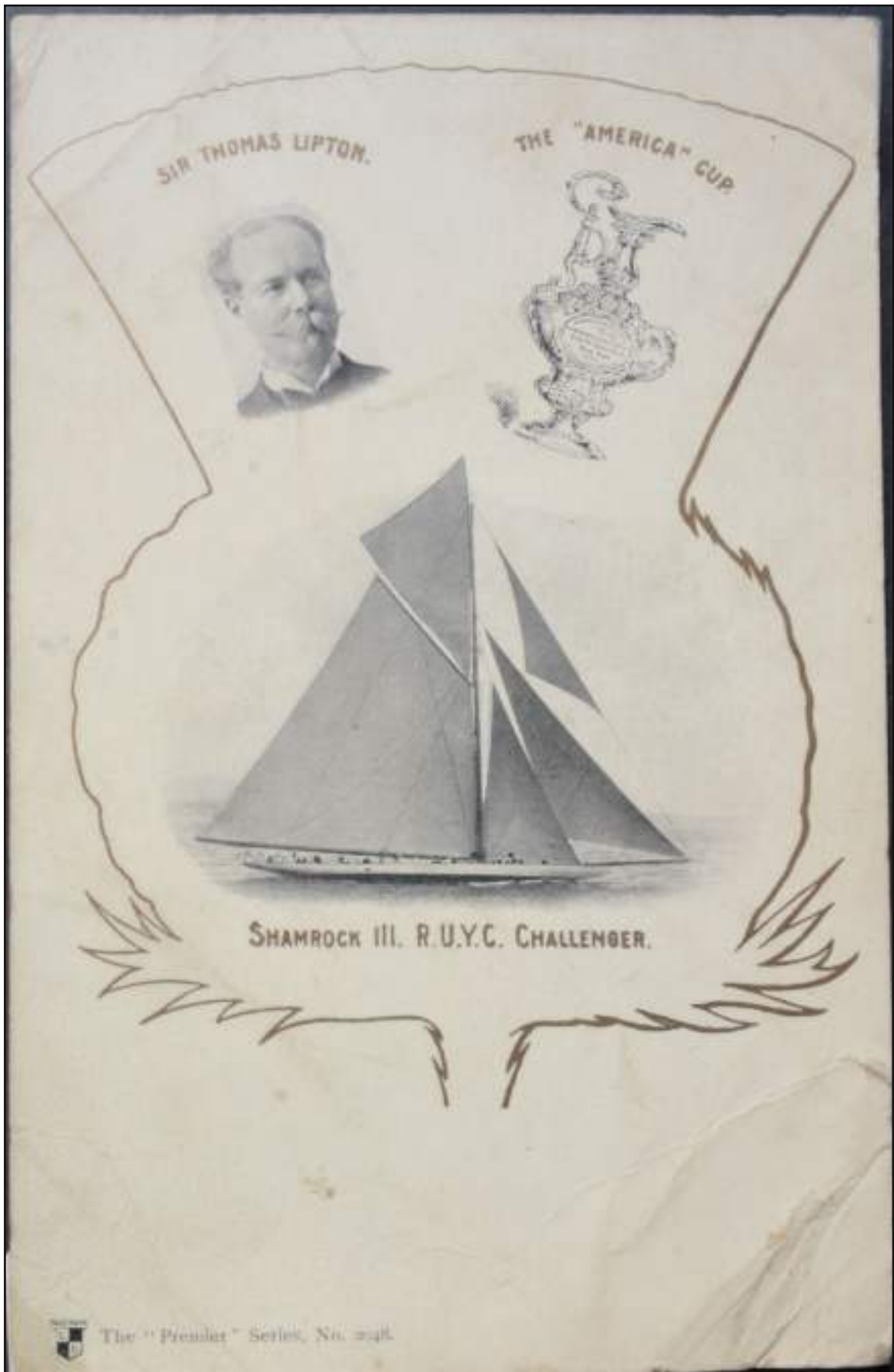


America's Cup Races.

IN October the races for America's cup between *COLUMBIA* and *SHAMROCK* will be sailed. During the six months beginning with July and ending in December, all Britisshers will be anxious to keep posted upon the subject of these races and of *YACHTING*. *The Rudder* is the only yachting publication issued in the United States, and is the only publication that contains articles upon this subject that are technically correct. It is profusely illustrated. Your reading room should have a copy. *Subscription six months 6 shillings; twelve months 12 shillings.*

THE RUDDER PUBLISHING COMPANY,
No. 9 MURRAY STREET,
NEW YORK CITY.

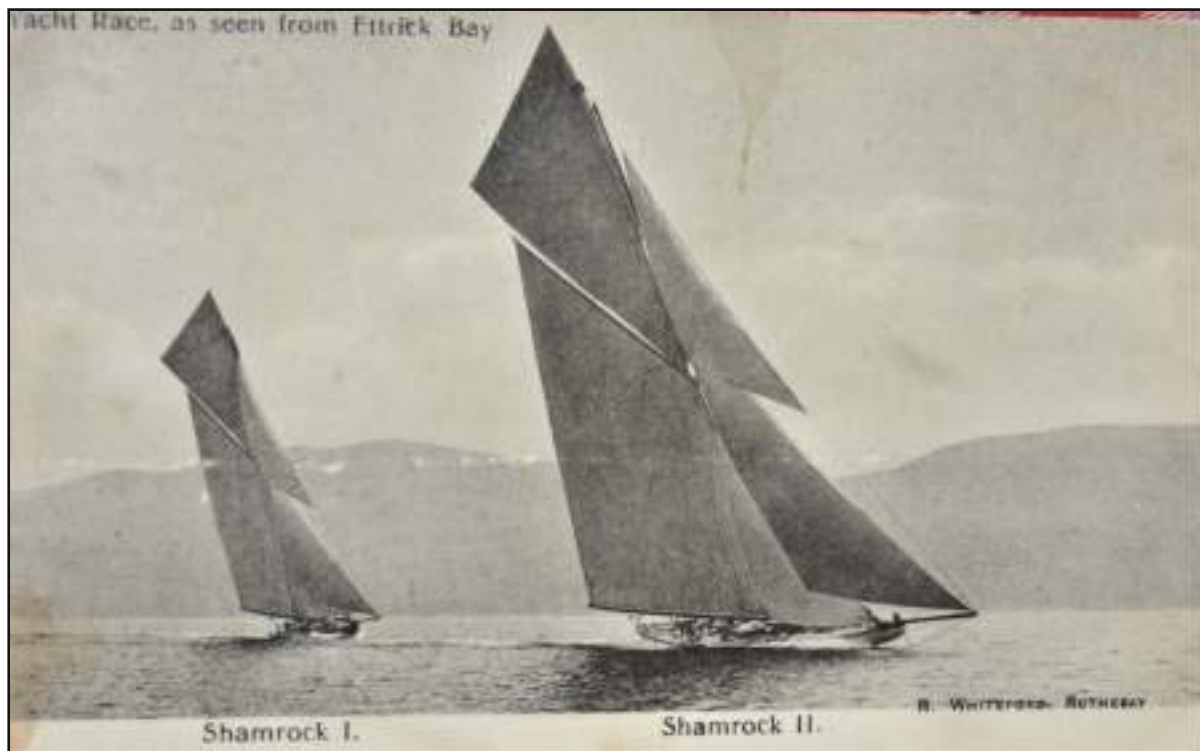
Coppa 5 e 6 - Una cartolina prepagata emessa nel 1901 dalla celebre rivista nautica "Rudder" che mise a disposizione dei lettori uno speciale abbonamento semestrale per il periodo di durata Coppa.



Coppa 7 - Cartolina allegorica emesse in occasione della 3 sfida di *Shamrock III* alla Coppa avvenuta nel 1903.

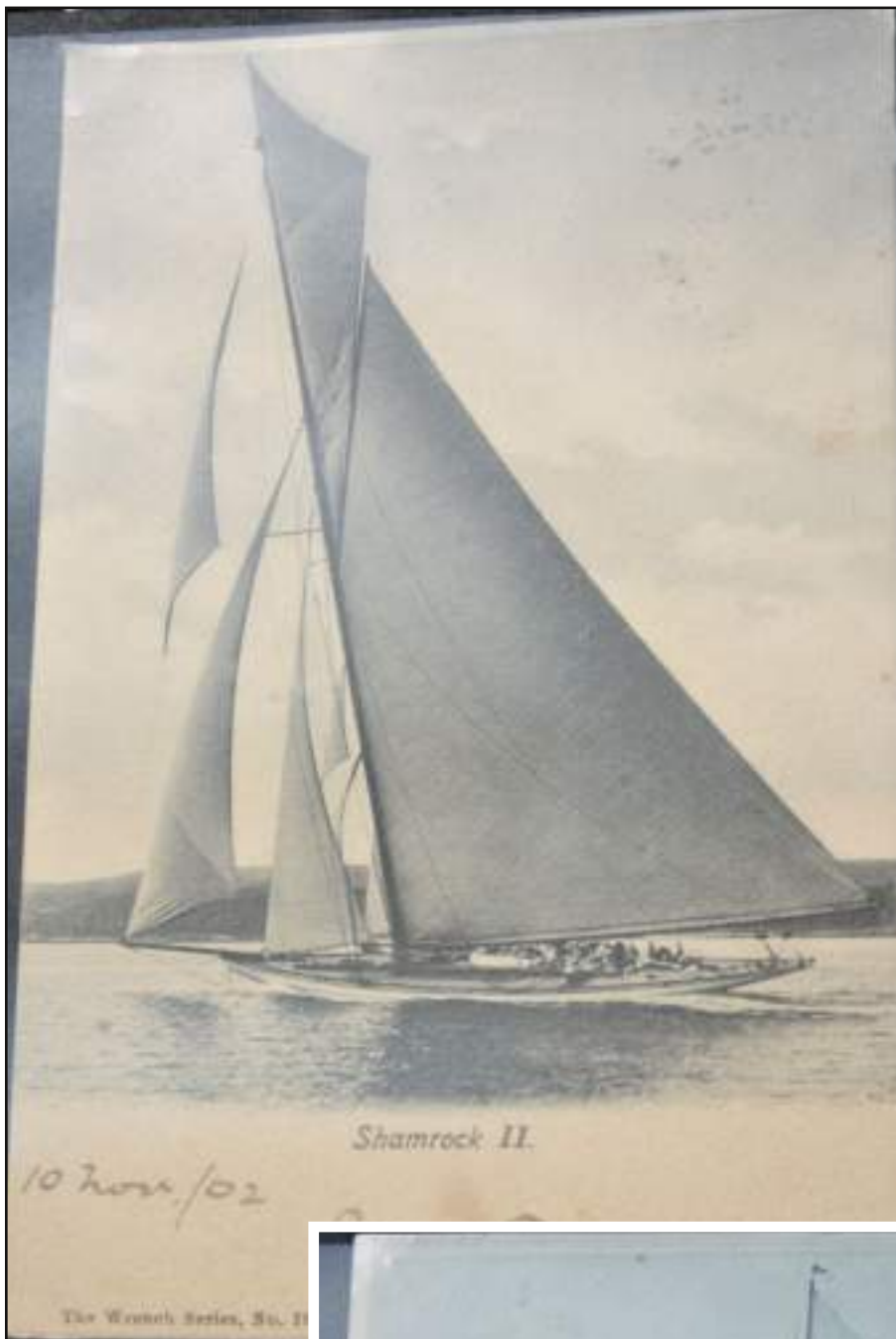


Coppa 9 - Biglietto postale commemorativo emesso nel 1930 e viaggiato sullo Yacht. Si tenga presente che all'epoca era previsto che lo Yacht che sfidava la Coppa America, dovesse raggiungere le acque americane dal porto di origine, quindi dall'Inghilterra.



Coppa 10 e 11 - Le cartoline ritraggono *Shamrock I* e *Shamrock II* in navigazione le barche furono i protagonisti delle prime 2 sfide nel 1899 e nel 1901.





Coppa 12 - Foto ritratto di stampa inglese di *Shamrock III* lo yacht del terzo tentativo fatto da Lipton.

Questo yacht fu il più veloce tra quelli del “Droghiere Inglese” infatti vinse le regate della Coppa ma venne squalificato, perché imbarcò contro le regole 2 skipper durante le prove.

GIOCHI VELICI DELLA XVII OLIMPIADE - NAPOLI 1960

Iniziata ad aprile 2019, dopo 15 puntate (Notiziario n°80/94) si conclude la fatica di Sergio Pepe grazie alla quale ha ricostruito minuziosamente ed in maniera completa ed esaustiva e con l'ausilio dell'Archivio Carbone, quella che è stata, e resta, nella storia una delle più belle edizioni delle Olimpiadi della Vela, la XVII di Napoli. Il Notiziario ringrazia l'amico Sergio per avergli concesso il privilegio di pubblicare il suo straordinario lavoro che termina a pochi mesi dal compimento del 60° anniversario dell'Olimpiade napoletana.



I Giochi velici della XVII Olimpiade nella “Relazione sulle regate veliche della XVII Olimpiade” del Presidente del Comitato Organizzatore Beppe Croce con relativi servizi fotografici di Riccardo Carbone

(Parte VI)

SERGIO PEPE

Nei precedenti articoletti ho riportato la relazione di Beppe Croce rivolta ai Presidenti dei Circoli affiliati all'U.S.V.I. in merito alla preparazione e svolgimento dei Giochi Velici. Per quanto riguarda l'intera organizzazione e i risultati sportivi dei Giochi, la relazione è contenuta nei due volumi, per complessive 1.950 pagine, pubblicati nel 1960 e messi on line da CONINET (<http://dlib.coninet.it/?q=node/9&id=65>). In tale pubblicazione è riportata la seguente lettera che il Comitato Internazionale Olimpico inviò all'On. Giulio Andreotti, Presidente del Comitato Organizzatore, al termine di Giochi:

Sentiamo il dovere di indirizzarLe le nostre più vive felicitazioni per la mirabile organizzazione dei Giochi che Ella ha presieduto con grande abilità. Tutti i servizi posti sotto la Sua presidenza hanno funzionato magnificamente con la piena soddisfazione del Comitato Internazionale Olimpico, che perciò sente il dovere di indirizzarLe l'omaggio della sua viva e profonda riconoscenza.

I Giochi di Roma resteranno vivi nella storia dell'olimpismo, come i più brillanti che siano stati fino ad oggi organizzati. E noi dobbiamo questo principalmente a Lei che ha diretto la più grande organizzazione sportiva mondiale, il cui successo fu clamoroso. Siamo felici di aver potuto constatare che la stampa tutta ha riconosciuto questo perfetto risultato.

La fiducia che avevamo posto in Roma, affidando a questa città l'organizzazione dei Giochi, non è stata vana - e noi ne eravamo del resto convinti - perchè Lei ha pienamente raggiunto lo scopo che ci auguravamo, anche al di là delle nostre speranze.

Per quanto riguarda i riscontri sull'organizzazione dei Giochi Velici, ecco quanto pubblicato da Vela e Motore nel numero di novembre 1960:

“I locali del Royal Thames Yacht Club di Londra, aperti all'annuale conferenza dell'International Yacht Racing Union, hanno echeggiato di applausi e di lodi all'indirizzo dell'Italia per aver saputo consegnare alla storia un capolavoro di organizzazione olimpica salutata da tutti come la più grande rassegna agonistica e la più bella festa dello yachting che lo Sport ricordi.

Una vera apoteosi, specialmente da parte degli inglesi, con aggettivi superlativi nei riguardi del binomio U.S.V.I. - Marina Militare per l'imponente realizzazione tecnica, apoteosi culminata nella dichiarazione del Presidente Onorario della I.Y.R.U.: “*gli yachtsmen italiani attribuiscono, con un atteggiamento di modestia, alla Marina Militare il successo della XVII Olimpiade dello Yachting, ma quello che è veramente encomiabile è che essi hanno saputo ottenere dalla Marina Militare quello che i nostri amici inglesi non sono mai riusciti ad avere dalla “Royal Navy”.*”

Pubbliche attestazioni come questa, formulate dai più autorevoli esponenti nella conferenza al vertice dello yachting, confortano il nostro Sport nella delusione avuta in campo agonistico, ne affermano la vitalità intellettuale, creativa e gli assegnano un posto di prestigio nella direzione.

La frase “L'Olimpiade di Napoli dovrà esser presa come modello da tutto il mondo”, ricorreva continuamente nelle discussioni dei delegati convenuti alle riunioni londinesi ed è lusinghiero rilevare come tutti i lavori, dai

Sottocomitati al Comitato Permanente, si siano svolti facendo sempre riferimento a quanto fatto ed a quanto attuato a Napoli.”



Concludo questi 15 articoletti sui Giochi Velici della XVII Olimpiade con un doveroso omaggio ad una silenziosa e indispensabile presenza per le regate: la boa. **(foto n.1)**.

24 sorelle che saldamente ancorate dalla M.M. e in gruppi di 8, con i rispettivi colori azzurro, giallo e rosso, hanno formato a cerchio i tre campi di regata. Prima della partenza, esattamente 15 minuti prima, ciascun Comitato di Regata indicava con il pannello numerico il numero della boa da girare per prima. La linea di partenza era la congiungente tra un'asta posta a mezzanave del Dragamine e la boa lateralmente opposta.

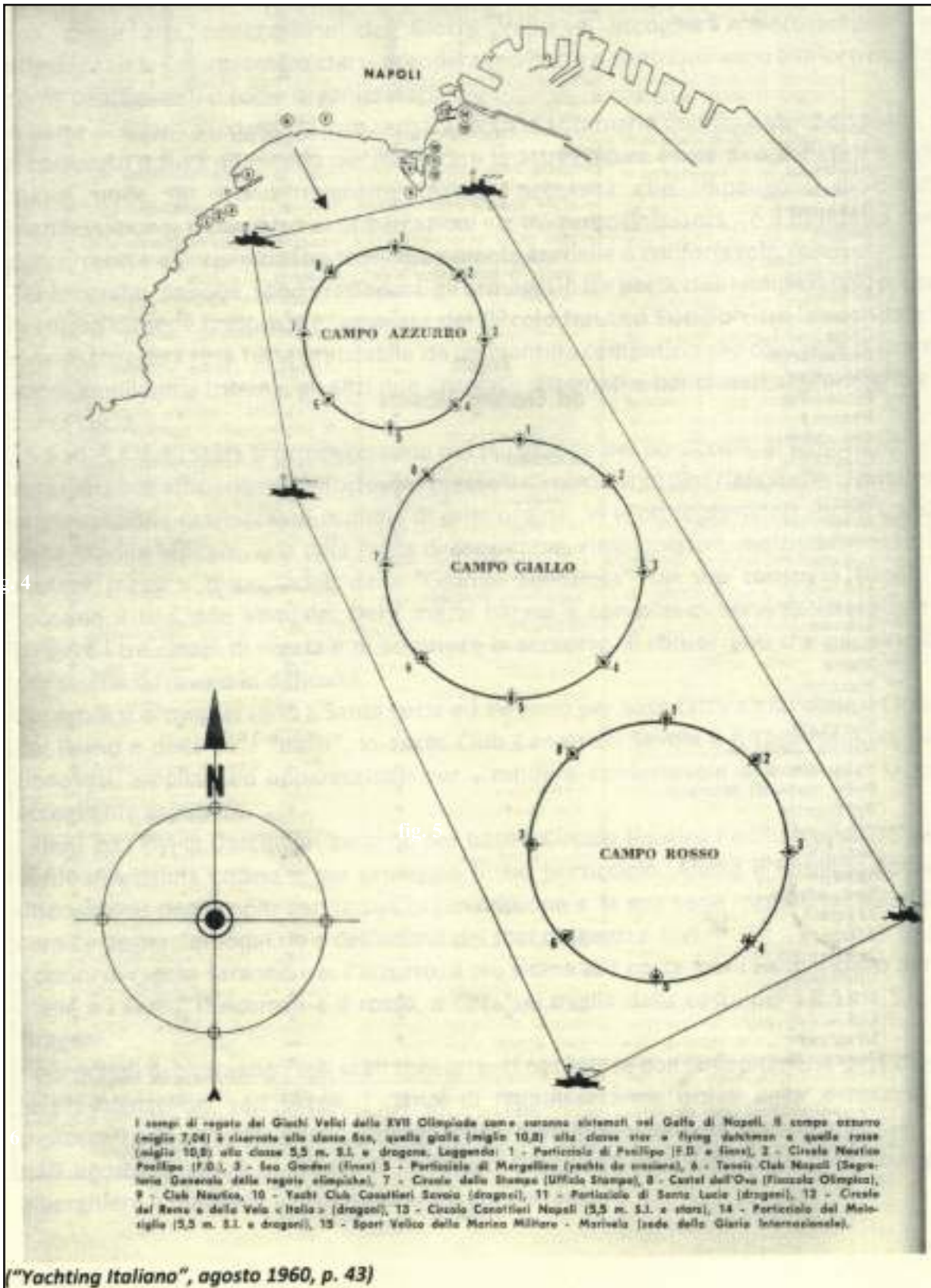
Nei Campi Rosso e Giallo, riservati rispettivamente ai 5.5 e Dragoni, e a Star e F.D., la distanza tra la partenza e la prima boa era di 2 NM e, in considerazione di ciò, la boa al vento veniva segnalata con due fumogeni. I concorrenti giravano a sinistra la boa al vento, e dovevano raggiungere la boa, posta sulla sinistra a 90 gradi e distante 1,4 NM, anch'essa segnalata con fumogeni; da lì, le barche, dopo la strambata, raggiungevano la boa di partenza e iniziavano la seconda bolina per raggiungere nuovamente la prima boa, girarla a sinistra, e volare in poppa verso la boa di partenza e poi iniziare la terza bolina e raggiungere la linea d'arrivo posta tra la boa al vento e il Dragamine con il Comitato di Regata, il tutto per complessive 10,8 NM. La percentuale delle andature era 55,55% bolina, 25,92% lasco, 18,53% poppa. Nel Campo Azzurro, riservato ai Finn, le boe erano posizionate in modo che lo stesso percorso avesse la lunghezza complessiva di 7,04 NM.



Il Campo Azzurro era posto ad una distanza di 1,19 NM da Castel dell'Ovo, e poi andando verso Sud, a ulteriori 2,96 NM era posto il Campo Giallo e infine, a 5,14 NM il Campo Rosso.

In considerazione delle distanze dei campi dai porticcioli di ormeggio, ogni mattina una squadra composta da 29 motolance della M.M.

provvedeva al traino delle barche fino alle aree di regata. Ecco una delle motolance sul Campo Giallo (Star e F.D.), con sottovento il Flying Dutchman *Kenya* KK 106 con Antony Benteley – Buckle e Ronal Blake, 20° classificato (foto n. 2)



Come si può buon ben comprendere, da terra non vi era alcuna possibilità di vedere le regate; la vela non era ancora uno sport-spettacolo da guardare a poca distanza, e si preferiva sistemare i campi lontano dalle influenze terrestri. In più, con vento medio le regate con quelle lunghezze di percorso duravano all'incirca di due ore. Oggi tutt'altro!

Per assistere ai Giochi Velici, vi era solo la seguente soluzione:

PREZZI DEI BIGLIETTI PER LE OLIMPIADI DELLA VELA

Secondo precise disposizioni impartite, per garantire la regolarità delle regate, nessun natante privato potrà stazionare nelle zone dove saranno sistemati i tre campi di regata. Appositi mezzi addetti a tener sgombri tali campi, vietarono a qualsiasi genere di imbarcazione (barche a motore, motoscafi, yachts ecc...) di portarsi in prossimità dei concorrenti. Il Comitato organizzatore, ha tuttavia predisposto alcuni mezzi che saranno riservati al pubblico il quale bene o male potrà seguire da vicino le fasi delle gare. Si tratta di imbarcazioni sicure che saranno dislocate su tre campi di gara.

Data la grande richiesta di biglietti e la limitata disponibilità dei posti sui mezzi autorizzati, si consiglia di prenotare i biglietti tempestivamente.

I prezzi dei biglietti sono i seguenti:

CAMPO ROSSO (Classi 5,50 e Dragoni)	
— abbonamento per sette giornate di regata	lire 10.000
— biglietto per ogni giornata di regata	= 2.000
CAMPO GIALLO (Classi Star e Flying Dutchman)	
— abbonamento per sette giorni di regata	= 8.000
— abbonamento per una giornata di regata	= 1.500
CAMPO AZZURRO (Classe Finn)	
— abbonamento per sette giornate di regata	= 8.000
— abbonamento per una giornata di regata	= 1.500

Le prenotazioni dei biglietti potranno essere fatte presso gli uffici della C.I.T. (Compagnia Italiana Turismo) oppure direttamente presso il Comitato Organizzatore dei Giochi della XVII Olimpiade (Contabilità Biglietti) a Roma Viale Tiziano n. 70 - Tel. 306.

"Vela e Motore", luglio 1960, p. 752)

Il piroscampo *Capri*, capacità 500 persone e al comando del Cap. A.N. Eugenio Cannada Bartoli, ospitava il pubblico del Campo Rosso, mentre le motonavi *Falco*, capacità 170 persone e al comando dell'Ing. Giuseppe Consiglio, e *Anna Maria*, capacità 130 persone e al comando del Magg. C.P. Mario Lo Sardo, seguivano le regate del Campo Giallo; la motonave *Jolly*, capacità 170 persone e al comando del Ten. C.P. Giulio Dente, seguiva il Campo Azzurro, ma sempre a debita distanza!

La relazione riporta anche che furono venduti 3.233 biglietti con un ricavato di L. 4.424.500.

In conclusione, le 94 pagine della Relazione di Beppe Croce, uno dei doni di Gian Luigi Lagorio Serra affidati al C.S.T.N., è una preziosa pubblicazione perché consente di ricostruire dettagliatamente la preparazione e lo svolgimento dei Giochi Velici. Soprattutto, confermano che Beppe Croce ha ben meritato di essere Presidente dell'I.Y.R.U. dal 1969 sino alla scomparsa avvenuta nel 1986.

Postille

Wikipedia permette di apprendere molte notizie sul piroscampo *Capri*, per circa cinquant'anni protagonista del Golfo di Napoli, e non solo.

Infatti, il *Capri* fu varato nel 1930 come piroscampo passeggeri da 630 tsl, e faceva parte, insieme alle quattro motonavi passeggeri *Equa*, *Meta*, *Epomeo* e *Sorrento*, del programma di ammodernamento della S.P.A.N. Società Partenopea di Navigazione e fu destinato alla "linea celere di lusso" Napoli-Sorrento-Capri-Grotta Azzurra.

Con l'ingresso in guerra, il *Capri* venne requisito e impiegato come vedetta foranea e dragamine. Nel marzo 1942 fu sottoposto a lavori di trasformazione in nave soccorso e dislocato a Derna. Il 2 dicembre 1942, insieme alla nave ospedale *Toscana* ed alla nave soccorso *Laurana*, nonché a diversi cacciatorpediniere e torpediniere,

venne inviato alla ricerca dei superstiti del convoglio «H», pressoché distrutto in uno scontro notturno contro una formazione navale inglese, nelle acque del banco di Skerki (costa tunisina). Complessivamente, vennero tratti in salvo circa 1.100 naufraghi, un terzo del totale degli uomini imbarcati sulle navi del convoglio.

Il *Capri* era stata la più attiva nave soccorso italiana, compiendo in tutto 38 missioni.

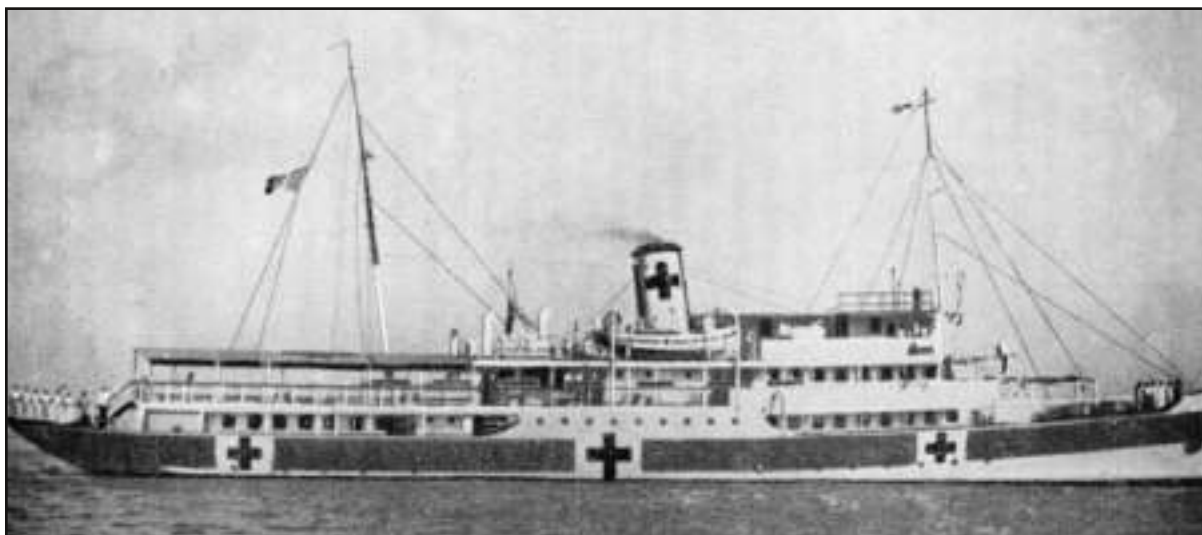
Purtroppo, gli inglesi non consideravano le navi soccorso come vere navi ospedale, ritenendole troppo piccole per essere tali, sebbene l'articolo 5 della Convenzione di Ginevra affermasse il contrario, e spesso non ebbero remore ad attaccarle.

Il *Capri* venne danneggiato da un attacco aereo nella primavera del 1943, dopo essere rientrata a Trapani da una missione in Libia. Trasferito a Torre del Greco per lavori di riparazione, il *Capri* venne messo fuori uso da un bombardamento aereo notturno e trasferito a Baia, dove l'8 settembre 1943 fu catturato dalle truppe tedesche che, prima di ritirarsi, piazzarono due cariche esplosive a bordo, causando l'affondamento nel porto di Baia.

Nell'immediato dopoguerra, il *Capri* fu riparato e furono apportate alcune modifiche alle sovrastrutture, e nel luglio 1947 riprese il servizio sulla linea che univa Napoli a *Capri*.

Il *Capri* fu ammodernato nel luglio 1955, e continuò a prestare servizio fino al 1974, quando fu ceduto per demolizione alla ditta Riccardi di Vado Ligure.

Ecco alcune immagini del *Capri* tratte dal web.



I GRANDI TIMONIERI DELLA VELA ITALIANA

Il triestino Tito Nordio (1908-1959) è stato uno dei più forti staristi italiani, un osso duro per tutti a cominciare dal mitico Straulino. Inizia a fare vela giovanissimo e nel golfo di Trieste con la classe 6 m S.N. non ha avversari. Nel 1928 rappresenta l'Italia all'Olimpiade di Amsterdam nella classe Dinghy 12' per solitario, una barca totalmente sconosciuta nel nostro paese; contro concorrenti di 20 nazioni si classifica 6°, risultato di tutto prestigio nelle difficili acque olandesi. La carriera prosegue nella classe Star dove conquista un campionato europeo, un Italiano e numerosi vittorie e piazzamenti nelle più importanti regate nazionali ed internazionali e podi in campionati mondiali. Una fine troppo prematura lo ha strappato ai suoi cari e allo sport della Vela, ma il suo ricordo è perpetuato nel Trofeo Internazionale Star a Lui dedicato che si disputa ogni anno a Trieste. In questo suo articolo del 1934 ci racconta la sua prima regata in Star.

LE MIE PRIME REGATE SULLO “STAR”

TITO NORDIO

In via di massima il Consiglio Direttivo del Real Yacht Club Adriaco, ancora nel gennaio del corrente anno (1934), aveva deciso di partecipare alle regate internazionali di Genova con uno... Star! Lo Star però non c'era!

La questione, dato il nuovo spirito fattivo che regna nel nostro Sodalizio si risolse con un paio di telegrammi. L'ultimo telegramma dei Cantieri Baglietto di Varazze assicurava che lo Star sarebbe stato pronto per la regata del 2 marzo.

Fu deciso che io dovessi prendere il comando della nuovissima imbarcazione e che Strena doveva fungere da ... ciurma!

Ad essere sinceri lo Star io lo conoscevo per avervi fatto una bordeggiata di mezz'ora l'altr'anno a Napoli. Le mie occupazioni non mi permettevano di assentarmi da Trieste per più dei giorni strettamente necessari per le regate e fu così che decisi di partire da Trieste il 1° marzo col diretto delle 20,15. Strena mi aveva preceduto di un giorno avendo delle questioni federali da sbrigare.

Mancavano dieci minuti alla partenza ed io alquanto nervoso aspettavo che mi venissero portate al treno le vele colle quali il giorno dopo dovevo correre la prima regata. I minuti passarono, giunse il momento della partenza ma non giunsero le vele. Figurarsi il mio malumore ed i gentili pensieri rivolti al velaio!

Giunto a Genova alle 9,24 del 2 marzo trovai alla stazione mio fratello con un telegramma dell'infame velaio che candidamente m'informava di aver spedito le vele come bagaglio. Come avrei potuto ritirare le vele senza scontrino? Mistero.

Certo era che alle 11,20 sarebbe stato sparato il colpo di partenza. Mi recai d'urgenza alla Sede del Regio Yacht Club Italiano dove trovai Strena già in tenuta di barca contento e felice all'idea di potersi cimentare di lì a poco con un folto ed agguerrito gruppo di concorrenti.

L'imbarcazione ancora a terra appena vista mi è piaciuta assai sia come linee che come costruzione, si capiva che era uscita da una scuderia di razza.

Tutti gli entusiasmi dell'amico Strena sbollirono nell'apprendere la feroce notizia che tutto c'era ma che mancava... il motore! L'ottimo Strena s'attaccò prima ad una bottiglia di cognac per riprendere le perdute energie e quindi al telefono per invocare aiuto a papà Baglietto perchè provvedesse all'immediato invio a Genova della vela inglese che aveva in cantiere a Varazze che per chi non lo sapesse dista da Genova un'ora di automobile. Erano le dieci!!

Nell'attesa disperata o quasi delle vele mi misi in tenuta di regata e la nostra imbarcazione fu messa con ogni cura a mare.



Molto gentilmente e con alto spirito sportivo il Ten. di Vascello Alberto Giovannini nostro consocio mi offerse a prestito una vela d'allenamento degli Stars dell'Accademia di Livorno che pure partecipavano alle regate.



Visto che la vela da Varazze non si decideva di arrivare accettai entusiasticamente l'offerta e misi subito all'opera per inferire la vela dell'Accademia. Quando avevo quasi finito il lavoro vedo arrivare trionfante mio fratello che a mia insaputa era ritornato alla stazione riuscendo non so con che stratagemma a carpire senza scontrino le vele ai cerberi del bagagliaio. Pochi istanti dopo giunse anche la vela inglese di Baglietto. Arrivato a Genova senza speranza di aver una vela a disposizione da un momento all'altro ne avevo ben tre col solo imbarazzo della scelta. Senza esitare mi decisi per la vela di Guadagni benché mi fosse stata causa di un forte patema d'animo.

Ultimate le operazioni d'armamento issai la vela che si dimostrò subito degna creatura del nostro valente Ernesto!

Erano le 10,50 e mi trovavo coll'imbarcazione pronta si ma ancora nell'ospitale porticciolo Duca degli Abruzzi che come ognuno sa è molto distante dal campo di gara. Un'altra volta mi venne in aiuto la R. Marina mettendomi cortesemente a disposizione una motolancia che mi rimorchiò velocemente verso il traguardo di partenza.

A bordo avevo ancora un marinaio di Baglietto che istruiva me e Strena sull'ubicazione delle manovre correnti. Arrivammo sul campo di gara in prossimità del traguardo nell'imminenza della cannonata di preavviso. Strena stava attento a mollare il cavo di rimorchio non appena avesse visto sulla terrazza del Lido d'Albaro il bioccolo bianco di fumo dello sparo. Comunque eseguiamo le operazioni in tempo utile tanto è vero che giunsi sull'allineamento dello start esattamente due minuti e dieci secondi prima della partenza! Puntai il cronometro virai di bordo e dopo alcuni secondi incominciò la mia prima regata sullo Star. Dopo un'ora e mezza circa il cannone sparava nuovamente a salutare la prima vittoria sullo Star del gagliardetto rosso verde del nostro Adriaco. Uguale omaggio fu reso, ai nostri colori nei due giorni successivi. Dalla mia affrettata esperienza nelle tre giornate di gare ho riportato un'ottima impressione sulle qualità nautiche di questo tipo d'imbarcazione come pure la persuasione che lo Star possa soddisfare egregiamente ai desideri del più esigente tra gli skippers. Mi hanno entusiasmato soprattutto tre caratteristiche di questa indovinatissima classe: la stabilità iniziale e finale, la velocità in ogni andatura, ed infine al massimo le sue spiccatissime qualità boliniere che le permettono, con vento fatto di far addirittura miglior prua dei 6 m. St. Internazionale. Queste prove hanno valso a rafforzare la mia convinzione che lo Star è la barca ideale per acque di Trieste e che incontrerà il consentimento di tutti i nostri appassionati e skipper, giovani ed anziani.



CANOTTAGGIO . . . ALLA RISCOSSA!

L'articolo dell'amico Mario De Luca sul numero scorso del Notiziario ha raccolto un notevole successo suscitando grande interesse soprattutto tra i canottieri del passato che si sono sentiti stimolati ed hanno tirato fuori i propri ricordi raccontandoli al Notiziario. Perché, come abbiamo già sentito: "una volta canottiere, canottiere per la vita!"

Il primo a contattarci è stato il numero uno del canottaggio Campano, ex atleta plurititolato negli anni '60, Lino Giugno, Presidente in carica del Comitato Regionale FIC, nostro caro amico. Commentando l'articolo di Mario De Luca e per ribadire le virtù formative insite alla disciplina dei vogatori, ci ha inviato una significativa introduzione che l'Albert Speer (1905/1981), talentuoso architetto tedesco, ha scritto in un suo libro.

"Per recarmi a scuola mi facevo ogni giorno tre quarti d'ora di strada, anche se nevicava o pioveva. Spesso andavo di corsa nell'ultimo tratto. Negli anni economicamente durissimi del primo dopoguerra non c'erano neanche le biciclette. La strada che dovevo percorrere passava davanti ad un circolo canottieri, del quale diventai socio nel 1919. Due anni dopo ero timoniere del '4 con' e dell' '8 con' del club. Nonostante la mia costituzione pur sempre gracile, diventai uno dei rematori più accaniti, e a 16 anni fui promosso capovoga del 4 allievi e dell'8 allievi con i quali partecipai alle regate.

Conobbi per la prima volta l'orgoglio delle mie forze, forze che fino a quel momento non sapevo di possedere. Fu questa la prima passione della mia vita. Il fatto di determinare con il ritmo della mia vogata quello del resto dell'armo era per me più importante del riscuotere la considerazione e il rispetto del piccolo mondo dei canottieri.

A dire il vero, il più delle volte eravamo sconfitti; però, trattandosi di una prestazione collettiva, non era facile individuare le manchevolezze dei singoli; al contrario, si finiva per acquisire il senso della responsabilità collettiva. Un altro vantaggio di questa attività sportiva era che gli atleti dovevano impegnarsi solennemente ad essere sobri e temperanti. Disprezzavo che i compagni di scuola cercavano i primi piaceri nel ballo, nel vino e nel fumo".



A parte, aggiunge il Preside Lino Giugno (foto), che chi pratica il canottaggio resta canottiere per tutta la vita ed acquisisce la dignità dell'essere. Recentemente questo principio assoluto di vita è stato esaltato anche di fronte alla morte.

Un caro amico, napoletano DOC, Peppe Contesso (foto) ex canottiere, in Veneto da anni con la nostalgia di Napoli a fior di pelle, ha letto il ricordo di Mario e rispolvera subito il suo passato di canottiere.



Ho letto con interesse le memorie di Mario De Luca. E non solo: ho dato un veloce e attento sguardo a tutta la rivista. Complimenti! Una sorprendente edizione, versatile e piena di passione. Purtroppo a seguito di un furto subito nel '76, non ho più nulla che documenti la mia attività di giovane canottiere dal '55 (coppa Pattison) al '60, quando persi mio padre. Furono 4 anni intensi. Dal 4 jole al fuoriscalmo 4 con e senza timoniere il passaggio fu immediato. Ed anche l' 8 con con cui nel maggio del '58 vincemmo definitivamente la coppa Santamaria, triennale non consecutiva, contro il Savoia. L'anno dopo fummo invitati dalla Federazione alle selezioni preolimpiche all'Idroscalo di Milano

per misurarci con: Motoguzzi, Corazzieri, Marina Militare, Finanziari e Avieri.

Non arrivammo ultimi e neanche penultimi, ma alla premiazione fummo menzionati con sorpresa. Avevamo gareggiato con la barca usata dai Diavoli Neri del Posillipo alle Olimpiadi del '28 a Los Angeles, una specie di pesante carretta a confronto delle nuove barche (Carlesi - Livorno) degli avversari.

Per farla breve, l'equipaggio di cui mi onoro aver fatto parte come prima voga con Giuseppe Luongo,

Giuseppe Borrello, Giorgio Palumbo, timoniere Guido Marra, determinò la rinascita del Circolo Nautico Canottieri Posillipo. Degli allenatori ricordo con particolare affetto Carmine D'Angelo ed anche Marcello James del Savoia e Perentin della Canottieri Napoli in seguito passato al Posillipo per la morte di D'Angelo. P.S. - Giuseppe Luongo è il noto vulcanologo della Università Federico II, già Direttore dell'Osservatorio Vesuviano.

(Peppe Contesso nelle foto con la freccia)



Mentre le vecchie glorie spolverano i loro ricordi, anche i giovani canottieri fanno sentire la loro voce. Con un salto generazionale, eccoci ai giorni nostri con Matteo Castaldo, olimpionico in preparazione per Tokio 2021.

Un anno in più per essere ancora più preparati!!!” tuona Matteo Castaldo (Fiamme Oro-RYCC Savoia). Attendere, per il portacolori delle Fiamme Oro nato e cresciuto al CC Napoli ma transitato con successo anche per le casacche di CN Stabia, SC Firenze e RYCC Savoia (quest’ultima la società che lo ha traghettato tra le fila della Polizia), non è mai stato un problema. Lo racconta la sua storia, fatta di molti titoli italiani, di importanti successi giovanili – ha conquistato due volte la medaglia d’argento iridata tra gli Under 23, nel 2004 da peso leggero sul quattro senza e poi nel 2007 sul due senza – ma di una maturità agonistica giunta attorno ai 30 anni: nel 2015, il classe 1985 ad Aiguebelette si laurea campione mondiale assoluto nel quattro senza, e da lì non si ferma più, aggiungendo al suo palmares l’anno dopo il bronzo olimpico nel quattro senza a Rio de Janeiro (sua prima Olimpiade in carriera), e poi sempre nel quattro senza due medaglie d’argento iridate (2017 e 2018), il titolo europeo nel 2017 e infine la carta olimpica per Tokyo.



Per chiudere, per la serie: “Il canottaggio è una malattia ereditaria”, ecco due foto: a sinistra Matteo Castaldo (figlio) in allenamento, e a destra Nino Castaldo (padre) con la squadra della Canottieri Napoli ai Mondiali juniores 1972 a Milano.