



FEBBRAIO 2021
N° 102

Notiziario CSTN



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 X - N° 102

NOTIZIARIO ON-LINE

febbraio 2021

SOMMARIO

- | | | | |
|------------------------------------------------|---------|-----------------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Piccoli yacht in Liguria | pag. 18 |
| • L'angolo di storia inedita (Magellano) | pag. 2 | • Il faro di Livorno | pag. 28 |
| • Golfo di Salerno | pag. 8 | • I successi di Straulino e altro | pag. 34 |
| • Memorie 1959 - Un'altra Giraglia | pag. 15 | • IV di copertina | pag. 39 |

EDITORIALE

Stiamo purtroppo ancora battendo il passo con questo stramaledetto Covid-19, ma sappiamo anche che, per una vecchio e saggio detto napoletano, "la coda è sempre la più dura a scorticare", e quindi, allineati e coperti, aspettiamo che passi. Per fortuna abbiamo il Notiziario che neanche la pandemia può fermare. Anche questo numero di febbraio si presenta carico di novità, almeno così è per noi che lo abbiamo assemblato: argomenti storici di grande interesse, nuove firme, tappe insolite e la copertina con un insolito "Vespucci" in bacino per farsi bello per i suoi 90 splendidi anni che ricorrono proprio nel 2021. Per gli argomenti storici il prof. Sannino torna sul Notiziario con una straordinaria ricostruzione della spedizione di Magellano alla ricerca dello stretto che prenderà il suo nome. Antonio Formicola, per la storia dei porti del Regno delle Due Sicilie, lasciato il golfo di Napoli, "naviga" nel Golfo di Salerno. Annamaria Mariotti, new entry, tra l'altro esperta di fari, apre la sua collaborazione con lo storico faro di Livorno. Ritorno di Giovanni Iannucci con un'insolita Giraglia del 1959. Sempre carichi d'interesse e belle immagine gli argomenti curati da Gianni Magnani e Sergio Pepe.

Foto e grafica di copertina di Bleu Passion: "Il Vespucci in bacino a La Spezia per lavori di straordinaria manutenzione"

Hanno collaborato: Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Giovanni Iannucci, Gianni Magnano, Annamaria Mariotti, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Mario Rastrelli, Paolo Rastrelli, Silvestro Sannino, Maria Sirago.



IL CSTN, SIN DAL 2012, È RICONOSCIUTO DALLA FEDERAZIONE ITALIANA VELA QUALE
ISTITUZIONE CULTURALE D'INTERESSE FEDERALE

IL NOTIZIARIO È SU



COME @Tradizioninautiche

L'ANGOLO DI STORIA INEDITA

Per Silvestro Sannino, Professore di Navigazione e poi Ispettore Tecnico del MIUR (Ministero Istruzione Università e Ricerca), lo studio e la ricerca sono il "lievito" della sua vita. La Navigazione, una materia apparentemente arida e prevalentemente legata alla professione dei marittimi, nella consistente bibliografia firmata da Sannino viene elevata a scienza storica con frequenti riferimenti e citazioni al mondo antico. Per chi ha compiuto gli studi classici, e non solo per questi, è una scoperta piacevole ritrovare, Greci, Latini e perfino Dante Alighieri a citare stelle, costellazioni, venti, mari, promontori e punti cospicui. Per il Notiziario è un privilegio ospitare i suoi scritti.



ACCADEVA 500 ANNI FA SCOPERTA E PASSAGGIO DELLO STRETTO DI MAGELLANO

SILVESTRO SANNINO

PREMESSA - Cinque secoli fa, il 21 ottobre 1520, la spedizione di Magellano, diretta alle isole delle spezie pregiate, le Molucche, per la via di ponente, trovava il passaggio, lo stretto per il Mar del Sur, avvistato la prima volta da Vasco de Balboa da un'altura di Panama il 25 settembre 1513.

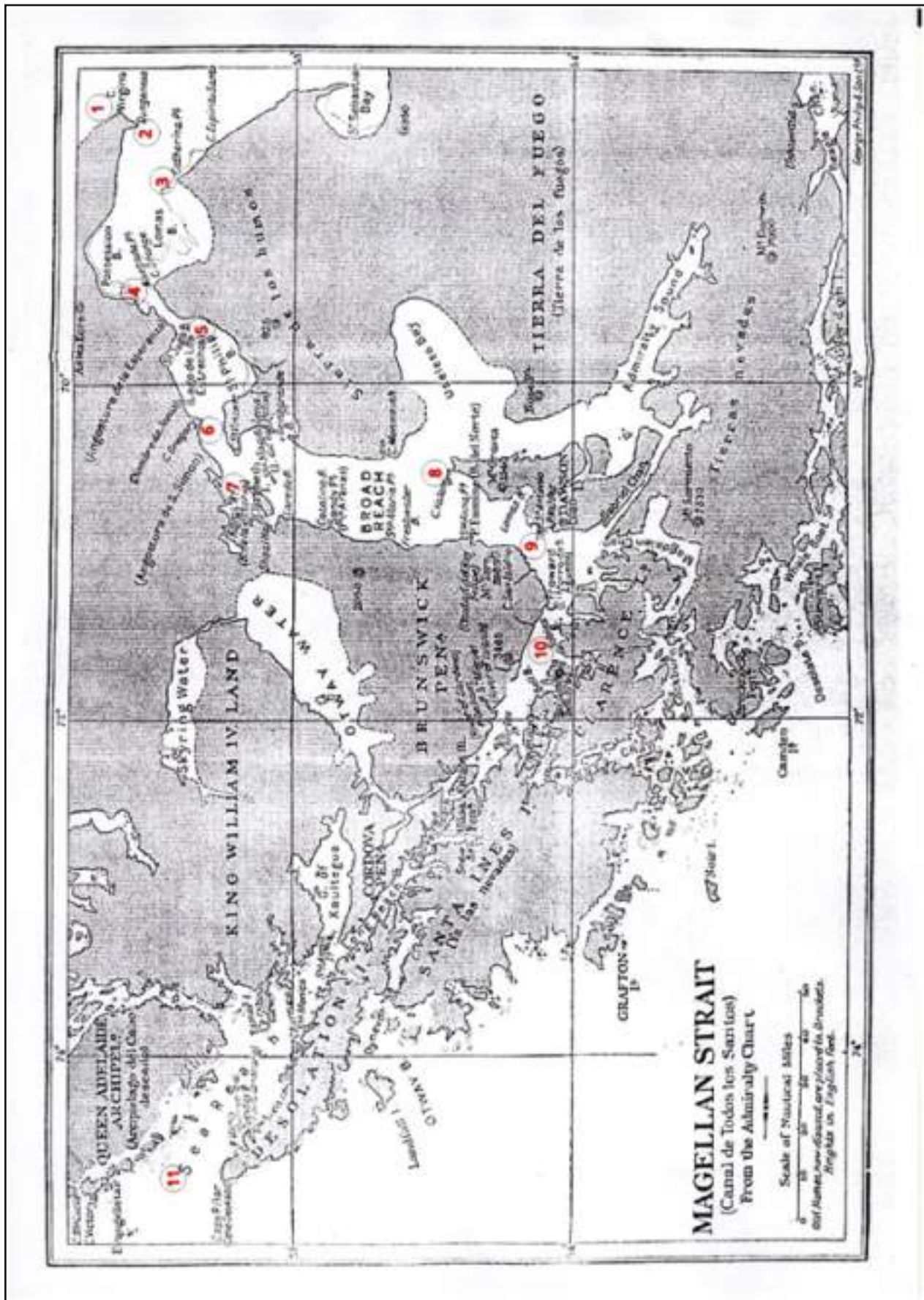


Carta dell'estremo oriente con isole delle Molucche di Diego Homem (1558)

Dopo i laboriosi preparativi le cinque navi della spedizione partirono da San Lucar de Barrameda, il porto marittimo di Siviglia, il 20 settembre 1519. Una navigazione strana e drammatica, di due mesi, fece approdare la flottiglia nella baia di Rio de Janeiro a metà dicembre successivo. Una sosta di una paio di settimane e si riprese la via per WSW alla ricerca del passaggio cercato. Al 10 di gennaio fu avvistato un monte, detto Montevideo e ci volle un mese per riconoscere che il Rio de la Plata era solo un fiume e non portava al Mar del Sur. Tutte le baie della costa del Nuovo Mondo furono esplorate con meticolosa, eccessiva cura. Si arriva a

febbraio del 1520; si va a Sud, sempre più a Sud, ma il passaggio non si vede. Il 24 febbraio si perviene alla Baia di San Matias in latitudine 44° Sud. Inizia la stagione invernale australe, con il tempo che diventa via via inclemente e le tempeste alimentate dai venti freddi della Patagonia sono sempre più frequenti. Più volte le navi rischiano di perdersi. Il malumore, il timore si fanno strada tra i marinai provati dalla fatica e dal disagio.

(Le note da 1 a 11 indicate nel testo sono richiamate sulla seguente carta)



Carta Nautica dello Stretto da Admiralty Chart.

A fine marzo le navi arrivano ai 49° S. La foce di un fiume (San Julian) offre riparo e Magellano decide di fermarsi per svernare. I viveri vengono razionati ed esplose la protesta che sfocia nello efferato eccidio di alcuni capitani spagnoli, di cui ho parlato altre volte. Mentre si sverna la nave **Santiago** del capitano Serrano, mandata a perlustrare la zona verso Sud, viene sorpresa da una tempesta, sottovento rispetto alla costa, e naufraga; i marinai riescono a salvarsi a stento.

Dopo quasi cinque mesi la stagione invernale si avvia alla fine ed il 24 agosto (il 4 settembre nel calendario attuale) le navi si muovono con rotta verso sud Ovest. Si perviene nel porto, chiamato Santa Cruz, alla foce di un fiume molto pescoso e qui si fa provvista di pesce con una sosta di circa due mesi. Ormai si va verso l'estate australe inoltrata. E' tempo di salpare ma prima di partire Magellano comunica che la navigazione procederà fino a 75° Sud; se entro tale latitudine non si troverà il passaggio, lo stretto, per il Mar del Sur, o la fine della terraferma, allora si dirigerà alle Molucche via Capo di Buona Speranza e isola di San Lorenzo. Il 18 ottobre viene lasciato il porto di Santa Cruz con rotta verso Sud e vento contrario. Per due giorni le navi bordeggiano nella tempesta.

Il 21 ottobre 1520 viene avvistato un capo, chiamato de las Virgines, in latitudine 52° S, con un errore di appena un terzo di grado (1), e longitudine 58.5° W, secondo il derrotero del pilota Francico Albo. Fu doppiata la vicina Punta Arena o Pt. Dungeness (2) oltre la quale appariva una baia, ampia e profonda 5 leghe a vista d'occhio, con asse levante ponente. Qui le fonti storiche sono avare ed incerte; ho cercato di ricostruire lo scenario più probabile e plausibile in base ai dati disponibili ed ai fatti reali, visti nel loro iter logico e nella continuità dell'azione navigatoria.

L' ESPLORAZIONE DELLO STRETTO

Magellano invia le navi **San Antonio** e **Concepcion** ad esplorare il luogo, con termine 5 giorni, mentre la capitana **Trinidad** e la **Victoria** restano all'ancora, all'imboccatura dell'ansa, ove la marea ha ampiezze fino a dieci metri (3). Durante la notte insorge una tempesta violenta che dura più di due giorni, mettendo in serio pericolo tutte le navi. Al ritorno delle navi dalla ricognizione si apprese che l'insenatura non presentava fine; Magellano era convinto si trattasse del passaggio buono. Inviò di nuovo la **San Antonio**, che aveva come capitano Alvaro de Mesquita, suo nipote, e pilota Esteban Gomes, la quale si spinse per circa 50 leghe senza trovare la fine. Magellano decise quindi di avanzare con tutta l'armada residua, ma prima chiamò a consiglio i capitani ed i piloti per avere il loro parere. Pare che solo Esteban Gomez, secondo lo storico Antonio de Herrera, si sia espresso in merito. La sua idea era: poiché lo stretto era stato trovato, le navi erano malconce ed i viveri erano ormai scarsi, fosse saggio non procedere oltre. Egli suggeriva di tornare in Spagna e riprendere il viaggio con una nuova flotta e provviste di viveri sufficienti. Gomes giustificava la proposta osservando che, dopo oltre un anno dalla partenza da Castiglia, le scorte residue di bordo si erano ridotte ed ora potevano coprire appena tre mesi; per cui, tenuto conto del gran cammino da fare fino alle Molucche, da lui stimato in almeno 4.000 leghe (circa 12.500 m.n.), se avessero incontrato calmerie o tempeste, come quelle patite nei mari della Guinea, sarebbero periti tutti.

Esteban Gomez era considerato un "gran marinero" e la gente cominciò a dimostrare nervosismo. Magellano fece appello ancora al suo metodo del terrore inviando una specie di circolare per le navi con la quale si ordinava a tutti, sotto pena della vita, che non si parlasse né del viaggio e né dei viveri. Quindi ordinò la partenza fissata per il mattino del giorno seguente, e siamo ai primi di novembre. Il pilota di Sua Maestà Andrés de San Martin, secondo alcuni testimoni, venne punito con sevizie perché trovato con uno schizzo della rotta seguita che poi gettò in mare! Magellano rispose quindi di andare avanti e non è difficile immaginare lo stato d'animo degli equipaggi, molti dei quali avevano sempre più netta la sensazione di trovare la morte durante il viaggio, lontano dal clima caldo delle Molucche, come di fatto avvenne per un gran numero di essi.

Fu superata la prima "angostura" (stretto passaggio o gola), larga circa due miglia in P. Delgada (4), la quale menava ad una grande "ancon" (lago) con molti baijo (bassifondi) (5). Quindi si passa per la seconda angostura di larghezza circa 4 m.n. il cui canale medio volge a Sud-Ovest (6). Al termine di essa si apre una bahia molto grande con un'isola sulla dritta, Ila de los Patos (7), presso cui l'armada diede fondo alle ancore. Siamo tra il 6 e il 7 novembre 1520. La latitudine misurata da Albo risultò di 52° e un terzo; il paesaggio passava gradualmente da lande aride e desolate a una vegetazione verde sulle fasce pedemontane, sotto le alte cime innevate. Salpati di lì si navigò per Sud-Sud-Ovest (203°) fino a vedere una punta sulla sinistra che distava dalla prima bocca circa 30 leghe (8). Quindi ancora per Sud-Ovest per circa 10 leghe, mentre Francisco Albo misurò l'altura del sole a mezzodì e

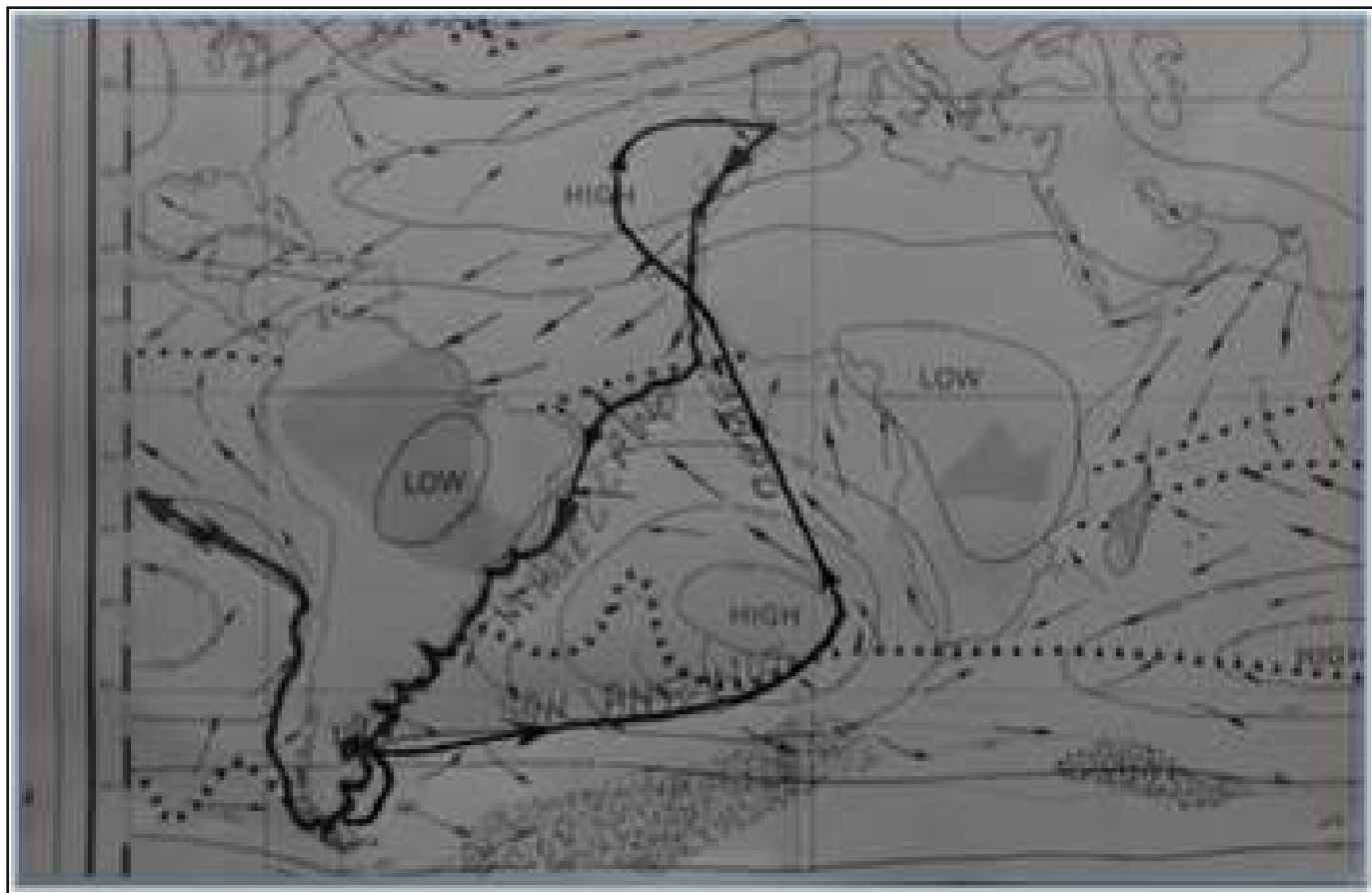
mediante il consueto calcolo determinò la latitudine in 53° e due terzi (9).

Qui il canale si apriva in due bracci, uno verso Sud e l'altro verso SE (Sud-Est). Siamo tra il 8 e 9 novembre. Il capitano generale inviò la *San Antonio* e la *Conception* a esplorare i due canali verso Sud, per tre giorni, ma forse non fu specificato bene il luogo del rendez-vous, dell'incontro. La *Trinidad* e la *Victoria* diressero poi a Nord-Est per circa 15 leghe e diedero fondo presso il rio delle Sardine facendo una gran quantità di pescato di tale pesce. (10) Qui attesero sei (o 4) giorni facendo acqua e legna; quindi il capitano generale, ormai impaziente per il ritardo delle due navi mandò la *Victoria* in cerca della nave *San Antonio*. Ma questa non fu trovata e Magellano tornò indietro e si unì alle altre navi per cercare la *San Antonio*; invano! Si era perduta o era tornata in Spagna dopo aver preso il comando al nipote Alvaro de Mesquita? San Martin indicò il ritorno a Siviglia.

LA NAVE SAN ANTONIO TORNA IN SPAGNA

In effetti, si seppe dopo, la *San Antonio*, dopo aver svolto la sua commissione, il terzo giorno era ritornata nel punto in cui la flottiglia si era divisa, ma non trovò Magellano, che intanto si era spostato a 12 leghe a Nord-Nord-Este, al fiume delle sardine. Fecero dei segnali ma senza risposta alcuna. A questo punto il capitano voleva andare alla ricerca dello zio ma il pilota Esteban Gomez e lo escribano Jeronimo Guerra decisero di prendere la via per la Spagna al che si oppose il Mesquita sferrando un colpo al Gomez. Questi reagì ed il Mesquita fu immobilizzato con coloro che erano stati consiglieri di Magellano nei processi di giustizia nel porto di San Julian. Siamo tra il 10 e il 12 di novembre 1520. Fu nominato come capitano Jeronimo Guerra e presero la via per Castiglia dove giunsero il 6 maggio 1521 e gettarono le ancore nel porto di Muellas della città di Siviglia.

Non si conosce la rotta seguita ma Gomez sapeva che non poteva fare il cammino inverso perché i venti e le correnti erano contrari. E'probabile che si ingolfò nell'Atlantico Sud, spinto dai venti da Ovest, e seguì direzione per Est-Nord-Est, cioè verso il Capo di Buona Speranza, fino a prendere gli alisei di Sud-Est e la corrente del Benguela. Una rotta molto più lunga ma che consentiva una navigazione allegra, senza fare faticosi bordeggi. Da quei paraggi Gomes, che era portoghese, seguì le rotte praticate dai lusitani ormai da 20 anni; si portò quindi ai 10° Sud verso la metà di febbraio dove si trovava la ITCZ (InterTropical Convergence Zone o equatore termico).



Rotte di Magellano e della *San Antonio*

Qui iniziò, in base ai venti, una “volta larga” portandosi al largo della Guinea e poi verso le isole del Capo Verde. Quindi su in latitudine prendendo l’aliseo di Nord-Est sulla dritta, un poco a pruvia del traverso. Siamo verso la metà del mese di aprile quando, ad una latitudine poco superiore ai 30° Nord, la *San Antonio* afferrava i primi venti da Ovest e poteva accostare per levante “speronando” la Castiglia e risalire il fiume di Siviglia fino a Muellas. Bisogna notare che il tempo di ritorno della *San Antonio* è uguale, anzi un po’ inferiore, a quello di andata della flotta di Magellano, ma il cammino è molto più lungo (circa 11.000 m.n. contro le 7.500 dell’armada) e le condizioni meteo marine sono assai meno favorevoli lungo tutto il percorso. Pertanto, sotto il profilo nautico, la *San Antonio* ha fatto una navigazione più efficiente, frutto di un’arte nautica di livello assai superiore.

La “diserzione” della *San Antonio* fu biasimata da Pietro Martire d’Anghiera, ma Estevao Gomes ebbe in seguito l’importante incarico da Carlo V di esplorare le coste nord del Mundus Novus.

MAGELLANO CHIEDE UN PARERE AGLI UFFICIALI

Magellano, dopo aver cercato invano la *San Antonio*, riprese la sua navigazione al S.S.E. e poi al S.O. fino alla latitudine di 53°40’. Di qui, superato di nuovo Cape Forward, (9) si diresse a N.O. per circa 15 leghe, vale a dire fino al fiume delle sardine, dove diede fondo alle ancore tra montagne alte e innevate, nonostante la stagione estiva ormai avanzata, e la costa assai arborata. Siamo ormai alla ventina di novembre. Magellano accusa il colpo e manda un avviso, un ordine di servizio, alle altre navi per avere un parere sul da farsi. E’ lo storico Joao de Barros, il Tito Livio lusitano, a riferire i fatti perché in seguito ebbe tra le mani le carte sequestrate alla nave capitana *Trinidad*.

Barros dice che Magellano rimase così colpito dalla diserzione della *San Antonio* che era confuso e non sapeva cosa fare. Non convocò alcuna riunione a bordo della sua nave per timore di proteste da parte degli spagnoli indignati per i maltrattamenti e le bastonate che subivano, specie da Duarte Barbosa. L’ordine del giorno di Magellano che pervenne alla nave del Barbosa, ove si trovava l’astrologo Andrés de San Martin, il quale lo registrò in un suo libro, al piede del quale copiò la sua risposta che poi finì nelle mani dei portoghesi e quindi di Barros. Lo storico ufficiale portoghese nella Decade III della sua *Da Asia* riporta l’ordine di servizio di Magellano e la risposta di Andrés de San Martin. Magellano, facendo anche riferimento ai tragici fatti di porto San Julian, chiedeva un parere sul viaggio precisando che in ogni caso la decisione l’avrebbe presa lui a prescindere dai pareri espressi e questo ancora una volta denota il singolare carattere del capitano generale.

“Yo Fernando de Magallanes, caballero de la orden de Santiago y capitan general de esta armada que S.M. envia al descubrimiento della especerie ...omissis. Hago saber a vos Duarte Barbosa capitan della nave *Victoria*, e ai piloti, maestres e contra maestres di essa, poichè sono determinato in modo deciso di andare avanti per un parere ...e per quanto sono uomo che non chiede parere e consiglio a nessuno ... ma comunico a tutti le mie cose senza che nessuno possa tacciarmi di disonesto per cui si ebbero i fatti di Porto San Julian sopra la morte di Luis de Mendoza, Gaspar de Quesada e lo sbarco di Juan de Cartagena e del clerigo Pero Sanchez de Reina... chiedo di dirmi cosa pensate per la sicurezza di questa armata ... nel bene e interesse dell’Imperatore e del mio mandato ... sia se andare avanti o tornare indietro ... mi dite per iscritto solo dicendo la verità su quel che pensate ... quindi prenderò le mie decisioni. Fatto nel canal di Todos los Santos di fronte al rio del Isleo, en quarta ferie de ventiuono di novembre in 53° del 1521”. Notifica... Al quale ordine yo Andrés de San Martin diedi il mio parere che era del seguente tenore: “Muy magnifico senor: Visto l’ordine della vostra fiducia... che chiede il mio parere circa l’andare avanti o tornare ... con le dovute ragioni ... digo: che io dubito che per questo canal de Todos los Santos dove ora stiamo, né per gli altri che sono nello stretto che va a Est e a Est-Nord-Est vi sia il cammino per navegar per le Molucche ... stiamo nel cuore della primavera. Mi sembra che vostra signoria debba andare avanti perché abbiamo il tempo propizio e questo fino a metà di gennaio che verrà del 1521 (10) quindi la S.V. ha motivo di tornare in Spagna perché di lì in avanti le giornate diminuiscono di colpo y a causa dei temporali che saranno molto più intensi che ora. E quando ora che abbiamo la giornata di 17 ore ... e dopo il tramonto del sole abbiamo tempo tempestoso e variabile bisogna aspettarsi molto di più quando le giornate si accorciano a 15 e a 12 ore e molto di più in inverno come abbiamo già visto in precedenza e se non si esce dallo stretto per gennaio fatta acqua e legna che basta possiamo di punto in bianco tornare alla baia di Cadice o San Lucar da dove partimmo. Circa l’eventualità di andare fino a 75° di altura come da Vs. istruzioni nel rio di Santa Cruz non mi pare che si possa fare per il tempo cattivo e tempestoso che ivi si trova e già qua si fa fatica ad andare avanti figuriamoci a sessanta e settantacinque gradi. L’ipotesi di andare per la via del Cabo de Buena Esperanza mi sembra non praticabile perché intanto sarà inverno come V.S. sa meglio di

me e perché la gente è stanca e svuotate delle sue forze. E al presente hanno cibo solo per sostenersi e non per acquistare nuove forze per sostenere i lavori; e vedo che quelli che si ammalano tardano a riprendersi. Le navi pure soffrono malgrado siano ancora buone ma non sufficienti per andare al Maluco e tornare in Spagna. Mi sembra ancora che V.S. non debba navigare per questa costa di notte sia per la sicurezza delle navi e sia perché la gente ha bisogno di riposo. Poiché la luce chiara dura 19 ore stare all'ancora 4 ore non è ritardo per dare come detto riposo alla gente e non tenerla in tensione con le navi e le manovre. E che Dio ci preservi da fortunali. Tale è il mio parere e la S.V. faccia come meglio ritiene e Dio la protegga”.

Buon senso e tensione etica nella risposta di Andrés de San Martín che pure aveva pagato caro, con una punizione corporale, per essere stato trovato con una mappa della navigazione fatta che comunque aveva gettato in mare. San Martín dice che “le navi non si trovano in condizione di andare alle Molucche e ritornare”; quindi il progetto di Faleiro e Magellano prevedeva un ritorno in Spagna per la stessa via dell'andata; vale a dire il giro attorno alla Terra non rientrava nei piani di Magellano. Esso fu una scelta ardita di Sebastian de Elcano maturata dalla sua esperienza pregressa di capitano di navi ed anche dalla contingenza del momento.

Magellano, ricevuti questo e gli altri pareri, non avendo intenzione di tornare indietro per nessuna ragione, fece una comunicazione in cui diceva che si andava avanti con l'aiuto di Dio, per il bene dell'armada, per cui tutti lo seguirono. Il giorno dopo con gran salve di bombarde si salpò con *rumo* NOqO dell'asse del canale e cinque giorni dopo, il 27 novembre 1521 uscirono dal canale de Los Santos ed entrarono nel Mar del Sur, lasciando sulla sinistra il *cabo* che fu detto *Deseado* (11). Il percorso nello Stretto, detto poi a giusta ragione di Magellano, fu stimato in 110 leghe, pari circa 350 miglia nautiche. La navigazione nello stretto di Magellano fu spesso evitata a favore del passaggio per Cape Horn. Ancora il 9 agosto del 1975 la turbonave VLCC *Metula* incagliava, con un carico di 190.415 tons di crude, all'uscita dalla prima angostura, con gravi danni ambientali, malgrado avesse il pilota a bordo.

OSSERVAZIONE.

Pigafetta dice che al primo arrivo al fiume delle sardine, stettero lì a pescare per 4 giorni. In tali giorni fu mandato un battello ad esplorare verso Nord-Este il quale ritornò con la notizia della vista del *Mar del Sur* con il *Cabo Deseado* sulla sinistra. E' questa una delle tante invenzioni di Pigafetta. Come poteva un battello fare in 4 giorni un cammino di oltre 100 m.n. (miglia nautiche) e ritornare quando le navi impiegarono sei giorni solo per andare? E poi, se così fosse, quale sarebbe stata lo scopo dell'ordine di servizio di Magellano del 21 novembre se già si sapeva dello sbocco dello stretto? Questa incoerenza conferma e rafforza i numerosi dubbi e le perplessità già espresse altrove sui falsi contenuti dello scritto del “cronista della spedizione” al quale si sono attenuti tutti gli autori senza alcuna verifica critica dei fatti, specialmente degli aspetti nautici. (*Silvestro Sannino, 28 novembre 2020*).



Lo stretto secondo uno schizzo di Pigafetta.

RITAGLI DI STORIA

L'interessante navigazione nella storia dei porti del Regno delle Due Sicilie prosegue verso Sud. Lasciato il golfo di Napoli entriamo in quello di Salerno, un golfo tre volte più esteso di quello partenopeo e reso glorioso dalla presenza di una delle quattro storiche repubbliche marinare italiane: Amalfi, che raggiunse il proprio massimo splendore nel XI secolo, ed è oggi riconosciuta Patrimonio dell'Umanità dell'Unesco.



I PORTI DEL REGNO DELLE DUE SICILIE

GOLFO DI SALERNO

ANTONIO FORMICOLA



“Città di Salerno Capitale del Principato Citeriore nel Regno di Napoli”. Incisione su rame dal volume XXIII di Thomas Salmon, Descrizione del Regno di Napoli, Venezia, Giambattista Albrizzi, 1761.

Superata la Punta Campanella si entra nel Golfo di Salerno il cui territorio, in antico tempo, faceva parte del Principato Citeriore. Qui lungo la costa si susseguono numerose località dove, nei secoli passati, vi erano solo approdi e parte degli abitanti, fin dal medio evo, si dedicavano sia alle attività marittime sia a quelle marinesche. Prima di giungere ad Amalfi troviamo

Positano - Gli abitanti di Positano fin da antico tempo, oltre che nella pesca, erano impegnati in un intenso commercio con gli altri lidi del Regno continentale, la Sicilia e l'Arcipelago Toscano. Tra i prodotti locali esportati vi era il "... Cannavaccio (cordame NdA) del quale se ne caricano le barche, e si conduce in Napoli, ed in altri paesi del Regno". (1) La maggior parte delle imbarcazioni utilizzate erano le feluche che venivano costruite sull'ampio arenile antistante il caseggiato ed avevano una stazza lorda compresa tra le 30 e le 70 tonnellate. All'inizio del Settecento, a differenza degli altri scali costieri che erano sottoposti solo a tassazione statale, a Positano si pagava ancora il diritto feudale dell'ancoraggio.

Conca dei Marini (Conca) - Dopo Positano la conformazione geomorfologica della costa, continua ad essere alta e frastagliata finché non s'incontra un lungo sperone di roccia che s'inoltra nel mare e forma il Capo di Conca; un riparo naturale per i bastimenti.

La storia di Conca non è molto differente da quella di Amalfi, difatti le antiche cronache descrivono i conchesi

come abili marinai ed esperti commercianti potendo disporre, tra l'altro, di ben 27 grandi galeoni che aveva rapporti con tutto il Mediterraneo. Lo scalo di Conca, nel rinascimento, è stato spesso approdo sussidiario del porto di Salerno durante il periodo della famosa fiera agricola. In un manoscritto anonimo del 1650 si legge che a Conca : “Vi sono anche barche e marinari da carico grande per viaggi. V'è il carico di legnami che calano da Agerola, e se ne caricano l'estate circa dieci vascelli grandi.”. Nel 1844 il Ministro degli Affari Interni dopo una sua visita agli approdi della costiera propose il restauro del molo di Conca, ma il Consiglio degli ingegneri: “chiariva esser questo un semplice bastione di fabbrica che si eleva sopra una parte dell'angusta marina di quel Comune e non merita neppure il nome di molo”. (2) Nella seconda metà dell'Ottocento i commercianti conchesi possedevano una ventina di brigantini che commerciavano i prodotti locali (maccheroni e agrumi) anche con le Americhe. La tonnara, unica in tutta la Costiera, sopravvisse fino al 1956.



Veduta dal mare di Positano con le imbarcazioni dei pescatori adagate sulla riva (1890). Foto Sommer, coll. Autore.

Amalfi - Ben nota la fiorente attività commerciale della Repubblica di Amalfi (IX - XII sec.) che per due secoli fu la più potente fra le quattro repubbliche marinare. E' certo che Amalfi avesse un porto già nella seconda metà del XIII sec. come anche un'attivo Arsenal. (3) Nel Seicento la marineria mercantile della Repubblica medioevale era, ormai, solo un lontano e mitico ricordo. Nel 1740 ad Amalfi erano attrezzati alla navigazione solo 11 navigli poiché la popolazione si era dedicata maggiormente alle antiche attività lavorative: produzione della pasta, della carta e del ferro lavorato. Nel 1840 gli amalfitani possedevano 58 bastimenti di vario tonnellaggio di cui i più piccoli, d'inverno, venivano tirati in secco sull'esiguo arenile mentre quelli di maggiore stazza trovavano riparo nel porto di Castellammare di Stabia. Volendo trovare una soluzione a questo disagio nel 1844 l'ingegnere Lauria propose la costruzione, a Sud Ovest della Marina di Amalfi (punta di S. Caterina), di “un braccio di scogliera nella direzione di Sud Est per la lunghezza di circa palmi 170 con una profondità media di palmi 12, ed una sezione anche media di circa 666 palmi quadrati.”. Ma siccome il comune non aveva in cassa la disponibilità economica necessaria l'opera rimase sospesa. Questa cosa però non bloccò l'incremento della marineria amalfitana che nel 1858 contava ben 96 legni. (4)

Vietri - Posizionata nell'angolo più protetto dell'omonimo golfo sopra i suoi ampi arenili, da antico tempo, vi veniva praticata la costruzione di imbarcazioni impiegate sia per la pesca sia per il commercio. Dal 1086 fino al 1806 fu sottoposta al diritto feudale per l'esazione della “Decima” sul pescato e sull'ancoraggio; privilegio

detenuto dalla Badia di Cava dei Tirreni. Tra la fine del XVIII e l'inizio del XIX secolo gran parte dei bastimenti che giunsero a Salerno, per l'annuale fiera settembrina, approdarono nel porto di Vietri visto che il nuovo scalo salernitano rimaneva impraticabile per il costante insabbiamento dei fondali.



Veduta della marina di Amalfi con numerose imbarcazioni da pesca e da carico tirate in secco (1888). Foto Sommer, coll. Autore.



Veduta aerea di Vietri con il suo ampio arenile. Qui tra il XVI ed il XIX secolo approdarono centinaia di bastimenti carichi di derrate (1890). Foto Sommer, coll. Autore.

Salerno - Nel 1259 Giovanni da Procida, già consigliere dell'imperatore Federico II, convinse il re Manfredi di Svevia a tenere nella città di Salerno una fiera agricola annuale, della durata di otto giorni, in occasione della ricorrenza del santo Patrono San Matteo. L'evento fieristico ebbe subito una grande affluenza di commercianti, provenienti sia dall'entroterra sia da altri porti del Mediterraneo. Considerando la moltitudine dei legni ed il gettito che ne sarebbe derivato dai vari diritti (ancoraggio, falancaggio, lanternaggio, ecc.) il Re decise di favorire l'approdo dei legni, esteri e regnicoli, con la costruzione di un nuovo molo; il Molo Manfredi. La costruzione della nuova struttura iniziò nell'estate del 1260 e andò avanti per i successivi due anni. (5) Grazie a quel porto Salerno, nel secolo successivo, divenne crocevia dei traffici marittimi tra l'oriente e l'occidente del Mediterraneo. Va tenuto presente che l'ambito portuale ebbe, comunque, sempre problemi di frequente insabbiamento.



Veduta di Salerno da Vietri. Al centro sono visibili le strutture che all'epoca (1796) costituivano il porto. A. D'Anna, olio su tela, coll. privata.

I successivi governanti furono meno sensibili allo sviluppo delle attività mercantili della città difatti, nel 1652, il Governo Vicereale spagnolo, decretò la chiusura totale del porto ai commerci. Questa grave decisione fece sì che quel primo molo andasse completamente distrutto dall'incuria e dalle mareggiate ed all'arrivo di Carlo di Borbone i resti consistevano in una scogliera appena affiorante dal mare.

Dopo il 1734 la fiera riprese con una nuova vitalità. Essa fu campo di attività commerciale di lucchesi, fiorentini, veneziani, genovesi e siciliani. Salerno godeva del privilegio di scegliere tra i suoi nobili il "mastro di fiera", che esercitava giurisdizione civile, penale e commerciale.

Poiché in rada oramai approdavano numerose imbarcazioni provenienti anche da altre nazioni, il 4 marzo del 1752, fu la stessa Università di Salerno a presentare al Sovrano una supplica, chiedendo la sistemazione di un nuovo porto e proponendo di finanziare in parte l'opera con il gettito della tassazione sull'ancoraggio e sull'affitto dei magazzini per le derrate.

Il progetto della nuova struttura, delineata dall'ingegnere idraulico Bompiede, ricalcava nel primo tratto l'antico molo orientato per SW poi vi era un gomito che volgeva a SE, per circa duecento metri e terminava in un piccolo tratto rivolto a SE. Il tutto fu approvato dal Re insieme alla costruzione dei legni di servizio, tra cui due sandali armati di manganello per dragare i fondali. Il 22 giugno del 1752, con una solenne cerimonia, fu dato il via ai lavori (6) ma trascorsi tre anni il gettito delle predisposte gabelle si attenuò ed i lavori nel 1756 si fermarono per due anni per mancanza di fondi. In una relazione sullo stato del porto al 6 dicembre del 1759 si legge: ... ritrovasi fin'ora il

detto Porto gionto alla lunghezza di canne ottanta di fabbrica, consistente questa in Banchetta, Muraglione e zoccolo da capo, a' capo, oltre della scogliera, che sporge più in fuori da mezzogiorno, e serrone, di canne sedici in circa, in cui deve seguitarsi la detta fabbrica. (...) i bastimenti... colla tale presente... situazione, e fabbrica di detto molo, abiano un mediocre riparo; e ciò fu confermato dal fatto che il 21 novembre, durante una burrasca, i bastimenti non furono danneggiati come in passato. (7)

Fino al 1756, per realizzare l'approdo salernitano, erano stati spesi circa 100.000 D.ti. Dopo il 1760 i lavori ripresero e procedettero per circa tre anni, ma molto più lentamente, per essere poi sospesi per due anni a causa di pestilenze. Nel 1766 il Bompiede ritornò a Salerno in quanto le opere realizzate per quel porto erano già in rovina per le numerose burrasche che vi si erano abbattute in quegli anni.

Alcune riparazioni intraprese nel 1777 furono nuovamente distrutte da una vigorosa mareggiata verificatasi nell'inverno del 1778. Come sappiamo, con l'arrivo di John Acton a Napoli la politica per lo sviluppo dei porti ebbe un particolare incremento e pertanto furono date nuove disposizioni per portare a termine le opere già in corso.

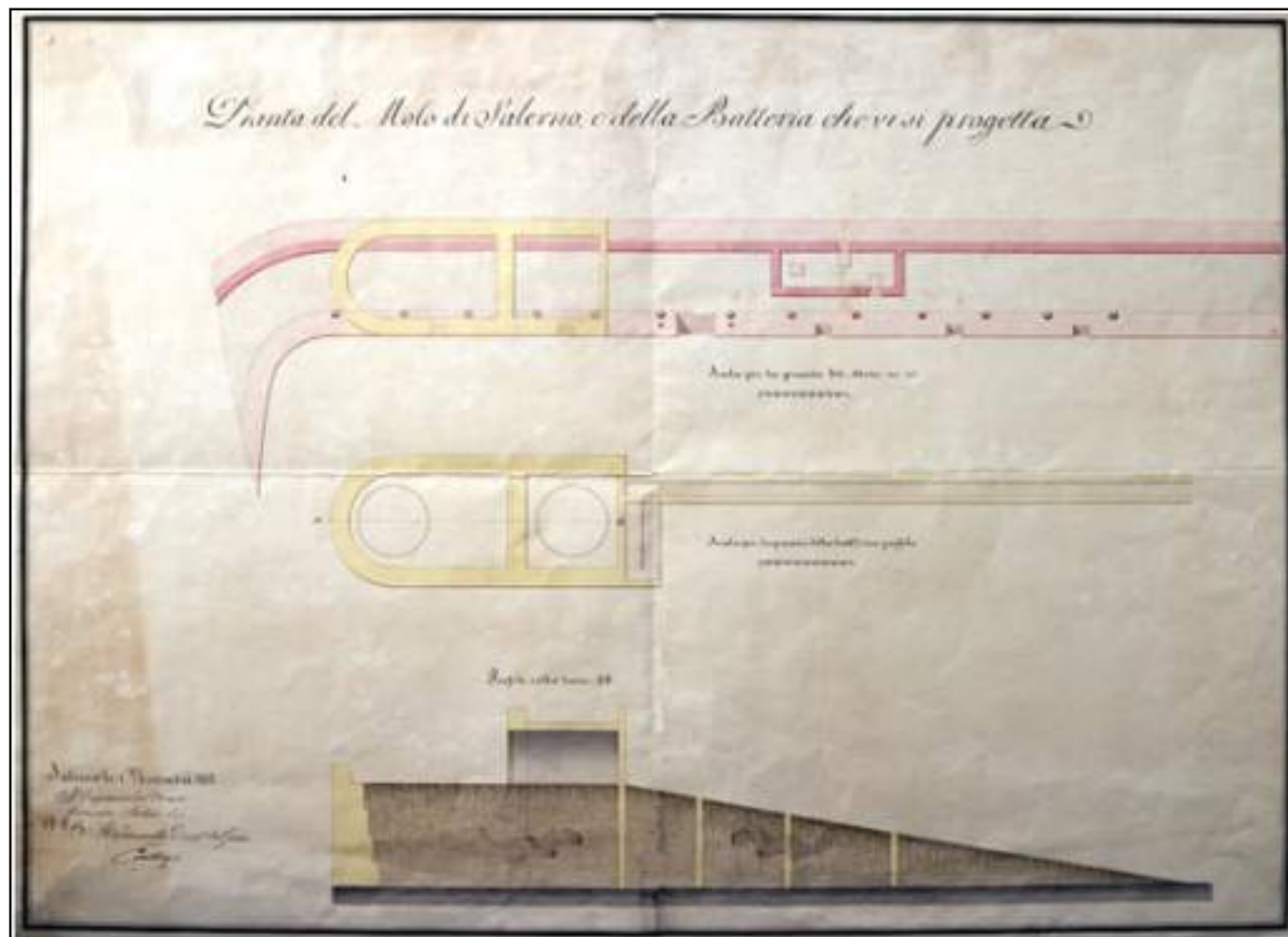


Il molo del porto di Salerno così come è stato rappresentato nell'Atlante Marittimo del Regno di Napoli (1785 - 1792) delineato da G.A. Rizzi Zannoni.

I lavori di ripristino, previsti dal Bompiede, per il porto di Salerno iniziarono nel 1782 e furono portati avanti fino al 1788, con un costo totale di 108.000 D.ti. Tale cifra occorre per costruire la struttura del molo foraneo lungo circa 360 palmi (93 metri circa) e risistemare la scogliera seguendo la traccia di quella realizzata all'epoca del Re Manfredi. (8) Durante il periodo dell'occupazione francese, per un'efficace difesa del porto, fu prevista la costruzione di una batteria sulla testata del molo. Il progetto, che porta la data del 7 novembre del 1812, è a firma del Colonnello del Genio Castagnò ma non si è trovata ulteriore documentazione sull'effettiva realizzazione di queste opere di difesa.

In una relazione sui porti del Regno, redatta dopo l'ascesa al trono di Ferdinando II, si legge: "Porto di Salerno - Questo porto consiste in braccio perpendicolare alla spiaggia - con altro volgente a sinistra da scirocco a maestro; ma è colmato per forma che nella punta di tal molo vi sono appena due palmi d'acqua." (9) Nella seconda metà

degli anni '40 furono previsti due progetti di miglioramento per quest'ambito portuale. Il primo fu presentato nel 1846 dall'ingegnere Ercole Lauria il quale propose di spostare il porto nel seno a destra, sotto il costone della montagna, per ottenere una maggiore profondità, ponendovi a protezione "un molo isolato di palmi 1.200 parallelo alla spiaggia per ottenere una profondità media di palmi 28 colla spesa di D.ti 337.042,11. ...".



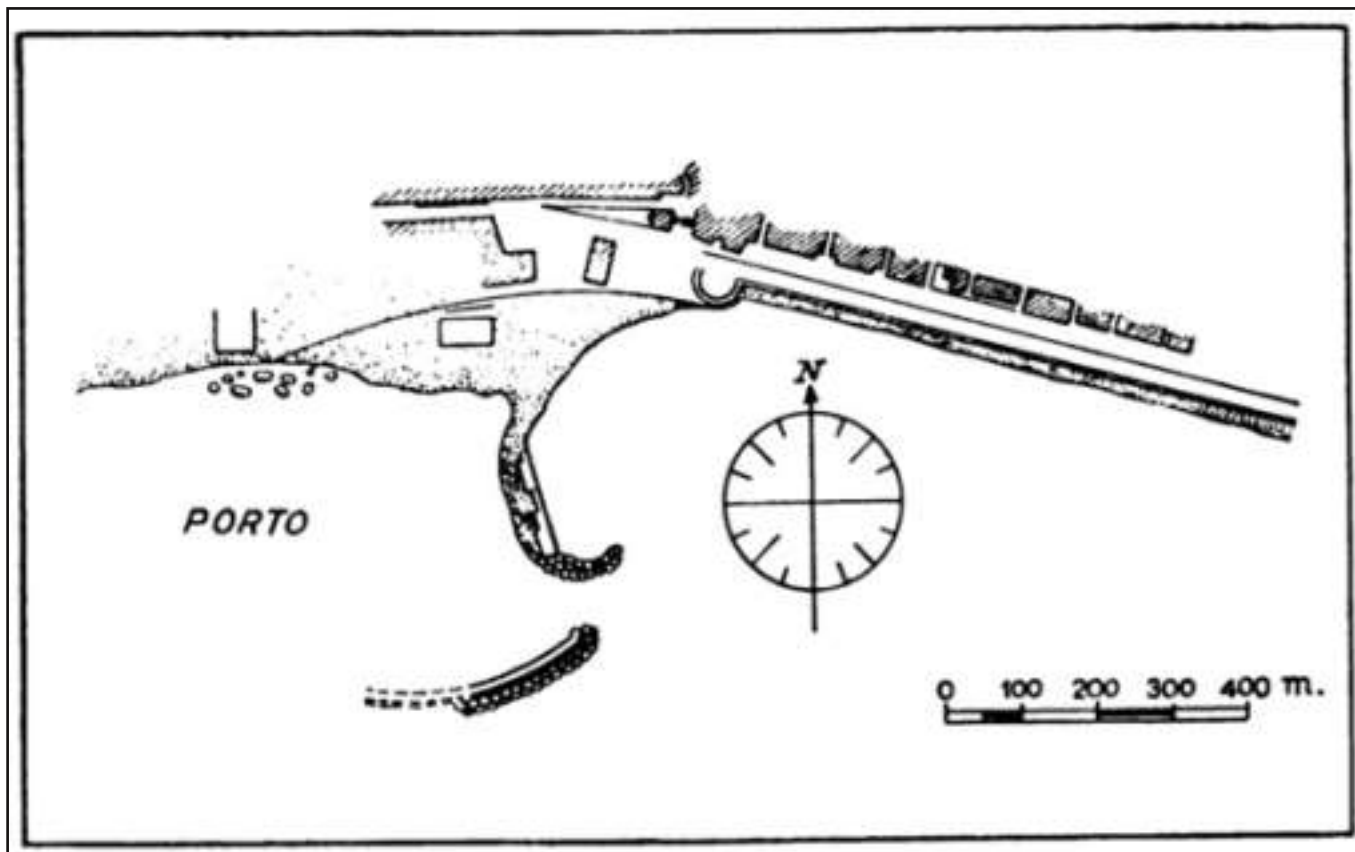
Pianta del Molo di Salerno e della Batteria che vi si progetta. Salerno 7 novembre 1812 - Il Capitano del Genio firmato Salas - V.B. Il Colonnello Direttore del Genio Castagnò. Biblioteca Naz. di Napoli.

L'altro ammodernamento fu presentato l'anno successivo dall'Architetto Ulisse Rizzi il quale propose invece di prolungare l'antico molo e costruirne uno nuovo, della lunghezza di 1.000 palmi, partendo dalla punta del citato prolungamento, formando però un gomito orientato da est verso ovest; il tutto per una spesa preventiva di circa 125.000 D.ti.

Il Consiglio degli Ingegneri, rigettò quest'ultimo progetto, e ritenne più opportuno quello del Lauria e il preventivo fu portato a 367.682,31 D.ti, difatti nel progetto l'imboccatura, prevista tra la spiaggia ed il molo, era ostruita da una vecchia scogliera che doveva essere eliminata. Il Re, che era abituato a riflettere sulle soluzioni da prendere, trovò opportuno eseguire, come prima operazione, il salpamento dell'antica scogliera che tra l'altro era ritenuta responsabile del cosiddetto "interrimento" dei fondali.

La successiva nota dolente fu la ricerca dei fondi necessari per attuare i lavori. Difatti sia il Comune sia il Consiglio Provinciale non avevano in cassa denaro sufficiente per dare inizio ai lavori. Intanto lo scalo languiva nel mentre si cercava di trovare soluzioni diverse e più economiche. Si fecero anche altri progetti che prevedevano la realizzazione ex novo di ambiti portuali in siti limitrofi come la Marina di Vietri, l'ancoraggio di Fuondi o nel seno ad occidente della marina di Amalfi; ma tutte queste soluzioni furono scartate a priori dal Sig. Lauria.

Intanto nelle casse del comune di Salerno per le opere da eseguire al porto, al 13 marzo del 1855, vi erano appena 2.389,35 D.ti. Le cose migliorarono nei tre anni successivi poiché il Comune riuscì a mettere in cassa 36.306 D.ti. Cosicché Ferdinando II, nel 1858, approvò uno stanziamento di 337.042 D.ti, con una assegnazione annua di 24.000 D.ti, per la costruzione di un nuovo porto da sistemare a dritta del vecchio scalo. (10) Alla caduta del Borbone le opere erano ancora in esecuzione.



Il porto e la marina di Salerno nel 1861. Da Annali dei Lavori Pubblici, fasc. n. 7, luglio 1940 pag. 804.

NOTE

- 1 - Cfr.: F. Pansa, Istorìa dell'Antica Repubblica di Amalfi e delle sue Città, tomo II, Napoli 1724, pag. 149.
- 2 - Cfr.: G. Carelli, Raguaglio di alcuni principali Porti, Fari e Lazzaretti de' reali Domini di quà del Faro, in Annali Civili del Regno delle Due Sicilie, fasc. CXXV, Napoli 1858, pag. 23.
- 3 - Ubicato sul litorale amalfitano l'edificio aveva due navate a sesto acuto sostenute da dieci colonne. Una parte di questa struttura oggi esiste ancora ed è stata trasformata in un museo.
- 4 - Cfr.: G. Carelli, Raguaglio di alcuni principali Porti, Fari e Lazzaretti de' reali Domini di quà del Faro, in Annali Civili del Regno delle Due Sicilie, fasc. CXXV, Napoli 1858, pag. 23.
- 5 - La lapide sulla fondazione del porto dice: "Anno Domini MCCLX Dominus il signore Manfredi magnifico re di Sicilia, figlio dell'Imperatore Federico, per intervento di messer Giovanni da Procida, grande cittadino salernitano, Signore dell'isola di Procida, di Tramonti, ... e amico e familiare dello stesso re, fece costruire questo porto."
- 6 - A.S.NA., Sez. Militare, S.M.E., vol. 92, fol. 280 r. e v..
- 7 - Cfr.: Sirago M., Il porto di Salerno nel "sistema" portuale del Regno Meridionale in età moderna (1503-1806), in Rassegna Storica Salernitana n. 21, pag. 133.
- 8 - Cfr.: M. Sirago, Le città e il mare (Economia, politica portuale, identità culturale dei centri costieri del Mezzogiorno moderno), ESI, Napoli, 2004, pag. 42.

LE GRANDI REGATE

Ritorna con le sue memorie Giovanni Iannucci, velico della nostra Marina dei tempi eroici dello S.V.M.M., in equipaggio e poi al comando di barche ormai storiche come Artica II e Corsaro II. Per ricordare la Giraglia, la più antica e famosa regata di altura del Mediterraneo quest'anno per la prima volta interrotta causa Covid-19, l'amico Giovanni ha tirato fuori dai suoi diari una cronaca del 1959, inedita e non del tutto agonistica, scritta in occasione della VII edizione della Giraglia sul percorso Tolone-Sanremo a bordo di Artica II. Davvero merita di essere letta perché, oltre tutto, è una divertente testimonianza degli irripetibili Anni Cinquanta.



MEMORIE - 1959 - ARTICA II - UN'ALTRA "Giraglia"

GIOVANNI IANNUCCI



"Artica II" con tutta la "biancheria".

Erano trascorsi meno di venti giorni dal mio arrivo all'87° Gruppo A/S, quando fui convocato in Segreteria Personale Marina perché era arrivato un movimento, del tutto inatteso, per "Grupnol La Spezia su rimorchiatore Timo per Artica II, per regate". Le linee telefoniche dell'Aeronautica erano già ottime a quei tempi, anche se c'era qualche difficoltà a passare poi sulla rete Marina, ma riuscii a parlare con Marivela. Ebbi la conferma che dovevo imbarcare su Artica per una regata nelle Isole Pontine e poi la regata della Giraglia. Lo skipper, che aveva richiesto la mia presenza a bordo, era il Tenente di Vascello Luigi (Gigi) Coda Nunziante di Sanferdinando, discendente da una nobile famiglia napoletana ed anche lui pilota.

Conoscevo bene Gigi, non solo perché era in quarta classe in Accademia, quando io ero in prima, ma perché regatavamo entrambi sugli Star e ci eravamo battuti nel campionato interno del 1952, che avevo vinto. L'anno prima era stato su *Artica* nell'equipaggio del Comandante Bini con l'incarico di capo guardia ed avevano vinto la regata della Sail Training Association da Brest alla Canarie, a due anni di distanza, dalla nostra affermazione nella Torbay - Lisbona.

Arrivai alla Spezia dopo un lungo viaggio e andai subito alla sezione velica, dove trovai Gigi, due sottufficiali nocchieri, Adriano Guazzo e Luciano Zarantonello, che avevano anche loro partecipato alla regata Brest – Canarie, ed il nocchiere della barca, Enrico Bugliani. *Artica* era pronta e la mattina dopo lasciammo La Spezia diretti ad Anzio da dove sarebbe partita la “Regata Radiotelefonica delle Isole Pontine” della quale non sapevamo ancora nulla.

Arrivati ad Anzio, apprendemmo al briefing i particolari di questa “originale” regata. Si sarebbe partiti da Anzio per la prima gamba, di una quarantina di miglia, con giro di Palmarola e traguado a Ponza, seguita dalla seconda, della stessa lunghezza, da Ponza ad Anzio. L'originalità era che nello stilare le classifiche non sarebbe stato determinante il tempo impiegato a compiere il percorso, ma la rapidità e correttezza delle risposte ai quesiti, posti per radio dal Comitato di Regata, su argomenti di carattere marinairesco. Rimanemmo un po' perplessi, anche perché i nostri avversari, edotti preventivamente sulle procedure, erano tutti muniti di manuali, dizionari e perfino enciclopedie sulla materia. Non so come fosse nata l'idea di quelle singolari procedure, che non credo siano mai state applicate in seguito, ma penso che ci fosse una specie di sponsorizzazione da parte di uno o più produttori o venditori di apparati VHF, un accessorio che, sebbene ancora non obbligatorio, stava diventando sempre più comune sulle imbarcazioni da diporto.

Prima della partenza da Anzio imbarcarono, a completamento dell'equipaggio, due guardiamarina appena usciti dall'Accademia, Alessandro Pirzio Biroli e Niccolò Rosselli del Turco (Corso Sparvieri) e ci mettemmo in mare per la prima gamba. Il tempo era buono e c'era un bel venticello che ci faceva procedere speditamente in rotta per Palmarola e guadagnare costantemente sugli altri, ma il bello non era destinato a durare a lungo. La radio cominciò a gracchiare e vennero fuori le domande più astruse che si potesse immaginare. Fu una cosa allucinante, che si protrasse senza soluzione di continuità fino all'arrivo a Ponza. Poche furono le domande alle quali riuscimmo a rispondere per primi e la nostra posizione in classifica ne risentì notevolmente. La seconda gamba fu la fotocopia della prima e all'arrivo ad Anzio fu come uscire da un incubo.

Ripartimmo subito perché non avevamo molti giorni per arrivare a Tolone, da dove sarebbe partita la regata della *Giraglia*. Il tempo si mantenne buono con venti variabili e qualche piovasco che fece tirare fuori ed indossare gli oilskin. Il Golfo del Leone non fece scherzi né con il Mistral, né con la bonaccia e procedemmo bene, quasi sempre a vela, guadagnando sul ruolino di marcia, tanto che Gigi decise che ci saremmo fermati all'Ile du Levant, distante solo una quarantina di miglia da Tolone. Il motivo era che Gigi aveva saputo che c'era un villaggio di nudisti sull'isola e, se fosse stato possibile andare a terra, sarebbe stata un'esperienza interessante, in particolare a quei tempi, nei quali perfino il bikini, sebbene già noto ai tempi della Roma antica e apparso di nuovo solo di recente, era lungi dall'essere diffuso e di minime dimensioni come oggi.

Avvistammo l'isola (**A fianco**) all'alba e dirigemmo per la punta sudoccidentale perché non sapevamo dove fosse il villaggio. Il vento era leggero da SW ed una volta vicini cominciammo a bordeggiare lungo la costa dell'isola, lunga circa quattro miglia, che risultò essere assolutamente deserta. Arrivammo



alla punta, lascammo le scotte e passammo nello stretto fra l'Ile du Levant e l'Ile de Port-Cros. Appena fuori, vedemmo delle barche alla fonda vicino alla costa, poco lontano. Ci avvicinammo e demmo fondo anche noi perché eravamo di fronte all'insenatura ed alla spiaggia che cercavamo. A questo punto si trattava di sapere se era possibile andare a terra e quali fossero le eventuali modalità. Alla fonda fra noi e la spiaggia, non molto distante, un bel cutter di una ventina di metri con una grande bandiera italiana sulla sua asta a poppa ed il guidone dello Yacht Italiano in testa d'albero. Con il binocolo lessi il nome, *Pazienza*, e Gigi mi disse che era di Giacomo (Jackie) Bruzzo, noto armatore e skipper d'altura, ed aveva vinto la sua classe nella regata della *Giraglia* due anni prima.

Ci tuffammo e ci avvicinammo al *Pazienza*, salutammo l'armatore e Beppe Croce, che era in coperta con lui, e chiedemmo loro se si poteva andare a terra. Ci risposero che non c'erano problemi, purché si andasse "come ci aveva fatti madre natura". Ci congedammo da loro, tornammo a bordo, lasciammo i costumi ed iniziammo la nuotata verso la spiaggia. Ci saranno state almeno una cinquantina di persone, tutte nude, che facevano il bagno, passeggiavano chiacchieravano o svolgevano altre attività. Prima di andare a terra, ci fermammo qualche minuto nell'acqua bassa, temendo vi potessero essere reazioni incontrollabili, ma non ci fu nulla del genere per nessuno di noi. Non solo la disinvoltura delle persone e la loro naturalezza rendevano lo scenario privo di qualsiasi stimolo di carattere sessuale, ma penso che abbia influito anche il fatto che le esponenti del gentil sesso che, per età o fattezze, fossero in grado di suscitare appetiti si contavano sulle dita di una mano. Dopo una passeggiatina a terra, tornammo a bordo, cenammo e rimanemmo alla fonda per consentire a tutti una notte intera di riposo.

Di buon'ora, la mattina dopo salpammo e ci mettemmo in rotta per Tolone, dove arrivammo nel primo pomeriggio. Il giorno dopo partimmo per la regata, della quale, a parte il tempo che fu generalmente buono e senza tanto vento, non ricordo quasi nulla, forse perché la memoria è una strana cosa che tende a cancellare i particolari insignificanti e moderatamente sgradevoli. Così fu per me – e penso anche per gli altri dell'equipaggio – quella *Giraglia*, nella quale, per motivi che non sono riuscito a stabilire, nonostante un ottimo skipper ed un buon equipaggio, ci classificammo nella parte bassa della nostra classe, probabilmente il peggior piazzamento di *Artica*!

- Milazzo, 7 agosto 2013

Nota - L'Ile du Levant si trova al largo della Costa Azzurra ed è una delle tre isole dell'arcipelago delle recluse al pubblico (Base sperimentale di lancio missili dell'esercito, istituita nel 1948) ad esclusione di una piccola parte di essa lungo la costa sudoccidentale, dove si trova il villaggio dedicato alla pratica del naturismo, fondato nel 1931 da due medici francesi, Gaston ed André Durville. Nel villaggio oggi si trova tutto quanto possa essere necessario per viverci: il municipio e la stazione di polizia, case, una scuola, negozi forniti di tutto, alberghi e B&B. In alcune spiagge della piccola zona nella quale vi è libero accesso è di rigore la nudità totale, mentre, in altri luoghi bisogna indossare "le," "mnimum", un pareo o qualcosa d'altro come un costume da bagno o un minuscolo "tanga".



Una bella immagine di "Artica II" con vento fresco

STORIA DELLO YACHTING

Per yachting s'intende l'uso di imbarcazioni da diporto chiamate yacht per le regate o le crociere. Gli yacht si distinguono dalle navi da lavoro principalmente per il loro scopo di svago. "Yacht" deriva dalla parola olandese jacht ("caccia"). Con barche a vela, l'attività si chiama la vela, e con motoscafi, si parla di motonautica. Per la vastità delle attività collegate alla parola yachting (progettisti, cantieri, club nautici, regate, olimpiadi, campioni, giornalisti, fotografi, giornali, riviste, . . .) bisogna riconoscere che la materia meriterebbe uno studio accurato che finalmente anche gl'italiani, alla pari di inglesi e francesi, stanno scoprendo con interesse. Gianni Magnano è tra quelli impegnati a scriverla questa storia.



EVOLUZIONE DEI "PICCOLI YACHT" IN LIGURIA ATTRAVERSO IL NOVECENTO

Breve storia dell'evoluzione della vela popolare

GIANNI MAGNANO

Dai primi anni del secolo scorso ebbe inizio la diffusione e l'evoluzione della vela popolare in Liguria, piccole barche a vela che si confrontavano in regate agguerrite con equipaggi di 2 persone.

I Cantieri si cimentarono in queste piccole barche dal costo contenuto, proposte spesso dai pochi club nautici esistenti, per favorire l'accesso al mondo della vela. Tra i primi circoli nautici liguri vi fu il Circolo Nautico



Cornigliano che vicino a Genova diede vita nel 1902 ad un concorso per la produzione di piccoli yacht (*foto 1*). L'iniziativa fu subito raccolta dal vicino cantiere Costaguta, che presentò un prototipo lungo 7.20 metri da una tonnellata di stazza, secondo il regolamento francese diffuso allora in Liguria dal 1897. Ne furono costruite quattro per conto del club, che le affidò ad alcuni soci per le regate.

L'idea fu seguita dal Regio Club Nautico Lariano di Milano nel 1904 e dal Regio Verbano Yacht Club.

La vela si stava organizzando anche sui laghi in Lombardia e Piemonte.

Questi due lavori vennero nuovamente assegnate al Cantiere Costaguta che propose modelli analoghi a quelli prodotti per il club ligure anni prima: lunghi poco più di 7 metri per 1 tonnellate di stazza. (*foto 2*)

Le nuove barche furono utili al cantiere voltrese, per superare momenti di calo di produzione nei grandi yacht. Queste erano infatti costruzioni leggere con stazza a monotipo che potevano essere varate dalle spiagge grazie all'uso di deriva mobile che ruotava su un perno all'interno dello scafo, in oltre avevano un costo contenuto. (*foto 3*)

Foto 1 - Il piano del monotipo progettato da Attilio Costaguta per il Club della Vela di Cornigliano tratto dalla "Rivista Nautica" Aprile 1902



Foto 2 - Alcuni monotipi in attesa della consegna sul piazzale del Cantiere Costaguta nel 1904 questi in particolare saranno spedite via ferrovia a Cernobbio sul lago Maggiore presso il Regio Regate Club Lariano.



Foto 3 - Varo movimentato dalla spiaggia di Voltri di un monotipo per le regate nel 1904, in quegli anni le barche venivano varate a mano dagli stessi marinai del cantiere Costaguta.

All'inizio del Novecento vi fu una buona diffusione di questi scafi maneggevoli e veloci in regata. Le regate cominciarono ad essere diffuse nel Tigullio a Sturla, Recco, Voltri e in altre località del litorale ligure. Nel 1908 il Reale Yacht Club Italiano promosse una classe speciale da diporto e regata di 6.50 metri a restrizione che restò in uso nella provincia di Genova per alcuni anni. Le stazze a restrizione davano maggiore libertà ai costruttori e non vincolavano a produrre barche perfettamente uguali da un solo cantiere.



Foto 4 – Varo di un monotipo della spiaggia con la portantina “a scàella” in uso per consentire il varo anche con mare mosso, l’equipaggio era già imbarcato pronto a manovrare si noti l’armatore con la camicia inamidata e i polsini!

Nel 1910 da un’idea del Duca degli Abruzzi lo stesso Reale Yacht Club di Genova propose una barca più piccola a deriva mobile a monotipo. (*foto 4*)

Il Cantiere Costaguta fu incaricato dal club genovese della sua costruzione del prototipo, visto che anni prima aveva costruito i famosi yacht del Principe. La barca venne chiamata “5.50 R.Y.C.I.” (*foto 5*) in verità non si diffuse oltre la Liguria, ma fu comunque un primo passaggio per lo sviluppo nazionale della vela nelle piccole barche. Negli stessi anni si diffusero molte piccole barche da spiaggia che erano classificate solo per lunghezza e avevano lo scafo ricavato dalle linee del gozzo ligure, i celebri “canotti a vela” tipici della mariniera ligure del tempo.



Foto 5 - Maggio del 1910 il prototipo della classe nazionale 5.50 R.Y.C.I. in prova a Portofino, pochi giorni prima delle regate nelle quali è messa in palio la coppa donata del Presidente il Duca degli Abruzzi allora Presidente del club genovese, che aveva già ispirato una classe a restrizione nel 1908.

Nel 1921 fu la Lega Navale Italiana a proporsi con una nuova piccola classe monotipo, la cosiddetta “Lega” (*foto 6*) una barca dotata della sola randa per facilitarne le manovre che può essere condotta facilmente da due persone di equipaggio, la “lega” era costruita con fasciame a Clincker e non era dotata di bompresso come i precedenti modelli, era lunga 4.25 metri.

La serie fu preceduta da un altro modello analogo presentato dalla LNI di Napoli (*foto 7*) di dimensioni analoghe con deriva mobile tipo “lancia a vela” che ebbe diffusione solo nell'area partenopea.

Altre classi simili furono proposte dai club liguri ebbero una diffusione locale: i più famosi erano: il 3.25 metri de C. V. Pegli, il 4 metri del cantiere Costaguta di Voltri detti “i Cirillin”, le “Lupe” del Circolo Nautico di Varazze costruite dal locale Cantiere Baglietto, i 4 metri del Circolo Popolare Foce di Genova e il 4.50 del Circolo Nautico Sampierdarenese.



Foto 6 - Regate del Campionato ULPY il 7 Luglio 1930 a Voltri in primo piano il 4.25 classe L.N.I. “Candida” di Lagomarsino timoniere Barletto. A questa regata non parteciparono le barche dei circoli del levante della Liguria per dissensi sulle stazze delle barche. Comunque “Candida” vinse il Campionato ligure per quel anno.



Foto 7 - La lancia a vela promossa dalla LNI di Napoli in un disegno uscito sulla “Rivista Nautica” nel primo Novecento la barca ebbe particolare diffusione nell'area partenopea.

I circoli in quegli anni cominciarono a consorzarsi tra loro per stilare un calendario regionale e promuovere le regate.

A tale scopo il 22 Maggio 1921 nella sede della LNI di Genova, su proposta del Circolo Nautico di Recco, con la partecipazione delle Leghe Navali di Bogliasco, Savona, Santa Margherita Ligure e dei circoli, Popolare Foce di Genova, Nautico Vulturium di Voltri, Eolo di Bogliasco, venne fondata la Federazione Ligure Yachting Popolare.

La vela popolare si era organizzata a livello regionale e le regate erano seguite da curiosi e molti appassionati. Il 1927 venne fondata la Federazione della Vela che raccolse tutti i sodalizi nautici, che si occupano di vela in Italia.

Viene nominato Presidente sua Altezza Reale in Duca degli Abruzzi, alla Vice Presidenza il Marchese Paolo Pallavicino di Genova.

Fu il primo progetto di organizzazione a livello nazionale, visto che fino ad allora le varie località geografiche erano andate avanti per proprio conto aggregate per gruppi di circoli.

Il 26 Novembre dello stesso anno, si tenne nei locali del Regio Yacht Club Italiano una riunione di tutte le società veliche nazionali, organizzata dalla neonata Federazione Italiana Vela della quale faceva parte la Federazione Ligure Yachting Popolare che assunse la nuova denominazione in “Unione Ligure Piccolo Yachting”.

A partire dal 1928 si disputarono i Campionati Regionali della nuova Unione Ligure Piccolo Yachting, la nuova organizzazione dalla Federazione Italiana Vela prevedeva la razionalizzazione delle troppe classi esistenti in precedenza e quelle infine riconosciute furono il 5.50, il 4.50, i 4 metri, il 4.25 L.N.I. e il 3.50 del Club Nautico Foce di Genova. *(foto 8)*

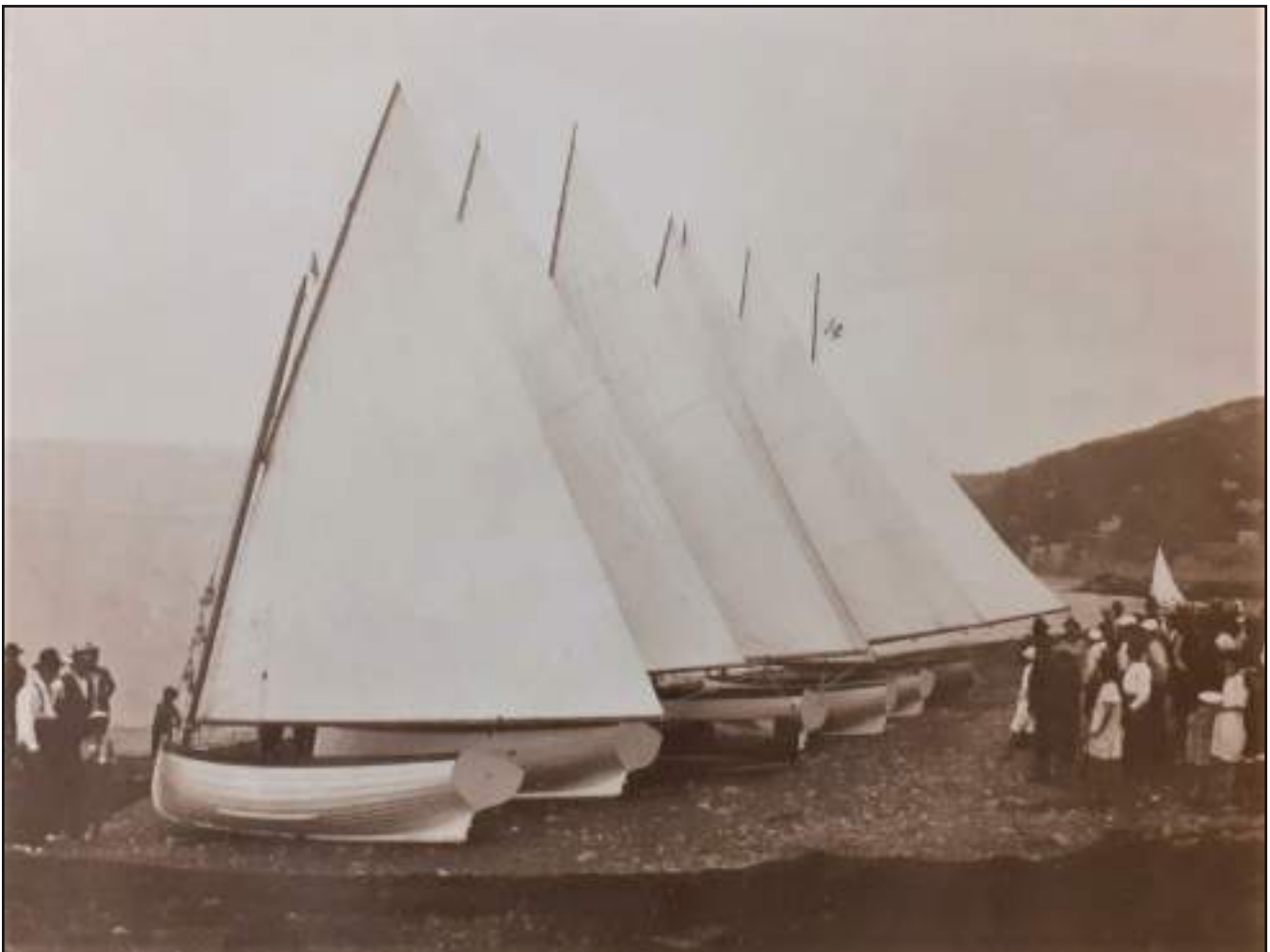


Foto 8 - La spiaggia di Voltri nel 1932 con le barche pronte a prendere il mare per la regata si notano 4.25 L.N.I. e 3.50 metri del Circolo Nautico Pegli.

Le classi federali erano tutte con stazza a restrizione e potevano essere costruite anche da artigiani e non da cantieri navali, ad esclusione del 4.25 L.N.I.

Queste novità furono oggetto di polemiche e contrasti, ma alla fine tutti convennero nel riconoscere la validità del criterio seguito dalla Federazione.

Dal 1929 si aggiunsero il piccolo Dinghy 12', monoposto inglese progettato dell'architetto Cockshott e il 6 metri S.I.

Le cose nella vela stavano gradatamente cambiando e assunse un taglio più moderno e consono alle necessità di tutti.

Dal 1932 fu costituito il Comitato Tecnico Centrale con l'incarico di riorganizzare meglio l'attività velica italiana,

Dal 1933 la Federazione della Vela assume l'appellativo di "Reale" modificando così la sua denominazione in Reale Federazione della Vela.

Dal 1 Marzo 1934 la Reale Federazione Italiana Vela ratifica alle classi ULPY la qualifica di "Serie Nazionale" mantenendo la stazza a restrizione e gli assegna alle serie riconosciute una lettera distintiva da apporre sulla randa, per la serie 4 metri verrà assegnata la lettera "D" per la serie 4.50 metri la lettera "C" e per la serie 5.50 la lettera "B". *(foto 9)*



Foto 9 - 5.50 in regata negli anni Trenta nel Tigullio si noti che le barche avevano ancora il bompresso, eliminata nelle derive a partire dalla fine degli anni Quaranta con le modifiche al regolamento operato dall'U.S.V.I.

Dal 1936 la serie 5.50 venne ridotta a 5.25 metri le vecchie classi vennero abbandonate o riconvertite, ove possibile, ai nuovi canoni.

Nel 1938 si svolse il primo Campionato Italiano per i 6 metri S.I. con regate a Napoli, Palermo, S. Margherita Ligure e Genova contrassegnate sulla vela dalla lettera "A" *(foto 10)* con lo stesso criterio usato qualche anno prima per le altre. Per le altre classi i Campionati si vollero regolarmente sino al 1939 per poi interrompersi per i noti fatti bellici.

Dopo la lunga pausa per la guerra, la ripresa dell'attività avvenne il 20 Maggio 1945 nella sede del Circolo Nautico Priaruggia, presso Genova, dove si riunirono gli organismi direttivi rappresentanti dei club della vela popolare ligure.



Foto 10 - derive della classe 6 metri in regata negli anni Trenta la classe si diffuse nel ponente ligure, in alto Adriatico e in Versilia dove ancora oggi navigano.



Foto 11 - Una regata di "S" classe 4,50 promossa della Federazione nel 1949 e molto diffusa in Italia all'epoca le barche erano spesso costruite artigianalmente dagli stessi proprietari.

In quella sede fu creata una Commissione Tecnica composta da Bruno Ziravello il signor Badaracco di Sturla e il signor Conte di Pegli con l'incarico di Organizzare i Campionati dopo la guerra e si crearono le premesse della nuova Unione Società Veliche d'Italia, l'U.S.V.I. che venne ufficialmente istituita a Firenze il 16 Novembre 1946 presso la Società Mineraria Valdarno, nella stessa Assemblea le varie associazioni locali confluirono naturalmente nella nuova U.S.V.I. (Unione Ligure Piccolo Yachting e le altre unioni locali presenti). A Dicembre dello stesso

anno il C.O.N.I. riconosce l'U.S.V.I. come riferimento Italiano per lo sport della vela a tutti i livelli. Il 16 Gennaio 1949 viene deliberato dal consiglio Nazionale dell'U.S.V.I. un stanziamento per la costruzione della nuova serie nazionale a restrizione "S" (*foto 11*) e "U" (*foto 12*), rispettivamente di lunghezza 4.50 e 5.50 metri.



Foto 12 – Partenza della Coppa Stalder riservata alla classe "U" 5..50 metri nel 1954 a Voltri.



Foto 13 - Regata della serie "V" in Liguria nel 1961 dove per le "Vellelle" fu organizzato un Campionato nazionale allievi.

Erano in pratica le vecchie classe “C” e “B” molte dei quali navigavano ancora e poterono essere riconvertite modificando il piano velico e altri dettagli. Furono naturalmente varate nuove barche anche grazie ai contributi appositamente erogati all'Unione.

1948 terminò la breve giornata della vela popolare ligure, cessano di esistere l'Unione ligure popolare dello Yachting e i suoi organi direttivi.

Ormai l'USVI restò l'unico ente titolare della vela italiana.

L'8 Giugno 1950 l'USVI pubblica l'esito del concorso per una piccola deriva di costo contenuto tra i progettisti italiani del settore.

Risulterà vincitore L'architetto Costantino Conte con il progetto della deriva per giovani: la classe monotipo “V” lunga 4 metri e con scafo in legno realizzato a spigolo.

Verrà anche stabilita una quota di contributo forfettario di cinquantamila lire per la costruzione delle nuove “Vellelle” (*foto 13*) come furono subito battezzate dai giovani che le apprezzarono da subito.

Con questa operazione si voleva favorire nei circoli l'avvio delle scuole vela per avvicinare i giovani alla vela.

Più tardi nel Gennaio del 1962 l'Unione Società Veliche Italiane promuoverà ulteriormente la nascita delle scuole vela in tutto il territorio con la nascita dei “Corsi Olimpia” mediante la diffusione presso i Circoli Nautici delle nuove derive classi “Flying Junior” costruite in Vetroresina già diffuse in Italia dalla fine degli anni Cinquanta.



Foto 14 - La copertina del “Manuale dell'allievo” che l'U.S.V.I. pubblicò come supporto ai corsi Olimpia nel 1962

Il Flying Junior era lungo 4 metri e particolarmente adatto alle nascenti scuole vela, le “Penne Arancioni” dal colore imposto per la cima delle rande, sulle quali impararono i primi rudimenti della regata molti famosi velisti.

Le barche vennero realizzate con un accordo dalla ditta Alpa di Offanengo e rese disponibili alle società che ne fecero richiesta a un pezzo concordato con l'U.S.V.I.

Con il Flying Junior in quegli anni si disputarono molte regate in tutta Italia, costruita sia in legno lamellare che in Vetroresina, data la facilità nel condurlo.

Verranno anche organizzati corsi di vela comuni e venne distribuito un manuale guida. (*foto 14*)

Nasceranno anche i primi corsi per gli istruttori e l'attività svolta nei circoli venne seguita da una apposita Commissione Nazionale che si occuperà dello svolgimento dei corsi e del percorso degli allievi.

Il 5 Dicembre 1964 l'Unione Società Veliche Italiane riprese la denominazione di Federazione Italiana vela che mantiene tutt'oggi.

Dalla fine degli anni Cinquanta le classi maggiori adottarono il “Trapezio” che permetteva al prodiere di sporgersi meglio per contrastare il rovesciamento.

La Vela italiana in sostanza aveva imboccato la via odierna dello sport di massa, si diffusero nuove classi, anche grazie alla facilità di costruzione in Vetroresina.

Di seguito un elenco delle derive più seguite in Italia dagli anni Sessanta, molte di loro sono tutt'oggi attive:

- Il Flying Dutchman lungo circa 6 metri è la regina di queste nuove classi, Classe olimpica dal 1960 al 1992 progettato dagli architetti olandesi Conrad Gülcher e Uus van Essen
- Il Finn deriva monoposto progettata dall'architetto svedese Rickard Sarby, dal 1952 classe olimpica
- Il 470 progettato dall'architetto francese Adré Cornu classe olimpica dal 1976
- Il 420 ideato dall'architetto francese Christian Maury
- Lo Snipe del progettista americano William F. Crosby
- Lo Strale ideato dall'italiano di Ettore Santarelli
- Il Fireball progettato dall'architetto inglese Peter Milne

- Il Conteder progettato dell'architetto australiano Bob Miller
- La Yole OK ideato dell'architetto danese Knud Olsen
- Il Dinghy 12' progettato dall'inglese Giorge Cockshott
- Il Laser progettato dallo statunitense Bruce Kirby
- e in ultimo il piccolo Optimist ideato per i giovanissimi dall'architetto americano Clark Mills.



Foto 15 - Il Dinghy 12' attivo dal 1929 in Italia, ancora oggi seguito da molti velisti italiani



Foto 16 - Il Flying Dutchman introdotto in Italia dagli anni Cinquanta ad oggi, già Classe Olimpica dal 1960 continua ad essere praticata per le doti atletiche che consente agli equipaggi.

STORIA DI FARI

Con piacere la Redazione porge il benvenuto ad Annamaria Mariotti che con l'anno nuovo entra tra i collaboratori assidui del Notiziario. Sappiamo da tempo chi è Lilla, come la chiamano affettuosamente i suoi concittadini di Camogli e conosciamo bene la sua incessante attività di scrittrice, ricercatrice, e viaggiatrice intercontinentale. Il successo dei suoi libri su storie e leggende di mare, storie di tonnare e di fari le hanno valso premi e riconoscimenti. Se volete sapere di più visitate il suo sito www.mareblucamogli.com.



LIVORNO - ITALIA

ANNAMARIA MARIOTTI



Si dice abitualmente che il Medioevo è stato un periodo oscuro nella storia ma questo non è completamente vero. In questi secoli cominciarono a fiorire quelle arti che porteranno all'era del Rinascimento: la pittura, la poesia, l'architettura, le bellissime cattedrali gotiche ne sono un esempio. Anche molti fari furono eretti lungo le coste italiane in quell'epoca. Le torri erette dai Romani nelle terre conquistate lungo le coste italiane, francesi e nel sud dell'Inghilterra in quel tempo erano già tutte scomparse, con solo poche eccezioni.

L'Italia non era ancora una nazione unita, era divisa in molti piccoli stati e in ogni città in cui ci fosse un porto c'era anche il suo faro.

Il faro di Livorno è uno di questi e ha una lunga storia. Lungo le coste esistevano quattro Repubbliche Marinare e Pisa era una di queste. Spesso queste potenze combattevano tra di loro, ma esse avevano anche delle potenti flotte commerciali con le quali si spostavano non solo nel bacino del Mediterraneo ma anche verso i lontani mari orientali da dove riportavano merci preziose.

Pisa non si trova sul mare, essa è costruita sul fiume Arno e per difendere la sua flotta nel XII Secolo aveva costruito un faro a Porto Pisano, un porto chiuso da catene, ma ben presto l'erosione marina e l'insabbiamento resero inutilizzabile sia il porto sia il faro. A questa distruzione aveva contribuito anche la terribile battaglia che Pisa aveva combattuto nel 1284 contro i genovesi tra le secche della Meloria. I Pisani nel frattempo, intorno al 1200, avevano eretto una nuova torre su una di queste pericolose secche, circa quattro miglia al largo della costa, come una sentinella notturna per prevenire i naufragi fra quelle pericolose rocce.

Nel XIV secolo, tra il 1303 e il 1305, la repubblica di Pisa decise di erigere una nuova e più grande torre vicino a quello che allora era solo un piccolo borgo medioevale prevalentemente di pescatori, chiamata prima "Labro", poi "Liburnus" e alla fine "Livorno", allora ancora possedimento pisano, su ordine dei Provveditori della Fabbrica Lando Erolì e Jacopo da Peccioli. La torre, chiamata in un primo tempo Fanale dei Pisani, fu costruita su una roccia sovrastante il mare sul lato ovest dell'ingresso di quello che allora era un porto naturale e all'epoca era completamente circondato dal mare. Era un momento di pace tra Pisa, Genova e Firenze e quindi un momento propizio per l'erezione di un monumento che richiedeva tempo e denaro. Un geniale scultore e architetto, Giovanni di Nicola Pisano, venne chiamato per disegnare i piani della torre, che fu in un primo tempo chiamato Fanale Maggiore, e ne seguì la costruzione passo a passo.

Rimane un mistero il costo di tale costruzione ma dopo tanti secoli e tante guerre, sia all'epoca che in tempi più recenti, gli antichi documenti non sono più rintracciabili.

Per prima cosa fu costruita una base poligonale con tredici lati e sulla quale fu issata una prima torre che finiva



con una terrazza merlata, sopra questa una seconda torre, leggermente più stretta, anch'essa con una terrazza merlata sulla quale poggiava la lanterna. Al piano inferiore della torre più piccola erano sistemati gli alloggi per il guardiano e dei magazzini.

Visto dal basso il faro sembrava composto di due sezioni coniche ma in realtà era costituito da sette cilindri equamente sovrapposti uno sull'altro, con un diametro leggermente decrescente fino alla cima. Questo faceva assumere a tutto l'insieme l'impressione di un andamento curvilineo di grande effetto. Le pietre



Verruca utilizzate per tutta la costruzione erano state estratte dalla vicina cava di San Giuliano. Alla base della torre c'era solo una piccola porta d'ingresso sopra la quale era stata scolpita la croce, simbolo di Pisa, che fu in seguito cancellata e rimpiazzata dal giglio fiorentino quando Pisa, nel 1406, fu annessa al dominio dei Granduchi di Toscana, i De' Medici. All'interno del faro si trovava una scala di legno, per accedere ai vari piani, che in caso di pericolo poteva essere tolta, trasformando così il faro in una fortezza. Solo in tempi più tardi una scala a chiocciola è stata ricavata dallo spessore delle mura. Alla base del faro furono accumulati grossi blocchi di pietra per proteggerlo dal mare in tempesta.

All'inizio la lanterna era illuminata con lampade a olio poi, con il passare del tempo, il combustibile cambiò e venne impiegato petrolio pressurizzato. Nel 1841 furono installate le prime lenti di Fresnel con gas di acetilene a incandescenza finché fu elettrificata alla fine del 1800. Una volta terminata la torre fu considerata una tale grande espressione del genio umano che venne persino ammirata dal grande poeta Dante Alighieri (1265-1321) che non

poté fare a meno di descriverla nel V canto del Purgatorio della Divina Commedia con queste parole: "Sta come torre ferma che non crolla - giammai la cima per soffiare venti". Infatti questa lanterna ha affrontato intatta sei tempestosi secoli finché gli uomini non l'hanno sconfitta, ma di questo parleremo più avanti.

Un altro poeta, Francesco Petrarca (130-1374) ha elogiato la grande lanterna nel suo poema "Itinerario Siriaco" come: "validissima, dal cui vertice ogni notte la fiamma indica ai naviganti il più sicuro lido". Un altro scrittore, Gregorio Dati (1362-1435) nelle sue "Cronache Fiorentine" si riferisce alla torre come: "uno dei migliori lavori mai eseguiti dall'intera Umanità". Il grande astronomo Galileo Galilei (1564- 1642) usava salire in cima alla torre per portare avanti i suoi esperimenti. Il faro di Livorno è stato anche impresso in alcune monete d'oro ancora conservate al Museo Civico di Pisa.

Il Granduca Cosimo I° de' Medici, un grande governante, realizzò che Livorno era nella posizione strategica per diventare un importante porto per il commercio nel Mediterraneo per Firenze, una città che stava espandendo i suoi commerci in tutto il mondo conosciuto. Il granduca ordinò allora molti lavori per rendere il porto di Livorno ancora più efficiente mentre il faro diventava un riferimento sempre più importante.

Nel 1583 il Granduca di Toscana, Ferdinando I° de' Medici – che, come abbiamo già visto, aveva fatto costruire un

nuovo faro sulla secca della Meloria - ordinò ulteriori cambiamenti nel porto di Livorno con la costruzione alla base del faro di un cantiere, il primo dell'epoca, e un lazzaretto per i marinai che giungevano dalle coste sia del Mediterraneo, sia dai mari Orientali per evitare il diffondersi di eventuali epidemie. Si dice che l'intero lavoro fu finito in soli cinque giorni, perché vennero messi al lavoro cinquemila uomini tutti insieme. Tutto questo cambiò drasticamente l'aspetto del faro la cui base era ora circondata dalle nuove costruzioni che ancora esistevano ai primi del 1900.

Lo sviluppo del porto andò di pari passo con una nuova pianificazione della città di Livorno il cui piano originale era stato disegnato dall'architetto Bernardo Buontalenti (1536-1608) il quale circondò la città con mura di forma pentagonale.





Nel 1587 Ferdinando I° de' Medici apportò ulteriori modifiche e tramutò il porto di Livorno in porto franco. Con questa innovazione molti vascelli commerciali approdavano allo scalo labronico incrementando enormemente il traffico marittimo. Durante questi secoli Livorno era anche una base militare e dal faro si poteva assistere alla partenza delle galee Medicee che si inoltravano nel Mediterraneo per combattere i pericolosi pirati saraceni che in quei secoli attaccavano e depredavano le coste italiane. Quando la famiglia de' Medici si estinse nel 1736 in mancanza di un erede legittimo, Livorno

aveva già ottenuto la qualifica di città, aveva più di 30.000 abitanti, un grande porto e un grande faro, il più antico d'Italia, più vetusto anche del faro di Genova, costruito nel 1128, ma ricostruito nel 1543.

Nel 1737 il governo della Toscana passò nelle mani dei Duchi di Lorena, il primo dei quali fu il granduca Francesco III il quale creò una reggenza presieduta da Mac de Beauvau, Principe di Craon, compiendo una sola visita nella regione (1739). Nel 1765 il governo passò nelle mani di Pietro Leopoldo di Lorena (1765-1790) un principe illuminato che apportò molti cambiamenti. Egli aumentò la portata dello scalo livornese, che attraeva navigli da ogni parte del globo conosciuto e divenne un sempre più potente scalo commerciale sia per i beni in transito che per quelli in arrivo, dovuto alla sua sicurezza a cui contribuiva anche la presenza del faro. La dinastia dei Lorena governò per più di un secolo durante il quale Livorno fu occupata dalle truppe francesi e dagli spagnoli ma tuttavia città e faro sopravvissero.



Fu solo nel 1860, dopo le guerre di indipendenza, che la storia di Livorno entra a far parte della storia d'Italia, una nuova nazione, appena costituita, e anche il faro entra nell'elenco dei fari Italiani con il numero 1896.

Purtroppo non esistono elenchi degli antichi guardiani del faro, è andato tutto distrutto. Solo nel 1800 abbiamo delle



registrazioni delle forniture che venivano effettuate da una ditta appaltatrice per il combustibile, gli stoppini e quant'altro poteva essere necessario per la gestione del faro. Si tratta di fogli formato protocollo scritti a mano, come si usava allora, con una grafia antica, quasi illeggibile, ma che erano importanti per conoscere i costi di gestione che dovevano essere precisi perché andavano presentati alle Autorità che allora gestivano il Servizio Fari, il Genio Civile e il Ministero dei Lavori Pubblici. Fu solo nel 1911 che il Servizio fari passò definitivamente alla Marina Militare.

Ora dobbiamo sorvolare molti secoli e arrivare a un triste momento della nostra storia d'Italia. Durante la seconda guerra mondiale, nel 1943, le truppe Tedesche occupavano il nord d'Italia e le armate Americane stavano arrivando dal sud. Roma era già stata liberata e Firenze lo sarebbe stata presto. Il porto e la città di Livorno erano in mano ai Tedeschi e avevano subito diversi bombardamenti da parte degli Alleati, ma il faro non era stato danneggiato, tuttavia era già stato spento da diverso tempo in quanto poteva essere un importante punto di riferimento per chi volesse sbarcare in quella zona.

Arrivò il momento in cui i Tedeschi decisero di ritirarsi per sfuggire all'attacco della quinta e sesta armata americana che stava risalendo la penisola ma prima di questo essi arrecarono all'antico faro il più terribile insulto che si potesse arrecare a un monumento così antico: il 19 luglio 1944 con una carica di dinamite distrussero il faro fino alle fondamenta. Il faro di Livorno aveva fronteggiato per secoli mareggiate, venti di tempesta, ogni genere di offesa che poteva essere arrecata dalla natura ma in un attimo un gruppo di uomini aveva cancellato tutto questo.

C'è un episodio che riguarda questo fatto che vale la pena di ricordare, è stato raccontato da Saido Giordani, figlio di Giovanni Giordani, che durante la guerra era guardiano del faro di Livorno. Quest'uomo era in sostanza prigioniero dentro il suo faro che era occupato dai tedeschi e doveva occuparsi delle sue usuali mansioni, anche se non dell'accensione. Giordani sapeva che il faro era stato minato, lui ci dormiva dentro, ma non si sentiva molto tranquillo, non sapeva quando avrebbero dato fuoco alle micce e se lui avrebbe potuto salvarsi. Uno dei militari tedeschi, un sergente di nome Walter, era entrato in amicizia con Gianni, e gli aveva detto che lo avrebbe avvisato quando avrebbero fatto saltare il faro. Un giorno Walter gli consegnò un sacchetto di caramelle per i suoi figli e delle sigarette per suo padre e gli disse che gli concedeva quarantotto ore di licenza per andare a trovare la sua famiglia che si trovava all'Isola d'Elba. A Giovanni non sembrò vero e partì con il primo traghetto che riuscì a trovare e quando tornò due giorni dopo, il faro non c'era più, era un ammasso di macerie e i tedeschi erano fuggiti. Saido racconta che suo padre non ricordava il cognome del sergente, lo aveva sempre chiamato Walter, comunque dopo la guerra fece di tutto per rintracciarlo, sentiva di dovergli la vita ma ogni ricerca fu vana.

La guerra finì, la città iniziò la ricostruzione, ma le rovine del faro non furono mai toccate, vennero lasciate lì dove si trovavano. I Livornesi sapevano che se le avessero portate via non sarebbe più stato possibile ricostruirlo e loro volevano il loro faro, non uno qualsiasi. Fu così che negli anni '50, nacque quasi un movimento popolare che chiedeva a gran voce la ricostruzione del faro.





Il Presidente della locale Camera di Commercio e dell'Industria, Graziani, nel 1952 aprì una pubblica sottoscrizione che in breve tempo raggiunse i 2 milioni di lire, una gran somma per quei tempi, e in seguito venne raccolto altro denaro. I lavori cominciarono nel giugno del 1954, dieci anni dopo la distruzione e il lavoro fu eseguito dall'Impresa Ghezzani che, mettendo una gran fede e buona volontà in quello che stavano facendo, seguirono i piani originali di Giovanni Pisano del 1303, utilizzando il 90% del materiale originale ricavato dalle macerie e dove mancava usarono pietre verruca scavate dalla stessa cava di San Giuliano da cui erano state ricavate le pietre originali.

In due anni il faro di Livorno era terminato e aveva lo stesso aspetto del faro originale e per la sua apertura ci fu una grande manifestazione pubblica alla quale partecipò anche l'allora Presidente della Repubblica Giovanni Gronchi. Una targa posta all'interno del faro ricorda questo evento.

Questo è quello che l'amore per un faro e la fede di un gruppo di cittadini può fare.

La prima volta che sono andata a visitare il faro di Livorno sono rimasta affascinata dalla sua forma esteriore, simile in tutto all'originale che avevo

visto in vecchie stampe e fotografie, ma la sorpresa l'ho avuta all'interno, dove colonne di cemento armato sostenevano la costruzione. Questo mi sembrò quasi un'offesa all'architetto che lo aveva costruito nel Medio Evo, non c'era certo il cemento armato a quei tempi e mi chiesi come quell'antico costruttore avesse potuto sostenere il faro all'interno, ma non c'era una risposta, però l'insieme mi ha lasciato senza parole. L'originale progetto di ricavare una scala dalle mura laterali del faro era stato sostituito dalla costruzione di una scala a chiocciola centrale che arriva fino alla lanterna, la modernità aveva raggiunto anche questo faro medioevale, testimone del passare del tempo.

LE REGATE DI STRAULINO

L'encomiabile lavoro di Sergio Pepe sulla principale attività agonista di Straulino, quella delle regate di triangolo, costituisce un importante documento sul più grande timoniere italiano di tutti i tempi. La ricostruzione storica, minuziosa e ampiamente documentata, rende doverosamente onore a un campione troppo spesso sconosciuto e dimenticato al giorno d'oggi. Eppure le sue imprese restano uniche e indimenticabili.



CRONOLOGIA DEI SUCCESSI DI AGOSTINO STRAULINO

timoniere di Star e di Classi metriche

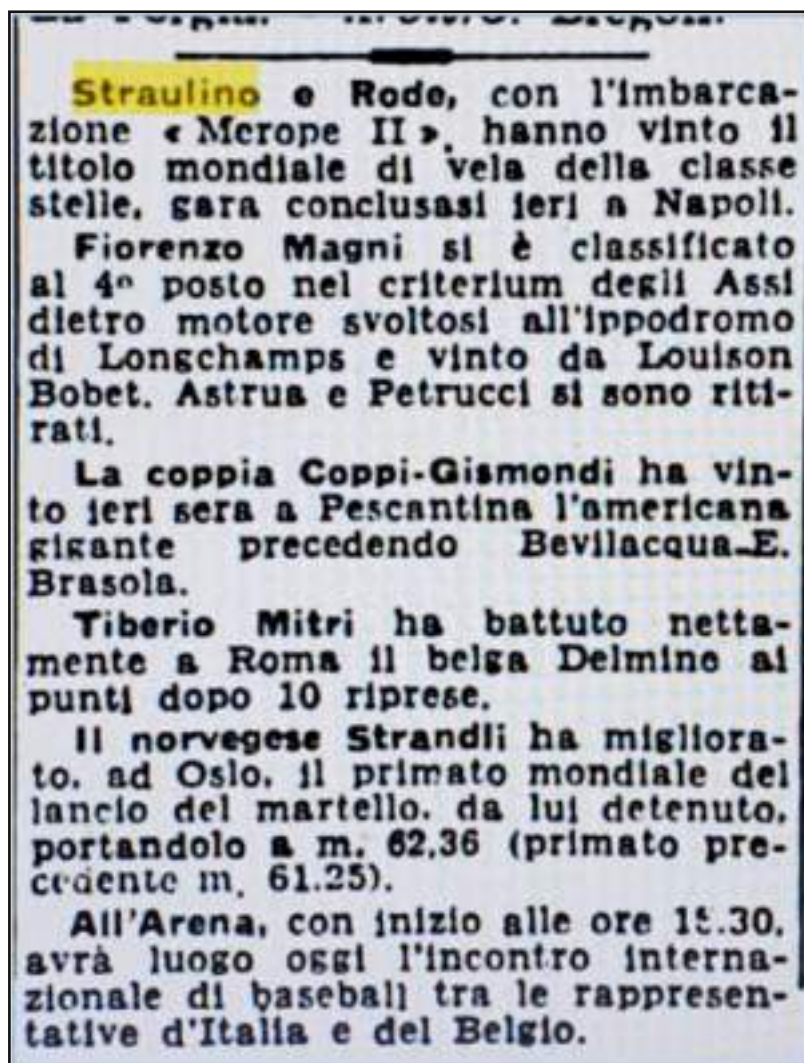
Addenda alla parte IV (1952-53)

SERGIO PEPE

In relazione al secondo Titolo Mondiale conquistato a Napoli nel 1953, Straulino, nel suo, ormai introvabile, "Arma e vai!" (Edizione Mediterranee, 1970), ricorda a pag. 85: " Il più diffuso quotidiano del mattino d'Italia, il cui proprietario tra l'altro possedeva uno yacht, relegò questa mia vittoria su quattro righe di piombo in una rubricchetta intitolata "Varie", con la precedenza, per fortuna, sulla notizia di un "piazzamento" di Fiorenzo Magni nel Criterium degli Assi in Francia, composta però su cinque righe."

Formidabile anche la memoria di Straulino!

Ecco quanto riportò il Corriere della Sera del 6 settembre 1953:



Parte V (1954 e 1955)

- **1954** Inizio di stagione a Genova con Nico Rode su *Merope II* (3316- Lippincott 1953) e vittoria in tutte le 6 prove, nonostante la rottura del boma in una regata e la partenza ripetuta in un'altra. Con Francesco Lapanje vince a Kiel su *Merope II* il Campionato di Germania con 5 primi e un terzo, poi titolo Italiano a Riva del Garda con Rode. Infine, a Cascais per l'Europeo e il successivo Modiale. Si aggiudicano l'Europeo con tre primi, un terzo e un ottavo, mentre si classificano terzi al Mondiale, vinto dal cubano Carlos de Cardenas con il figlio Carlos de Cardenas jr. su *Kurush V* (3376 - Old Greenwich 1953).

- **1955** Inizio di anno a Nizza con Corsi e vittoria della Coppa Ville de Nice, poi a Genova con Rode su *Polluce III* (3528 - Velscaf 1954): tre primi di giornata e vittoria della Coppa Le Yacht. Alla Settimana Velica di Napoli secondo con Francesco Lapanje nella Coppa Duca d'Ascoli, vinta da Roberto Ciappa e Carlo Rolandi su *Caprice* (3332 - Old Greenwich 1953).

Nuovamente a Kiel con Francesco Lapanje e nuova vittoria del Campionato di Germania. A Livorno titolo Italiano con Rode su *Merope II*, primo in tutte le 5 prove; identici piazzamenti al successivo Campionato Europeo, secondi Roberto Ciappa e Carlo Rolandi su *Caprice*. Al Campionato del Mondo all'Avana si classifica 13°. Da "Arma e Vai" (pag. 87) apprendiamo: *"A Cuba le cose andarono storte fin dall'inizio. Rode accusò un grave attacco reumatico che, ad un esame più attento, si rivelò una spondilosi lombo-sacrale. Stava davvero in condizioni precarie, al 20, massimo 30 per cento del suo rendimento «standard». Volle essere sostituito ma mi rifiutai. Nella prima prova, poi, mi accorsi che «Merope II» faceva acqua, probabilmente per un'avaria subita durante gli allenamenti. Riparai alla meglio il danno, e, nonostante tutto, la gara andò benino: arrivai 4°. Il giorno dopo, compromisi le mie regate. In un solo lato di bordeggio, mi superarono ben ventitré barche, con la corrente a favore, mentre ero in testa. Riuscii a malapena a recuperare cinque posizioni. Nella terza prova fui squalificato per aver urtato una boa al vento in una rischiosa manovra. Però il morale resse. Rode, mostrando una enorme forza di volontà, stringendo i denti e riempiendosi di iniezioni calmanti, mi aiutò a vincere nell'ultima giornata di Campionato. L'onore era salvo. Non fu una trasferta del tutto negativa, perché se non altro ebbi la conferma che gli scafi Etchells manifestavano un rendimento medio superiore ai Lippincott"*. Il titolo Mondiale fu vinto nuovamente da Carlos de Cardenas senior e junior, su *Kurush V* 3376, (foto 1 e 2) mentre secondo si classificò Georges de Cardenas, altro figlio di Carlos de Cardenas senior, con A. Garcia Tuno su *Kurush IV* 3076.



Foto 1



Foto 2

IL QUADRO DELLA CLASSIFICA GENERALE

CLASSIFICA	Num.	BARCA	PROPRIETARIO E TIMONIERE	FLOTTA
170 - 1	3376	KURUSH V (bianco)	CHARLES DE CARDENAS (Carlos de Cardenas Jr.)	Habana (Cuba)
166 - 2	3076	KURUSH IV (bianco)	JORGE DE CARDENAS (Alberto Garcia Tunon)	Marianao (Cuba)
147 - 3	3375	VENGEANCE (bianco)	WILLIAM GENTZLINGER (Clair L. Farrand Jr.)	Huntington Bay (New York)
51 - 4	2920	NORTH STAR II (bianco)	LOWELL NORTH (James Hill)	San Diego Bay (California)
145 - 5	2458	CONCH (verde e rosso)	BASIL KELLY (David Kelly)	Nassau (Bahamas)
143 - 6	3490	GAM II (bianco)	PHILIPPE CHANCEREL (Michel Parent)	Seine (Franco)
137 - 7	3125	SHANNON (bianco)	E. W. ETCHELLS (Charles Dominy)	Central Long Isl. So. (Connect.)
134 - 8	3079	BOOMERANG (azzurro)	JOHN K. TOOD (Jack W. Streeton)	Cambridg (Maryland)
133 - 9	3430	FANECA (azzurro chiaro)	DUARTE BELLO (Jose Bustorff)	Cascais (Portugal)
128 - 10	3679	CIRCUS (bianco)	HOWARD F. LIPPINCOTT (Sop Lippincott)	Ele River (Maryland)
128 - 11	1560	STORMY (bianco)	WILLIAM P. FICKER (Don K. Edler)	Newport Harbor (California)
127 - 12	3680	BU IV (azzurro chiaro)	JORGE F. GEYER (Harry Adler)	Federal District (Brasil)
126 - 13	3316	MEROPE II (azzurro-grigio)	AGOSTINO STRAULINO (Nico Rode)	Se. Ve. Taranto (Italia)
116 - 14	3167	DINGO (bianco)	JAMES M. SCHOONMAKER (Abert Worthen)	Fishers Isl. Sound (Rhode Isl.)
109 - 15	2525	MAGIC (nero)	RICHARD STEARNS (Dr. Stanley Fahlstrom)	Wilmette Harbor (Illinois)

Classifica dei primi 15 su 38 concorrenti.

Gli svizzeri Pfister a Napoli e il cutter *Myriam II*

Da una copertina della Tribuna illustrata del 1899, Sergio Pepe è stato capace di tirare fuori una duplice storia: quella di una significativa attività industriale nel mezzogiorno d'Italia e quella di una imbarcazione inglese protagonista.

SERGIO PEPE

Nella quarta di copertina dello scorso numero del nostro Notiziario è stata pubblicata la prima pagina della Tribuna Illustrata del 1° ottobre 1899, con la raffigurazione della tragedia che avvenne a bordo del *Myriam II* per l'improvviso colpo di fucile che spezzò la giovane vita di Enrico Pfister (*foto 1*).



Foto 1

Ho ritenuto doveroso approfondire la vicenda, ma le attuali difficoltà di circolazione, mi hanno consentito solo la ricerca in rete e non in emeroteca.

Iniziamo dalla famiglia Pfister. In questo caso mi è stato di fondamentale aiuto uno scritto di Giovanni Wenner "L'origine dell'industria tessile salernitana" pubblicato nel numero di gennaio-giugno del 1953 della Rassegna Storica Salernitana (<http://elea.unisa.it:8080/jspui/handle/10556/1591>).

Nelle prime pagine Wenner descrive l'inizio dell'emigrazione svizzera, avvenuta alla fine del XVIII secolo, le prime manifatture tessili in Campania, le figure di Davide Vonwiller, nato a San Gallo nel 1794, e di Federico Alberto Wenner, nato anch'egli a San Gallo nel 1812, che dettero un enorme impulso all'industria tessile nel salernitano intorno al 1830.

Intorno al 1850 divenne socio di Davide Vonwiller, Giulio Aselmeyer di Brema, che già lavorava a Napoli come agente di un'altra industria tessile, la Federico Gruber & C., con stabilimenti anche a Genova, in Piemonte e poi in Umbria, a Terni. Giulio Aselmeyer riuscì ad attrarre

capitale attorno alla Vonwiller anche da parte di altre aziende napoletane, come quella di Federico Pfister di Sciaffusa, che svolgeva attività nel settore tessile, nonché di agente marittimo, con sede in Napoli alla via Santa Brigida n. 6.

Nel 1867 Giovanni Vonwiller, figlio di Davide, si ritirò dalla gestione, restando solo quale accomandante nella società. Quest'ultima cambiò la sua ragione sociale in Vonwiller, Aselmeyer & C., e più tardi, nel 1883, in Aselmeyer, Pfister & C., disponendo di due opifici tessili al Ponte della Fratta, in località Ogliara, ed altri a Napoli, Castellammare, Bari e Catania

Nel 1880 Federico Pfister ricevette da re Umberto l'exequatur quale Console Generale della Confederazione Svizzera in Napoli, come pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 7 agosto 1880 a pag. 3259. Enrico e Giorgio erano i figli di Federico Pfister e continuarono l'attività paterna.

La "Federation Horlogere Suisse" nel numero 68 del 25 agosto 1898 comunica: "*Le Conseil fédéral a accepté, avec ses remerciements pour les services rendus, la démission, offerte par M. Emile Bodmer de vice-consul suisse à Naples. Il a nommé à ces fonctions M. Henri Pfister, de Schaffhouse, de la maison Anselmeyer, Pfister & C., à Naples.*"

Giorgio Pfister fu Consigliere del R. Circolo Canottieri Savoia, socio del Reale Rowing Club Italiano e abitava a Napoli nel palazzo Thalberg al Calascione.

Nel 1898 nacque Federico Pfister, figlio dello sventurato Enrico. La Treccani on line ci informa: "*Artista, archeologo, filosofo svizzero (Napoli 1898 - Roma 1975). Ingegno versatile, sin dall'inizio degli anni Venti aderì al futurismo e collaborò con E. Prampolini sul quale scrisse poi una monografia (1940); fu anche scenografo, firmando le sue opere con la latinizzazione del cognome (De Pistoris). Collaborò alla soprintendenza alle Belle Arti di Napoli (assieme a P. Mingazzini redasse il fasc. Surrentum, 1946, per la Forma Italiae) e tradusse in italiano Il Cicerone di J. Burckhardt (1951) e Il bello nell'arte di J. J. Winckelmann (1954)*". Maggiori notizie sul poliedrico artista futurista si possono attingere dai seguenti siti:

<https://www.swissinfo.ch/ita/cultura/la-sorprendente-scoperta-di-uno-semisconosciuto/28628600>; <http://www.uessearte.it/depistoris.html>;

oppure ascoltare qui:

<https://www.rsi.ch/rete-due/programmi/cultura/geronimo/Federico-Pfister-De-Pistoris-1898---1975-2559841.html>.

Nel 2009 Poste Italiane ha dedicato una serie tematica di francobolli ai Maestri Italiani del Novecento e, tra questi, è ricordato Federico De Pistoris (**foto 2**).

Ma ora passiamo al cutter *Myriam II*, a bordo del quale avvenne l'inimmaginabile tragedia. Questa volta è la Rivista Nautica del 1899, ora on line, a darmi una grande mano.

Infatti, non solo è pubblicata la foto (3, p .38), ma veniamo a conoscenza che il *Myriam II* era l'ex *Anglia* costruito nel 1896 a Cowes dal noto progettista Charles Sibbick per S. Orr-Ewing. La barca era lunga 14,55 m. f.t., 10,50 m. al galleggiamento, larga 3 m., con una superficie velica di 113 mq. e la stazza di 6,9 ton.

Nello stesso anno del varo partecipò con successo, soprattutto con vento forte, a regate nel Mediterraneo, conseguendo 5 primi premi, due secondi e un terzo. Nel 1898 fu acquistato dal Duca degli Abruzzi e dal Lord Morris W. Gowen, e partecipò alle regate in Riviera e tra queste "*Le Neptunalia*", organizzate sotto il patronato del R.Y.C. Italiano nelle acque del Tigullio dal 31 luglio al 3 agosto.

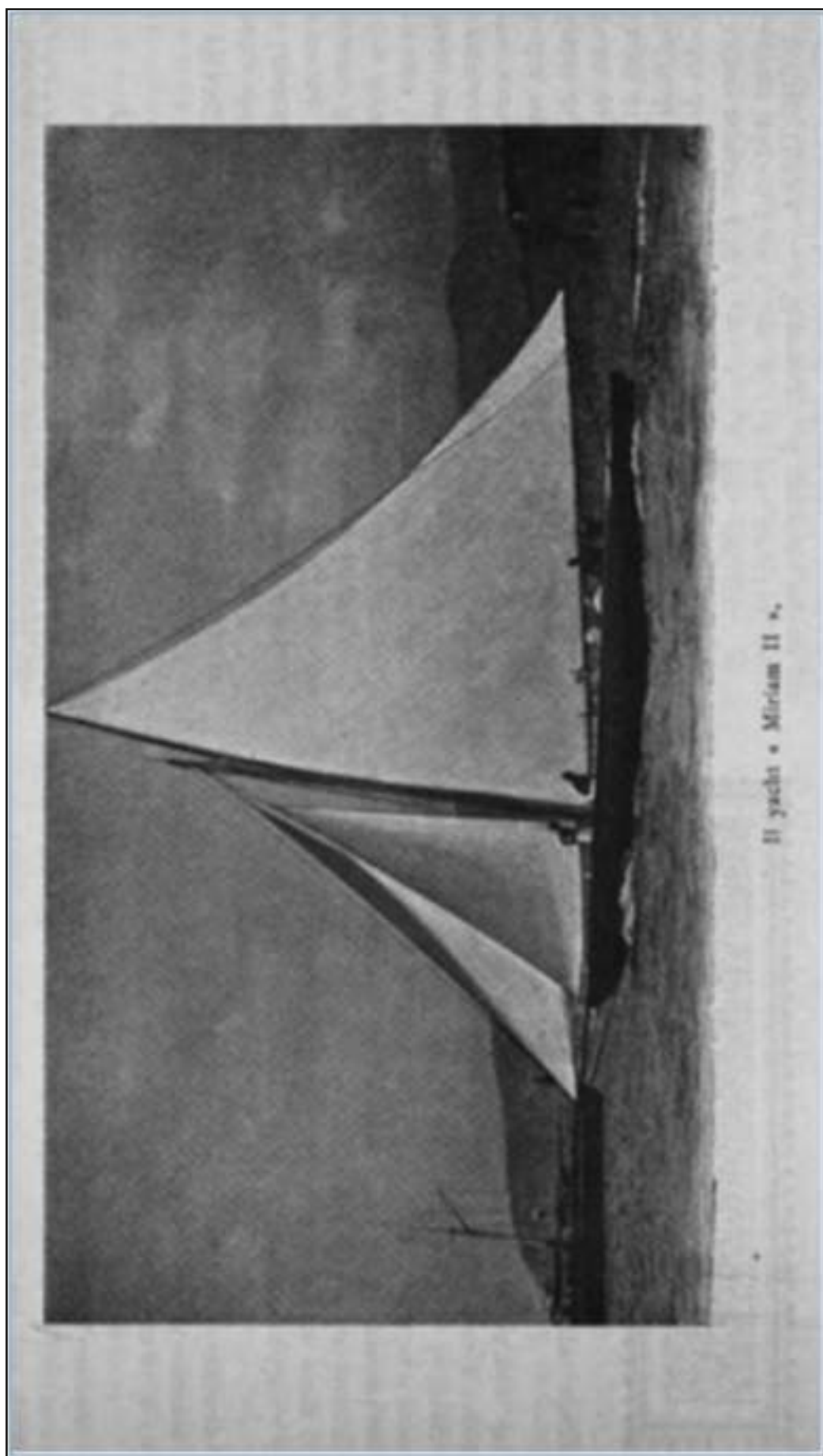
Nel 1899 passò in proprietà di Giorgio Arnoldo Pfister, divenendo *Myriam II* e alzò sull'albero il guidone del R.C.C. Savoia, anzi Savoja, come riporta la Rivista Nautica a pag. 249, che ci informa anche che: "*Prese parte alle regate a vela della sezione partenopea del R.Y.C.I. dell'agosto scorso con esito straordinario, vincendo tutti le gare della sua categoria, assicurandosi lo splendido dono delle LL.MM. il Re e la Regina; la Coppa d'argento di S.A.R. il Principe di Napoli; la Coppa d'Argento di S.A.R. il Duca degli Abruzzi; la grande Medaglia del Ministero d'agricoltura, industria e commercio, nonché il primo premio di categoria. In queste regate Myriam II ebbe per avversari i seguenti yachts: "Nibbio", Nike II", "Florence," Vittoria" e "Chraming"*". Il giorno 11 dello scorso mese di settembre, con forte libecciate e mare grosso, si recò da Napoli a Sorrento, impiegando a percorrere questa distanza di 14 miglia 1h 14min.

A fine settembre, nelle acque del golfo di Pozzuoli avvenne la tragedia.



Foto 2

Successivamente, *Myriam II* fu acquistato dal principe di Fondi Oderisio di Sangro e ebbe il nome *Acnaib*, partecipando a regate nel 1902.



Il yacht « Myriam II ».

Foto 3



Leslie Arthur Wilcox (1904-82). Lo yacht "Mary", donato dal Borgomaster di Amsterdam a Carlo II al suo ritorno in Inghilterra nel 1660. Sul Tamigi al largo di Greenwich Palace (1970)