



Notiziario CSTN

AGOSTO 2024
N° 144



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 XIII - N° 144

NOTIZIARIO ON-LINE

agosto 2024

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|--------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • La paccottiglia | pag. 23 |
| • John (Jack) Laurent Giles | pag. 2 | • La lingua del mare | pag. 28 |
| • Trattato di Tordesillas | pag. 9 | • Dal Topo di Biblioteca | pag. 30 |
| • L'olandese volante | pag. 15 | • 4a di copertina | pag. 31 |
| • Marcello James: 100 anni di sport (4° parte) | pag. 17 | | |

EDITORIALE

È arrivata la notizia ufficiale del prossimo avvicendamento al Comando del Quartiere Generale Marina di Napoli dove il Capitano di Vascello Aniello Cuciniello passa il testimone al C.V. Fabio Danese. Nel formulare i dovuti auguri ad entrambi per un brillante proseguimento delle loro già comprovate carriere, il CSTN sente il dovere di rivolgere all'amico Aniello, un particolare ringraziamento per la temporanea concessione del locale che ha consentito l'avvio dell'atteso programma di catalogazione dell'archivio storico dei Certificati di Stazza dell'Unione Vela Altura Italiana che il CSTN sta curando.

Foto e grafica di copertina per gentile concessione di 'Blue Passion'. Didascalia della foto: "Il fascino di un'immersione con foto di un gruppo di coralli. Niente di più rinfrescante in questo caldo agosto."

Hanno collaborato: **Antonio Annunziata, Liliana de Negri, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Gio Bono Ferrari, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Paolo Rastrelli, Claudio Ressmann, Luigi Tufolo.**

INFORMAZIONI DAL CSTN . . . a cura del Direttivo - Numero di agosto 2024

"Molteplici sono state le recenti attività a cui il Centro Studi, unitamente all'Accademia dell'Alto Mare ed alla Sezione della Lega Navale di Napoli, ha dato la propria adesione, partecipando all'organizzazione. In particolare: Open Day L.N.I – Lega Navale Italiana (24-25-26 maggio), "Storie di Vela: Sport, Benessere ed Empowerment" (20 giugno), "Leghiamoci ad una storia" incontro con lo scrittore Maurizio De Giovanni, in collaborazione con la Feltrinelli Librerie (16 luglio). Inoltre, il CSTN e la Lega Navale di Napoli hanno ospitato un incontro tecnico promosso dalla Atena-Associazione Italiana di Tecnica Navale sul tema "L'utilizzo della tecnologia dei materiali compositi" (23 maggio).

Prosegue l'attività di catalogazione dei Certificati di Stazza - Archivio UVAI, al momento ne sono stati registrati oltre cinquemila."

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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @centrostuditradizioninautiche

LE GRANDI SFIDE IN COPPA AMERICA

J. Laurent Giles, architetto navale inglese è stato uno dei più affermati progettisti di imbarcazioni del XX secolo. "Ricordato soprattutto per le caratteristiche innovative dei suoi progetti, fuori dalle convenzioni, erano in taluni casi talmente ardite da suscitare un iniziale profondo scetticismo negli osservatori dell'epoca, salvo poi rivelarsi delle vere e proprie pietre miliari per i progettisti dei decenni a venire (Giovanni M. Isopi, su Nautica Report News)". Giles e la sua azienda - "Laurent Giles Partners"- hanno progettato più di 1400 barche. Nel 1951 gli venne conferito il titolo di Royal Designer for Industry.



JOHN (JACK) LAURENT GILES l'estetica del design GIANNI MAGNANO

Volendo celebrare i grandi progettisti di yacht del secolo scorso bisogna senz'altro citare John Laurent Giles, colui che riuscì meglio di chiunque altro a coniugare l'estetica del design con il gusto.

Laurent Giles nacque nel sud dell'Inghilterra il 22 Giugno del 1901 da giovanissimo intraprese lo studio dell'architettura navale, fondò un suo studio di progettazione nel 1927, appena laureato in ingegneria, il "Laurent Giles end Partner" con sede in una casetta in stile "queen Anne", al numero 4 del Quey Hill a Lymington nel Sud dell'Inghilterra.

Il tempio della vela inglese era lì davanti all'isola di Wight nel "Solent", yacht meravigliosi volteggiavano davanti ai suoi occhi, ciò contribuì ad alimentare l'amore per la vela e lo yachting nel giovane Laurent.

Il suo nome di battesimo "Laurent" pronunciato alla francese a cui lui teneva molto, tradiva una origine Celtica, il giovane "Jack" come lo chiamavano da quelle parti, progettava yacht da diporto sia a motore che a vela, tutti connotati da uno stile inconfondibile che ancora oggi fa riconoscere i suoi progetti per l'estrema eleganza e uno stile inconfondibile.

La progettazione per Jack non era solo un'espressione di calcoli e formule, ma soprattutto una forma d'arte, le sue barche univano doti di efficienza e capacità marine, concetto che ha sempre ispirato i suoi lavori.

Erano gli anni Trenta quando in tutto il mondo si stavano diffondendo le regate di altura e Laurent Giles era un maestro nello sfruttare le nuove regole, ideò barche con gli slanci poco pronunciati per allungare al massimo il galleggiamento e la velocità, i suoi studi sulla dinamica degli yacht sono ancora oggi contributi fondamentali per i progettisti.

Di seguito una rassegna ovviamente incompleta, dei suoi progetti più noti.

Le barche di John Laurent Giles:

Nel 1934 Laurent Giles disegnò il suo primo cutter di 10 metri "*Helen*" costruito da Philip & sons di Dartmouth per il capitano di corvetta J. Hobart orgoglioso socio del Royal Yacht Squadron.

Nel 1935 Giles realizzò "*Andrillot*" per conto di Dick Kinnersley nel cantiere A.H. Moody & Sons una riedizione delle pilotine del canale di Bristol sulle quali Dick navigò da giovane, "*Andrillot*" era un piccolo Cutter da crociera lungo solo 6.55 metri molto versatile da usare nelle gite familiari.



Foto 1 - Laurent Giles ritratto.

Nel 1938 dal suo studio uscì “*Cerida*”, un cutter bermudiano da 13,5 metri costruito da Newman & Sons a Pole che ancora oggi naviga in Mediterraneo.

Per lo studio “Laurent Giles & partners” gli anni Trenta furono la consacrazione definitiva nel suo modo di intendere lo yachting.

Giles continuò a produrre studi sino al 1939 quando progettò il 12 metri S.I. “*Flica II*” varato da William Fife & Sons a Glasgow per Richard Fairey lo yacht era dotato di soluzioni innovative, partecipò a molte regate nel Solent con altri dodici metri dell’epoca “*Vim*” e “*Tomahawk*”, partecipò anche alle selezioni per la Coppa America nel 1958 come barca lepre di “*Sceptre*”.



Foto 2 - “*Helen*”



Foto 3 - “*Cerida*” nel Solent



Foto 4 - Il 12 metri “*Flica*” nel Tigullio

“*Flica II*” era a suo modo un 12 metri innovativo, aveva sartame speciale, non in cavo ma in acciaio trafilato a sezione lenticolare, per offrire minore resistenza al vento, le paratie interne in compensato alleggerito con strati di Balsa.

All’inizio del 1940 con il calo delle richieste a causa del conflitto bellico, Laurent Giles fu costretto a interrompere l’attività, lo spettro della guerra aveva invaso tutta l’Europa, altri pensieri che impegnavano la mente degli inglesi si affacciarono nell’attualità di tutti i giorni.

Dopo la guerra finalmente lo studio “Laurent Giles end Partner” riprese lentamente i lavori, Laurent Giles che oramai aveva quarantacinque anni, avviò il sodalizio con John Illingworth, famoso skipper d’altura ed ex ufficiale del Genio Navale della Royal Navy anch’egli ingegnere navale,



Foto 5 - Ritratto di John Illingworth.

Illingworth era appena rientrato dal’Australia dove aveva partecipato alla nascita della Sidney Hobart nel 1946, la famosa regata di altura che ancora si svolge tra l’Australia e la Tasmania.

Illingworth era un esperto del regolamento R.O.R.C. (Royal Ocean Racing Club) era stato nominato Commodoro del Club inglese, con Laurent Giles l’intesa fu perfetta: ambedue erano studiosi della dinamica navale, Illingworth conosceva ogni buco dei regolamenti e sapeva migliorare le prestazioni dei progetti e insieme svilupparono alcuni scafi tra i quali spicca lo splendido “*Mith of Malham*”, felice esempio di adattamento alle regole della stazza R.O.R.C.

Gli anni Quaranta fino al Sessanta furono molto prolifici per il progettista inglese tutto iniziò nel 1947 nel cantiere Hug Mc Lean & C di Greenock con la costruzione di “*Mith of Malham*” era un cutter ideato da Giles nel 1946, aveva il massimo di lunghezza al galleggiamento con gli slanci ridotti al minimo su indicazione di John Illingworth per rientrare nella seconda classe R.O.R.C., praticamente fu il primo scafo a dislocamento leggero fatto in Inghilterra, si rivelò subito velocissimo, vinse le edizioni del 1947 e 1949 della Admiral’s Cup nel 1957, la prima regata disputata, creata unendo la classifica della Channel Race e la Fastnet Race in un unico evento a squadre per nazioni, creato appositamente per invogliare la partecipazione di yacht stranieri nelle acque inglesi.



Foto 6 - "Mith of Malham" in navigazione nel Solent.

Ormai lo studio di Laurent Giles era apprezzato in tutto il mondo, i suoi progetti erano molto ricercati ovunque all'estero e in particolare in Italia dove progettò per il cantiere italiano Sangermani di Lavagna molti yacht famosi, il primo fu "**Orsa Minore**" varata nel 1950, un Cutter di 9.40 metri di lunghezza molto versatile anche per la crociera.

L'intesa iniziata con Cesare Sangermani si consolidò negli anni e furono molti gli yacht varati a Lavagna dal celebre costruttore come vedremo in seguito.

Della stessa dimensione di "**Levriere**" nello stesso anno venne varata "**Samuel Pepys**" dal nome di un ufficiale inglese del Settecento, sloop di III classe RORC vincitore di molte regate tra cui due volte la regata della Giraglia e il Fastnet nel 1947 e 1949. "**Samuel Pepys**", aveva il piano velico progettato dall'amico di Giles John Illingworth che aveva fatto specifici studi sui piani velici più redditizi per il R.O.R.C. randa ridotte e triangoli di prua generosi.

Gli anni Quaranta fino al Sessanta furono molto prolifici per il progettista inglese tutto iniziò nel 1947 nel cantiere Hug McLean & C di Greenock.

Nel 1948 fu la volta di “**Droleen II**” costruita nei cantieri Moody di Sanwich nel Hampshire per William Gordon Gill socio in affari di Giles.

Lo yacht era lungo 10,20 metri e con quella barca Gill vinse la Channel Race in quell’anno.

Nel 1948 venne anche realizzata anche la prima barca con scafo in alluminio, “**Gulvain**” un cutter di 16,70 metri a dislocamento leggero e insellatura rovescia, con fasciame di 4.8 millimetri di spessore.

L’alluminio fino ad allora non era mai stato impiegato nella nautica per costruire gli scafi dei racier, Laurent Giles fece una vera innovazione nel mondo dello yachting.

Nel 1948 fu poi la volta di “**Iska**” yawl di 16 metri per Jaques Segard, cotoniere francese che per molti anni regatò nelle principali regate nel Mediterraneo.

All’inizio degli anni Cinquanta Laurent Giles realizzò per il Sangermani “**Levriere**”, un piccolo one design di 24 piedi di lunghezza. Poi Laurent

Giles progettò il suo capolavoro negli yacht d’altura: nel 1951 dai cantieri Baglietto di Varazze prese il mare “**Miranda IV**” cutter di 12.30 metri di lunghezza.

“**Miranda IV**” era uno yacht velocissimo, praticamente imbattibile grazie ad alcuni accorgimenti messi in pratica da Giles tra il quali il timone semicompensato staccato dalla chiglia per l’epoca abbastanza innovativo, ancora il dislocamento leggero e piano velico perfetto studiata appositamente per navigare in Mediterraneo con poco cavallino e bordo libero basso e “una doghouse molto vicina al gusto latino” Come scrisse Beppe Croce in un articolo dell’epoca.



Foto 7 - “**Iska**” in navigazione a Imperia per un raduno di yacht d’epoca negli anni Ottanta



Foto 8 - “**Miranda IV**” in regata a Genova. . . .



Foto 8b - . . . e al varo nel Cantiere Baglietto a Varazze.

Nel 1953 nel cantiere G. D’Este di Fiumicino fu varato “**Glad II**” uno Sloop di 5.6 metri dalle eccezionali qualità marine. Nel 1954 Sangermani varò “**Artica II**” uno yawl di 13 metri progettato con l’amico Illingworth per la Marina Militare Italiana. Yacht famosissimo che partecipò a molte regate transoceaniche.

“**Artica II**”, perfettamente restaurata e amorevolmente custodita, è ancor’oggi navigante in servizio nella flotta dello Sport Velico della nostra Marina Militare.



Foto 9 - "Artica II" in regata a Imperia.

Ancora per Sangermani Laurent Giles nel 1954 progettò "*Umiak*" ketch motorsailer da 12 metri, uno dei pochi con la poppa norvegese.

Poi ancora "*Eos I*" yawl di 11.50 metri del 1962 per il conte Emanuele Pafundi di Zante poi varato come "*Gigia*".



Foto 10 - "Umiak" e 10 bis "Eos I".

Per il cantiere Beltrami di Vernazzola, vicino a Genova Laurent Giles progettò "*Amadeus Primus*" Sloop di 17 m sartame in acciaio zincato più tardi ribattezzato "*Bigrin*" dal 1967 che ebbe buone prestazioni in regata successivamente acquisito dal Signor Pozzi di Genova e stazzato in prima classe R.O.R.C. partecipò alla regata della Giraglia ed altre regate importanti regate in Mediterraneo.

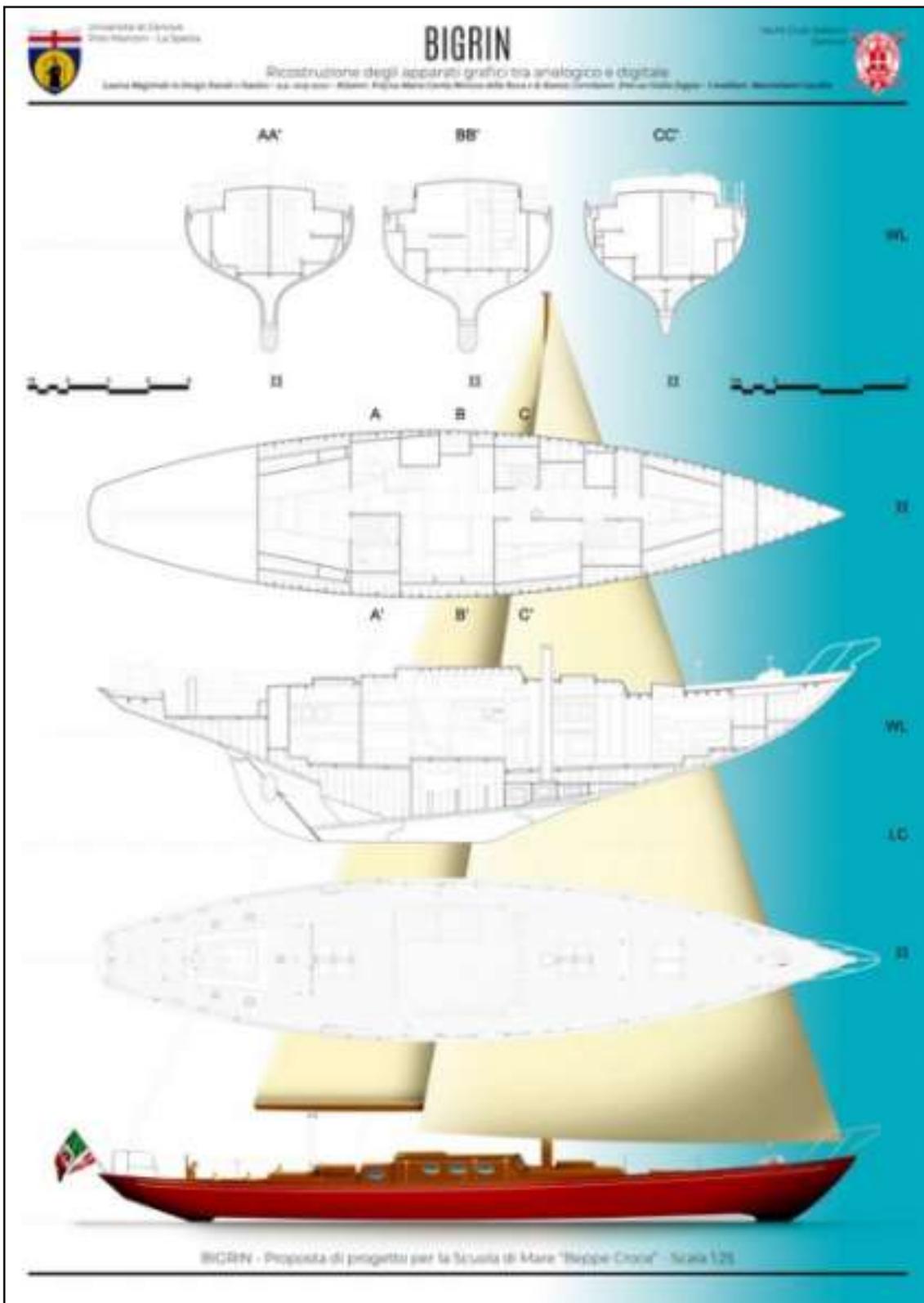


Foto 11 - "Bigrin" piano dello yacht.

Un altro yacht simbolo di quegli anni fu "*Susanna II*" Jawl varata in Italia da Sangermani nel 1964 creata la Laurent Giles per Ciro e Alba Maria Brainovich per le regate d'altura in Mediterraneo, infatti primeggiò per anni nelle più grandi regate di quell'epoca in Italia e nella vicina Costa Azzurra.

Giles, che era ormai ultra cinquantenne, lavorò molto in Italia in quel periodo.

Poi venne "*Ilaria*" ultimo Laurent Giles del 1967 elegantissimo yacht di 15,50 metri attualmente in Bretagna, e costruito in Italia dal Cantiere Beconcini di La Spezia, costruita in mogano e teak.

“*Ilaria*” fu l’ultimo progetto firmato da Laurent Giles realizzato in Italia, il grande progettista inglese morì nel 1969 a soli 69 anni per una grave malattia.

Con lui se ne andò un vero maestro dell’estetica della vela, le sue barche oltre a vincere moltissimo, sono ancora un esempio di connubio tra velocità e gusto, progettò oltre 500 yacht di ogni tipo e misura, con le sue idee si avviò un nuovo modo di intendere lo yachting, i suoi progetti sono ancora oggi tema di studio per gli ingegneri navali di tutto il mondo.



Foto 12 - “*Susanna II*” in regata a Genova alla Settimana velica d’altura nel 1966.



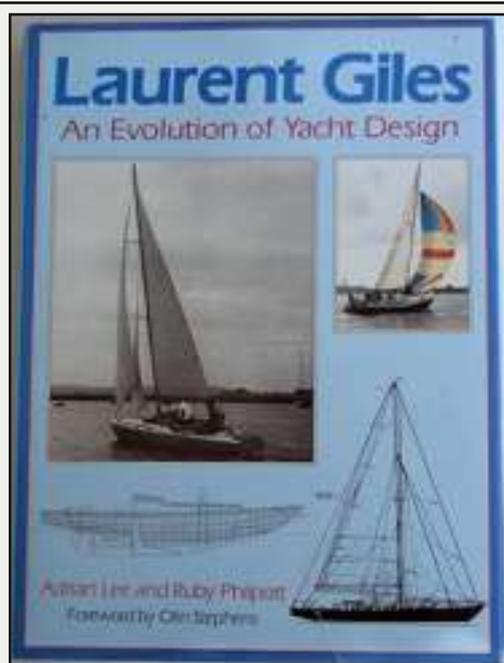
Foto 13 “*Ilaria*” in navigazione nel golfo di La Spezia.

Fonti principali

- ADMIRAL'S CUP - Fabio Ratti - Margherita Bottini - Idea libri
- LO YACHT - Carlo Sciarelli - ed. Mursia
- CANTIERI BAGLIETTO - Franco Belloni - AIVE
- A BAND OF BROTHERS - Flavio Serafini - Gribaudo Editore
- GIRAGLIA - Yachting Quarterly - YL Fabio Ratti
- Laurent Giles - elenco costruzioni
- Cantiere Sangermani - elenco costruzioni



Logo del “*Laurent Giles Partners*”



IL GOVERNO DEL MONDO . . . 534 ANNI FA

Il Trattato di Tordesillas venne firmato a Tordesillas, in Castiglia, il 7 giugno 1494. Il trattato divide il mondo al di fuori dell'Europa in un duopolio esclusivo tra l'impero spagnolo e l'impero portoghese lungo il meridiano nord-sud, 370 leghe (1770 km) a ovest delle Isole di Capo Verde (al largo della costa del Senegal, nell'Africa occidentale), corrispondenti approssimativamente a 46°37' O (questo meridiano veniva chiamato 'raya'). Le terre a est di questa linea sarebbero appartenute al Portogallo e quella a ovest alla Spagna. Gli originali di entrambi i trattati sono conservati presso l'Archivio Generale de Indias a Siviglia in Spagna e presso l'Archivio nazionale Torre do Tombo a Lisbona in Portogallo. Nel 2007 l'UNESCO ha inserito il testo del Trattato nell'Elenco delle memorie del mondo.



(da Wikipedia, l'enciclopedia libera)

TRATTATO DI TORDESILLAS IL MONDO CONTESO TRA SPAGNA E PORTOGALLO LUIGI TUFOLO

Molti storici probabilmente non hanno dato la dovuta importanza ad esso ma questo trattato ha influenzato drasticamente la geografia politica del mondo fin dalla fine del XV° secolo ed è la base della geografia di adesso.

Qualche decennio fa il mondo era diviso tra il blocco occidentale e sovietico (USA ed URSS) ebbene qualche secolo addietro Spagna e Portogallo si divisero l'intero mondo!

L'esigenza di questo trattato nacque immediatamente subito dopo il primo viaggio di Cristoforo Colombo, effettuato per conto della Spagna.

Prima della scoperta dell'America Spagna e Portogallo avevano risolto le loro contese in un precedente trattato, quello di Alcacovas-Toledo, dove i portoghesi, che avevano già colonizzato le isole atlantiche quali Madeira e Porto Santo, le isole dell'Arcipelago di Capo Verde e l'estremo avamposto verso Ovest delle isole Azzorre; si arrogarono il diritto di essere i soli a colonizzare l'Africa occidentale lasciando agli spagnoli solo le isole Canarie.

Quando Colombo ritornò dal suo primo viaggio sotto l'egida della corona spagnola e rese noto prima ai Portoghesi e poi agli Spagnoli della sua scoperta i Portoghesi non ci stavano.

Quelle terre non potevano appartenere alla Spagna.

L'ambasciatore spagnolo presso Lisbona informò i suoi sovrani che i portoghesi stavano quindi per approntare una spedizione oltre oceano allo scopo di impossessarsi delle nuove terre.

Intanto Colombo apprenderà della morte del papa genovese, Cybo (Innocenzo VIII) al quale succederà Alessandro VI, nome che si diede Rodrigo Borgia, che sarà determinante nel mutare le future vicende!

Sappiamo ad esempio quanto questo papa abbia anche tanto influito nella politica della patria di Vespucci.

Ci riferiamo alle note vicende del frate Savonarola che favorirà la scacciata di Piero de Medici, successore di Lorenzo, e che in pratica si sostituirà a questo come signore di Firenze. Ma Girolamo Savonarola "cadrà poi in disgrazia" proprio per la sua eclatante opposizione contro il potente Papa e verrà impiccato e condannato al rogo in Piazza della Signoria a Firenze nel 1498.

Alessandro VI tornerà molto utile agli Spagnoli ed Isabella (la regina di Castiglia/Spagna) non esiterà a coinvolgerlo nella questione che i Portoghesi avevano sollevato. Il precedente trattato tra Portogallo e Spagna



non era affatto chiaro ed occorreva in qualche modo ufficializzare che quelle terre scoperte da Colombo sarebbero appartenute alla Spagna.

Gli ambasciatori Spagnoli presso lo stato del papa vengono subito istruiti in merito e la risposta del papa non tarderà ad arrivare.

Una bolla papale datata 3 maggio 1493 dice che le terre scoperte dagli spagnoli, visto che non appartenevano ad altri principi della Cristianità, sarebbero appartenute alla Spagna.

Ma i portoghesi fecero notare che ciò era in contrasto con una precedente bolla papale del 1481 conseguente il trattato di Alcacovas-Toledo.

Questo trattato in sintesi tracciava una linea “orizzontale”, che era un parallelo, sotto le isole Canarie dove era noto che si trovavano a 28° a Nord dell’equatore.



Fig. 1.

Che qui schematizziamo (*fig. 1*)

Anche se Colombo aveva mentito al re portoghese, le informazioni ormai di dominio pubblico dovute anche alla pubblicazione della lettera di Santangel, (che pubblicizzava il suo viaggio di scoperta) posizionavano le isole scoperte da Colombo a 26° e quindi sotto l’influenza Portoghese!

Gli spagnoli pensarono quindi di chiedere di sostituire la “linea orizzontale” con una linea “verticale” ovvero di sostituire un parallelo ad un meridiano (stiamo utilizzando una dicitura non propriamente corretta per facilitare la comprensione e stiamo considerando la convenzione moderna di considerare “sopra” il Nord e “sotto” il Sud).

Colombo fu consultato e gli fu richiesto dove fossero queste terre e lui disse che si trovavano oltre 100 leghe dalle Azzorre.

-Ricordiamo che quando parliamo di distanze ci riferiamo sempre a distanze longitudinali ovvero tra Est ad Ovest e ricordiamo inoltre che all’epoca si potevano misurare i gradi di Latitudine, da Nord a Sud, ma non quelli della longitudine.

La risposta del Papa, sempre a favore degli spagnoli, arrivò

verso la fine dell’estate confermando la proposta dell’Ammiraglio. La bolla stabiliva che, tracciato un meridiano che passasse a 100 leghe di distanza dalle isole di Capo Verde (sostituite alle Azzorre in quanto la loro posizione era maggiormente nota) tutte le nuove terre ad Occidente (dopo il meridiano) sarebbero appartenute alla Spagna mentre tutte quelle che stavano prima di raggiungere questo meridiano sarebbero state del Portogallo.

Il papa così favoriva nettamente gli Spagnoli ma i Portoghesi non ci stavano affatto. Anzi notiamo che qui i portoghesi giocarono anche d’astuzia facendo notare ai re spagnoli che il meridiano sarebbe valido anche dall’altra parte dell’emisfero e che quindi se si fosse spostato ancora più ad Occidente se da un lato la Spagna avrebbe perso spazio/potenziati territori dall’ “altro lato” avrebbe guadagnato invece molti più territori perché c’era l’estensione delle Indie (Asia).

La questione rimaneva aperta e le trattative su questo argomento erano in fase di rottura e scontro tra i due paesi.

I sovrani spagnoli pregarono Colombo di fare una adeguata mappatura di quei luoghi ed anzi, occorreva subito, con estrema urgenza organizzare una grande spedizione prima che lo facessero i portoghesi e chiesero altresì a Colombo di dotarsi di cosmografi che lo aiutassero a fare chiara mappa di quei luoghi. Ma Colombo era ben geloso di ciò e, anche se più volte richiesto, non fornirà mai, nemmeno nei viaggi futuri, queste informazioni.

Dopo che Colombo era già partito per il suo secondo viaggio, arriva una nuova bolla papale che è un “colpo di grazia” per i portoghesi perché ribadisce che le terre che gli Spagnoli scopriranno siano, queste ad Ovest o a Sud, devono essere loro e che le bolle precedenti ed i favori concessi anche a ordini militari o infanti (espliciti

riferimenti al Portogallo in quanto l'infante era il portoghese Enrico "il Navigatore") non erano più validi.

Il Papa aveva anche troppo favorito gli Spagnoli. Colombo era partito.

Ai sovrani spagnoli toccò il compito di trovare loro ora un accordo diretto coi Portoghesi per evitare la guerra. Fu così che la disputa tra Spagna e Portogallo, messo il papa in disparte, fu definitivamente risolta con il "Trattato di Tordesillas" ratificato tra i contendenti il 7 giugno del 1494.

È un trattato molto singolare perché tutto il mondo al di fuori dell'Europa, tutto quanto vi era da colonizzare, fu diviso tra le sole nazioni di Spagna e Portogallo. Un "meridiano", che passava da una parte sull'Atlantico, divideva il mondo a metà. Tutto quanto stava a destra (Est) di questo sarebbe appartenuto al Portogallo, tutti i territori ad Ovest sarebbero invece appartenuti alla Spagna.

Come riferimento furono prese le isole di Capo Verde ed il meridiano fu concordato che passasse a 370 Leghe da queste.

Se volessimo misurarle nelle unità attuali e terrestri, ovvero in chilometri, considerando che ogni lega era 4 miglia e che ogni miglio dell'epoca era il miglio romano corrispondenti ai mille passi, e per passo si intendeva quello completo effettuato da un piede, ed il miglio era pari quindi a 1480 m; si ha una distanza di $4 \times 1.480 \times 370$ ovvero di 2190 km ad Ovest di Capo Verde.

Considerando l'odierno sistema di misurare la longitudine col meridiano "0" che passa da Greenwich abbiamo che, sull'Atlantico la raya (linea di demarcazione) corrisponde al meridiano di 46 gradi e 37 primi Ovest.

Il mondo così diviso accontentò in qualche modo il Portogallo perché fu considerata verso Ovest una distanza più lunga delle 100 leghe iniziali.

Si noti che se il trattato di Alcacovas-Toledo fosse stato rispettato all'epoca delle scoperte di Colombo del primo viaggio e se non ci fosse stato questo nuovo trattato; si capirebbe subito che le Bahamas, Cuba, Haiti sarebbero state di pertinenza del Portogallo!

Ora invece il trattato di Tordesillas pone una "raya" tra Est ed Ovest.

Si intuisce subito che la questione non può essere considerata del tutto chiusa. Innanzitutto la sola Spagna e Portogallo si dividono il mondo?

E come si misurano queste distanze? E dall'altra parte del mondo, "dietro il globo" questo meridiano per dove passa?

Qui sotto è schematizzato. Territori a sinistra pertinenza della Spagna, territori a destra pertinenza invece del Portogallo.

Ma notiamo subito che questa linea, che fu chiamata Raya, in quanto significava confine o riga, si va ad "acchiappare" una bella porzione dell'America del Sud comprendente parte dell'odierno Brasile.

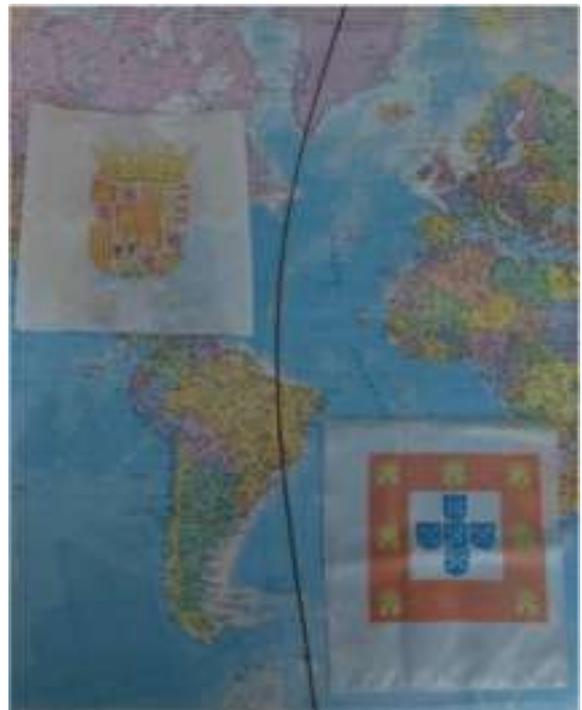


Fig. 2.

Si evince quindi che, prima ancora che fosse scoperto e che nessuno sapesse ancora quali fossero le sue reali coordinate, il Brasile "a priori" fu assegnato al Portogallo! (Sul trattato di Tordesillas vedi anche video su utube di Luigi Tufolo <https://www.youtube.com/watch?v=tiU0HF1rtOg>)

A questo punto vorrei evidenziare un aspetto relativo ai due viaggi di Amerigo Vespucci, aspetto quasi sempre trascurato anche da eminenti storici od esperti in materia e che portano a dedurre che entrambi i viaggi di Amerigo furono in qualche modo sfortunati!

Si osservi con attenzione la figura precedente.

Il primo viaggio Amerigo lo fa per conto della Spagna ed approda sul continente sudamericano poco sopra e subito dopo la linea indicata (la raya). Proseguendo verso Sud la costa portava a riattraversare la raya entrando nella zona a destra di influenza portoghese ed ecco che i capitani della spedizione (non Amerigo che non era capitano) decidono di invertire la rotta proseguendo verso nord e quindi riportandosi a sinistra della linea in zona di influenza spagnola.

La spedizione di Amerigo fu la prima ad approdare nell'odierno Brasile per il quale nessuno avrebbe pensato, all'atto della stesura del trattato, che questi sarebbe stato assegnato al Portogallo in quanto non era nota la conformazione geografica dell'America del Sud che ha "un gobbo" che protende a destra (ad est).

Questo viaggio di Amerigo fu quindi fallimentare ma i suoi concittadini fiorentini che vivevano a Lisbona lo mettono in contatto coi portoghesi per poter partecipare ora in una spedizione organizzata da loro per meglio esplorare quelle terre che il trattato concedeva a loro.

Amerigo, tradendo la Spagna, farà un suo secondo viaggio ora per conto del Portogallo. Ma anche questo viaggio sarà sfortunato.

Osserviamo sempre la cartina indicata.

La spedizione portoghese, con Amerigo a bordo, approda nel continente nella parte assegnata al Portogallo (a destra della linea).

Scendendo verso sud però si va oltre la raya verso sinistra e quindi in zona di influenza spagnola dove i portoghesi non potevano andare!

Ecco quindi che i capitani portoghesi decidono di ritornarsene con un pugno di mosche (anche se in qualche modo compensarono le spese con carichi di legno verzino speciale, legno "brasil" da cui verrà il nome del paese, ed al solito e purtroppo con cattura di indios da vendere poi come schiavi.

Negli scritti di Amerigo Vespucci, o scritti a lui attribuiti, Vespucci critica aspramente la scelta dei capitani portoghesi. Ma aveva capito oppure no che non potevano più proseguire? Comunque, dopo la negativa esperienza in Portogallo, Vespucci se ne ritorna in Spagna.

Mi appaiono ridicoli gli scritti di alcuni storici che dicono se Vespucci avesse proseguito verso sud questi avrebbe scoperto lo stretto di Magellano con una ventina di anni di anticipo. Lo storico che dice questo nemmeno lui ha capito che non si poteva! Ed anche se l'avesse scoperto state pur certi che di Vespucci non ne avremmo mai più sentito parlare in quanto sarebbe stato trucidato dai nativi, cosa che accadde allo spagnolo Juan Dias de Solis nel 1516 ucciso presso il rio de la Plata; oppure si sarebbe perso nell'immensità del Pacifico la cui esistenza e vastezza era totalmente ignota alla loro epoca.



Fig. 3.

Per quanto concerne l'“antiraya” (vedi ultima figura e quelle sottostanti) questa sarà determinante per la spedizione di Ferdinando Magellano.



Fig. 4.



Fig. 5.

Ferdinando Magellano convinse il re spagnolo Carlo I, futuro imperatore Carlo V, che la strada più breve per andare nelle Molucche (indicate con 7 in fig.4) e che fanno parte della attuale Indonesia (fig.5) non era quella che facevano i Portoghesi in direzione orientale e passando per il capo di Buona Speranza ma ce ne sarebbe stata una invece verso occidente tagliando il sud America. Si sbagliò di grosso in quanto trascurò di quanto fosse grande, immenso, quell'oceano che lui battezzò Pacifico.

Sbagliò anche ritenendo che le Isole delle Spezie, le Molucche sarebbero cadute nella zona di influenza spagnola e non portoghese. Le figure precedenti mostrano bene il contrario. Va detto comunque che all'epoca era praticamente impossibile calcolare con esattezza dove collocare l'antiraya.

Si fa notare che Magellano non progettò di fare il giro del mondo.

Alla spedizione di Magellano ho interamente dedicato il mio libro "Ci siamo persi un mercoledì"

In esso ho anche descritto la sorte di ognuno della folta delegazione di italiani che partecipò alla spedizione dando onore a molti di questi rimasti pressoché anonimi.

Un modo per riscattarmi per le forti critiche che ho fatto nei miei libri quando parlo del mercante Amerigo Vespucci.

Il suddetto articolo è in appendice del libro "Amerigo Vespucci il mercante di schiavi" pubblicato da Amazon.



LEGGENDE DEL MARE

Tra tutte le leggende marinare nessuna è più inquietante ed allo stesso tempo affascinante di quella dell'Olandese Volante. La leggenda si basa su una nave realmente esistita, capitanata da un vero lupo di mare, Hendrik Vanderdecker, che nell'anno del Signore 1680 fece vela da Amsterdam diretto a Batavia, nelle Indie Olandesi.

La versione più comune narra che, in una notte di tempesta, il capitano dell'Olandese Volante commise un atto blasfemo insultando Dio e sfidandolo ad affondare la nave. Per questo sacrilegio, il Signore tramutò lui e tutto il suo equipaggio in fantasmi e li condannò a navigare in eterno senza mai poter tornare a casa.

(dalla "Rivista Nautica" gennaio 1939)

L' "OLANDESE VOLANTE"

E' noto che sulle navi mercantili di tutto il mondo fiorivano, sino a non molti anni or sono - nè è detto che non fioriscano più! - le più bizzarre e pittoresche leggende sulle "navi fantasma" che ogni onesto marinaio giurava di aver talvolta incontrato sui grandi oceani . . . Si trattava di fantastici vascelli che uscivano improvvisi da un banco di nebbia, apparivano con la velatura gonfia da un vento infernale, dileguavano fra un assordante concerto di urli e di fischi. Guai a chi li incontrava!

Tutti i marinai della "vela" specialmente i bretoni, i normanni, i norvegesi, superstiziosi all'eccesso, giuravano sulla realtà di queste navi ne vi era famiglia di naviganti che non pregasse ogni giorno il Signore di tenerle lontane dalla rotta dei suoi cari!



L'Olandese Volante, 1896 di Albert Pinkham Ryder.

La più suggestiva e la più universale di queste leggende, è quella dell'Olandese volante.

La riassumiamo qui brevemente, per la curiosità dei nostri lettori. Navigava nei mari del Sud un bastimento comandato da un capitano che non credeva né a Dio né ai Santi. Era un olandese, spregiudicato e malvagio, che maltrattava e ingiuriava continuamente i suoi uomini.

Una sera, all'altezza del Capo di Buona Speranza, il bastimento è investito da un uragano spaventevole. Gli uomini scongiurano il capitano di riparare in qualche porto, ma egli rifiuta, e fra orribili bestemmie continua ad ubbriacarsi di birra. Ecco allora che le nubi si aprono, una grande figura dalla bianca barba scende sulla coperta del bastimento, e dice al comandante: - Tu sei maledetto dal cielo, da oggi tu sei condannato a navigare perennemente, senza sostare in nessun porto, battuto dalle tempeste: non avrai più né birra né tabacco, berrai del fiele ai tuoi pasti, e masticherai, dei pezzi di ferro rovente... Tu sarai di guardia eternamente, e quando i tuoi occhi staranno per chiudersi dal sonno e dalla stanchezza, una spada trapasserà le tue carni e ti obbligherà a star sveglio. Sarai il diavolo del mare: correrai senza posa lungo tutte le latitudini, non conoscerai il tempo buono, e porterai disgrazia a tutti quelli che ti vedranno e ti avvicineranno!

Da quel giorno - dice la leggenda - il *Voltigeur* scorre i mari, comandato dallo scheletro del suo tragico capitano.

Quando passa vicino a una nave, il vino diventa acido nella cambusa e la farina immangiabile. L'equipaggio del vascello fantasma è composto di tutti i cattivi marinai morti sulle navi malfamate, di tutti i ladri e gli assassini del mare, dei rifiuti di tutte le spiagge e di tutti gli scali.

Vecchie leggende, abbiamo detto . . .

Ma per molti bastimenti francesi, ove l'equipaggio proviene, dal paese malioso e malinconico delle brùés e dei folletti, gli uomini si fanno nella tempesta il segno della croce, pregando Dio di risparmiarli loro la paurosa apparizione dell'Olandese volante.

Altrettanto diffusa è stata, per lunghi anni, fra i naviganti la leggenda delle isole che sono avvistate, una volta, e poi non si ritrovano più. Il noto filibustiere inglese Edoardo Davis racconta che, verso il 1687, navigando fra Capo Horn e le isole Galapagos, scopre un'isola circondata da alte rocce cadenti a picco sul mare. La costa irta di scogli non permetteva di approdare, ma uno spacco fra le rocce permise al Davis di scorgere un giardino meraviglioso, una specie di eden fiorito di alti alberi e di meravigliosi palmizi.



L'Olandese Volante nell'adattamento del franchise Pirati dei Caraibi.

CANOTTAGGIO IN FESTA

I festeggiamenti per i 100 anni di Marcello James non sono finiti, c'è tanto da raccontare sulla sua straordinaria attività di storico allenatore del canottaggio campano. Accogliendo il nuovo contributo di Antonio Annunziata Il Notiziario CSTN è ben felice di mettere a disposizione tutto lo spazio necessario per onorare, come merita, lo sport del remo e i suoi eccezionali protagonisti.

28 marzo 2024 - Marcello James: cent'anni di Sport!

Parte quarta (1975-76) a cura di Antonio Annunziata

Nell'omaggiare la prestigiosa carriera di Marcello James, va ricordata la stagione salernitana del grande allenatore che quest'anno ha compiuto il suo primo secolo di vita.

Quando venne a Salerno il Signor Marcello era già un allenatore affermato e pluri-titolato.

Nei numeri precedenti di questa rivista è stata raccontata con dovizia di particolari tutta la sua prestigiosa carriera, per cui James venne a Salerno preceduto dalla fama di allenatore vincente.

Gigino Capone, anima del remo e prima stella d'oro al merito sportivo della città di Salerno, conosceva Marcello James dai tempi della giovinezza, durante i quali entrambi dividevano il loro tempo tra il canottaggio e l'atletica leggera.



(Ing. Luigi Capone, responsabile del canottaggio del C.C. Irno, Presidente del Comitato Regionale e Consigliere federale, Stella d'oro al merito sportivo).

Avendo una squadra in crescita, Capone capì che il vero salto di qualità si sarebbe avuto soltanto ingaggiando un allenatore esperto per valorizzare i talenti emergenti.

Però venire a Salerno, per James, significava caricarsi di un notevole impegno: oltre al tempo da dedicare agli atleti, doveva mettere in conto un'ora di auto ad andare ed un'ora a tornare. Impegno che si andava a sommare a quello mattutino di insegnante alla Nunziatella. La scelta, in verità, non fu delle più semplici. Oltretutto, va detto che l'Irno era una realtà periferica nel remo campano non soltanto in senso geografico.

Il prestigio del remo campano fino ai primi anni '70 era legato quasi esclusivamente alle straordinarie vittorie dei club napoletani, ciò che avveniva fuori dalle mura partenopee era frutto di sporadici exploit di non particolare rilevanza.

Si trattava, per James, di effettuare un salto nel buio ma, aderendo alle amichevoli ed insistenti avances di Gigino Capone, alla fine accettò. Era il 1975 e, per correttezza nei confronti della Canottieri Napoli, Marcello passò all'Irno solo dopo il termine dei campionati italiani assoluti di Mantova che, in quell'anno, si tennero a fine giugno.

E quindi soltanto a luglio Marcello James iniziò a prendere le redini dell'Irno. In verità, la prima piacevole sorpresa non appena arrivato a Salerno fu per James il trovare grande entusiasmo per la vittoria di pochi giorni prima, proprio a Mantova, del titolo assoluto Elite da parte di Rosario Pappalardo, Gianni Ucci, Enzo Villari e Renato Grimaldi.



(Da sinistra, Renato Grimaldi, Giovanni Ucci, Enzo Villari e Rosario Pappalardo campioni italiani assoluti Elite 1975).

La novità, fresca fresca, è che c'era del buon materiale su cui lavorare. E il Signor Marcello era lì, pronto a cominciare il suo lavoro, in tuta e con a tracolla un borsello coi suoi inseparabili ferri del mestiere: cronometro e contacolpi.

Il contacolpi meccanico, a quei tempi all'avanguardia, aveva come limite di scala 48 colpi al minuto e, oggi, in alcuni casi sarebbe insufficiente nelle fasi di massimo sprint. Anche allora, però, c'era qualche equipaggio che ... sfiorava!

e, oggi, in alcuni casi sarebbe insufficiente nelle fasi di massimo sprint. Anche allora, però, c'era qualche equipaggio che ... sfiorava!

Nonostante non fosse un ragazzino, James non era un allenatore da terra, in abiti civili. Lui era sempre in tuta, l'allenatore lo faceva stando a bordo di uno dei suoi equipaggi.

In acqua c'era sempre almeno un otto, yole o fuoriscafo, e il posto da timoniere era per James il principale punto di osservazione per valutare gli altri equipaggi, oltre a seguire gli atleti a bordo. E gli atleti da seguire presto divennero tanti.

Sull'onda dell'entusiasmo per la vittoria agli assoluti e per l'ingaggio di una figura carismatica come Marcello James furono eseguiti importanti lavori di ristrutturazione alla base nautica del Circolo Canottieri Irno creando nuovi spogliatoi e una seppur piccola ma per l'epoca attrezzata palestra (quella precedente era poco più di uno sgabuzzino).

Il rinnovamento delle attrezzature e l'avvento di una guida tecnica importante come Marcello James fecero da richiamo per tantissimi giovani che si avvicinarono alla pratica del canottaggio.

Si facevano due turni al giorno, con Marcello che venendo da Napoli con la famosa Simca 1000 color ramarro, arrivava puntuale alle 14,45 in sede per mettere in acqua quasi l'intero parco barche.

Il rituale di preparazione degli allenamenti era eseguito con la massima attenzione. Nel riscaldamento prima si procedeva muovendo solo le braccia, poi a braccia e schiena; quindi tre colpi con metà carrello precedevano la seduta tecnica vera e propria. Al termine, il defaticamento era effettuato con esercizi focalizzati sulla tecnica, nel caso della remata di punta, con brevi tratti di voga a braccia alternate.

Dopo un'ora e mezza di allenamento, scendeva un gruppo e ne saliva un altro con James rimasto al timone anche in giornate di pioggia o di intenso freddo, con la stoica dedizione che cercava di inculcare nei suoi canottieri.

Se a qualche ragazzo capitava di lamentarsi per le vesciche alle mani, James era solito raccontare di un suo vecchio atleta che in gara, saltatogli il carrello, aveva, stoicamente, proseguito strisciando con i glutei sulle guide consumando prima i pantaloncini, poi la pelle, poi la carne. Dolorante e stremato aveva continuato a vogare sino a tagliare il traguardo.

Vi erano, comunque, altre ragioni che spingevano James a prediligere l'otto. Innanzitutto, questioni di prestigio per il Club e per l'allenatore stesso: per formare un otto competitivo ci vuole in primo luogo una società con molti atleti, perché solo così è possibile avere un numero adeguato di alternative quando si rende necessario

sostituire un vogatore. Poi, in un otto, si vede chiaramente la mano dell'allenatore, cosa non altrettanto evidente quando si osserva uno skiff oppure un doppio.

James sapeva di poter dare un plus ai suoi equipaggi, e per questo era meglio impiegare il suo sapere remiero in una barca dove più tangibili sarebbero stati i risultati del suo impegno.

E ancora quale altra barca consentiva di evitare la trafila delle eliminatorie, dei recuperi e delle semifinali?

Tutte queste considerazioni facevano propendere per l'allestimento di equipaggi ad otto vogatori.

La categoria senior contava, ormai, un gruppo numeroso di atleti arricchito anche dal passaggio dei rivali/amici del gruppo sportivo dei Vigili del Fuoco Vincenzo Giannella di Salerno che, vedendo ridimensionati i programmi sportivi dei caschi rossi, erano approdati all'Irno.

In precedenza i Vigili del Fuoco avevano la leadership nella città di Salerno, sopravanzando lo storico C.C. Irno che in quegli anni prestava più attenzioni alla terrazza rispetto al remo.



(Marcello James in tuta).



(Otto senior, Lago Patria 1976, Carlo Stagliano, Gaetano Pisano, Rosario Di Pace, Renato Matola, Egidio Melle, Maurizio Russo, Franco Torino e Alfonso Sanseverino, tim. Giuseppe Leone).



(Il G.S. Vigili del Fuoco "Vincenzo Giannella" a Taranto nel 1974. Si riconoscono, tra gli altri, Rosario Pappalardo, Carlo Stagliano, Egidio Melle, Maurizio Russo, Rosario Di Pace, Renato Matola e Pierangelo Zirpoli).

E così, al 4 con formato da Gaetano Pisano, Sergio Califano, Rosario Di Pace e Alfonso Sanseverino, timonato da Peppe Leone, e al 4 senza composto da Franco Torino, Semplicio Stella, Giovanni Santoro e Luciano Mauro, punto di forza della passata stagione, si erano aggiunti Carlo Stagliano, Renato Matola, Emilio Naddeo, Pierangelo Zirpoli, Maurizio Russo e Matteo Memoli. Non Renato Grimaldi: per lui, in servizio effettivo nel Corpo dei Vigili del Fuoco, il cambio di società era impossibile.



(In 4 senza, Rosario Di Pace, Alfonso Sanseverino, Sergio Califano e Gaetano Pisano)

Servirono tutti a James per formare le sue barche, ma le attenzioni del tecnico erano rivolte alla formazione di un otto juniores per il quale ipotizzò un piano triennale per raggiungere il titolo di campione italiano.

Iniziarono così a mettersi in luce dapprima nella categoria ragazzi Giuseppe Della Gatta, Enrico Di Cola, Mario Sessa, Giancarlo Catone, Giovanni Gaeta. A fine stagione per i campionati italiani, al posto dell'otto, vennero allestiti un 4 con ed un 4 di coppia, mentre a livello junior venne allestito un otto utilizzando atleti della categoria ragazzi, in quel momento di intensa maturazione, quali Pasquale Pisano, Alfonso Sessa e Gennaro De Rosa.

Nel frattempo il quadruplo senior spadroneggiava su tutti i campi di gara.



(Il 4 di coppia con Renato Grimaldi capovoga, quindi Giovanni Ucci, Enzo Villari e Rosario Pappalardo).

Il 4 di coppia campione assoluto in carica, conseguì una serie di vittorie in gare nazionali con ampio margine: Livorno, Varese, ed altre gare rappresentarono altrettanti ori per l'equipaggio misto Irno-Vigili del fuoco.

Questa barca, con capovoga Grimaldi, al secondo carrello Ucci, al numero tre Villari ed a prua Pappalardo è stata di sicuro uno degli armi più belli da vedere per la sua grande espressione tecnica. L'insieme di questa barca era il vero punto di forza. A parte Pappalardo che per struttura fisica era in grado di esprimere anche una notevole potenza, il sincronismo perfetto consentiva a questo quadruplo di avere ragione di avversari più dotati fisicamente e più quotati in maglia azzurra. Visto da prua, era quasi difficile riconoscere se si trattasse di un quattro oppure di un singolo tale era la precisione con cui le pale simultaneamente entravano e uscivano dall'acqua. Gambe, braccia ed altezze dei gomiti erano perfettamente pari e i remi anche nella ripresa erano allineati ed alla stessa altezza.

In campo internazionale il 4 x misto venne schierato a Sabaudia nell'incontro Italia-U.R.S.S. giungendo 3° nella categoria Elite e 2° nella categoria seniores, con altri significativi piazzamenti a Duisburg, nell'8° Campionato Internazionale, ed a Macon, nella Coppa Europa, mentre a Rio de Janeiro, nella 1^ Coppa Latina, Pappalardo gareggiò in skiff mentre Ucci e Villari regatarono in doppio. Passando ai Campionati italiani, nei ragazzi si aggiudicarono la medaglia di bronzo sia il 2 senza con Giovanni Gaeta e Mario Sessa sia il 4 con ragazzi formato da Giancarlo Catone-Antonio Cantarella- Giuseppe Della Gatta-Enrico Di Cola- a timone Nando Leone. Ai Campionati seniores di Piediluco, per portare in gara un equipaggio interamente societario, al primo carrello saliva Carlo Stagliano, ma era solo argento. Stesso discorso ai Campionati Italiani Assoluti, in cui oltre a Stagliano saliva in barca Di Pace al posto del non disponibile Ucci, reduce da una polmonite, ed è nuovamente argento.



(Il 4 di coppia senior vice-campione italiano con Enzo Villari, Carlo Stagliano, Rosario Di Pace e Rosario Pappalardo).

È curioso come, dopo una stagione a dir poco trionfale, proprio nel momento topico, quello dei Campionati, un insieme di circostanze sottrae al nostro equipaggio più quotato i dovuti onori.

Termina il 1976, primo anno dell'Era James, e il Circolo Canottieri Irno si trova al 5° posto nella Classifica Nazionale delle società remiere. L'anno prima era in 13^ posizione. (*Continua nei prossimi numeri*).



Disegno di Francesco Ardizzone pubblicato su La Repubblica del 9 febbraio 2014 a corredo della pagina dedicata ai 90 anni di Marcello James e redatta da Marco Caiazzo.

ANTICHI TRAFFICI LIGURI

Per paccottiglia s'intende la mercanzia che, al tempo dei velieri e delle prime navi a vapore, i componenti dell'equipaggio potevano imbarcare come bagaglio e, con il tacito consenso dell'armatore, commerciare a proprio vantaggio (diritto di p.). Questo vecchio racconto oltre che farci vivere l'intricante mondo della paccottiglia ci ha fatto conoscere l'Autore, Gio Bono Ferrari (1882-1942), una figura di spicco della comunità camogliese: fu un importante studioso della marina velica ligure, ragioniere, scrittore, illustratore, soldato e padre di famiglia. A lui è intestato a Camogli il civico Museo marinaro "che è la storia di grande valore di una piccola comunità".



(da RIVISTA NAUTICA maggio 1940)

LA PACCOTTIGLIA

GIO. BONO FERRARI



Nei secoli della mariniera a vela, ma particolarmente nel 19°, il traffico mercantile in Italia conobbe un forte incremento specialmente sulle tratte internazionali. Nell'immagine, un angolo del vecchio porto di Genova, la maggior installazione portuale del nostro Paese.

Quando si leggono certi racconti di lunghe e antiche navigazioni, s'incappa spesso nella citazione della parola "paccottiglia" senza però mai trovare una un po' dettagliata spiegazione di questa strana voce mediterranea e marinaresca.

Ci sia concesso oggi, seppur in forma disadorna e modesta, parlarne un po' dalle colonne di Rivista Nautica.

Con la parola "paccottiglia" i navigatori di Liguria, anche quelli dei tempi più lontani, distinguevano quella merce o meglio ancora quelle tante merci varie che gli ufficiali e i marinai, per diritto consuetudinario, usavano imbarcare per proprio conto sul bastimento e che nulla avevano a che vedere con il carico ufficiale del bastimento.



La vita di bordo degli equipaggi, che vivevano in pieno ancora le situazioni della mariniera velica, era molto dura, nell'immagine un gruppo di marinai sta alando il capone con uno dei due verricelli di prora.

Nei più antichi cartulari di Liguria si trovano interessanti notizie di velieri di Voltri di Prà. Pegli, Genova, Recco, Camogli, Rapallo, Lavagna che già nel 1200 e 1300 frequentavano gli scali di Romania, di Costantinopoli, di Famagosta, Rodi ed altri approdi d'Oriente e che portavano laggiù della paccottiglia, ossia degli oggetti vari, che nulla avevano a che vedere con il carico del barco. Paccottiglia, in gergo ligure, voleva e vuole ancora significare “un po' di tutto” ossia merce varia la più disparata. (Gli spagnuoli invece usavano anticamente questa parola in senso dispregiativo, volendo indicare con la voce paccotilla tutte quelle piccole cose di assai scarso valore, come specchietti, spille, bottoni, tessuti sgargianti, vetrerie, ecc., che essi davano agli indigeni d'America, sec. XV, VI,

XVII, in cambio di pagliuzze d'oro e d'argento. Altri spagnuoli invece di paccotilla usavano la parola baratijas).

Per i liguri invece la paccottiglia era rappresentata - si potrebbe dire sempre - da merce ricca e costosa.

L'armatore del bastimento, onde maggiormente affezionarsi i suoi marinai, e forse anche per migliorare le scarse paghe di allora, chiudevava un occhio e lasciava che ogni marinai imbarcasse, con la rituale cassa di bordo, cento chilogrammi di merce “libera da nolo”. Stava all'intelligenza del singolo saper accentrare in quei 100 chilogrammi la merce più redditizia.

E cosa trasportavano i nostri cari vecchi ai paesi d'oltremare? Veramente un po' di tutto. Dalle telerie di lino di Fiandra alle casseforti acquistate a Marsiglia; dai canditi di Savona ai coralli lavorati, dagli ombrelli di seta di Lorsica ai pizzi al tombolo, dagli oggetti di filigrana alle maglie di lana ed ai cappelli di feltro. E tante altre cose ancora. Per esempio: i marinai - e non il Capitano - portavano in Russia o ai paesi di America, corallo lavorato, allora assai di moda. Usavano per lo più acquistare la merce dall'orafo Gio. Batta Agugione, che a Genova aveva bottega in Piazza Lepre; da Del Grandi Antonio di Vico Vegetti; da Burlando Bernardi di Via Canevari e da un altro vero artista del genere, Suares. che aveva bottega in Vico del Fieno. Una signora Maria Valarino, che aveva fabbrica in Vico Agogliotti s'era specializzata nelle cose “minute” del corallo che consegnava a fido ai vecchi marinai di sua conoscenza. Fido che durava a volte tre anni, perché i velieri, specialmente se di grossa portata, facevano delle traversate interminabili.

Viceversa i Capitani e gli Ufficiali di bordo portavano per loro conto, specialmente ai paesi del Sud America degli orologi d'oro, dell'argenteria, specie posate, e dei caratteri tipografici che acquistavano da tre fonditori specializzati: Rayper Federico, Alessandro Lagostena e un Lavagnino, che lavorava in Vico Vegetti. Ai primitivi negozi di oggetti navali di Buenos Ayres, Corti e Francischelli di Calle Defensa e Ruggero Bossi della Boca. I Capitani rivieraschi portavano sestanti, cannocchiali, portolani ed altri istrumenti nautici acquistati a Genova o in Inghilterra. Portavano anche quadri di Madonne, che ricevevano da un abile restauratore di quadri che s'era specializzato in questo commercio. Si chiamava Giacomo Waumen ed abitava fuori porta, vicino al Ponte Rotto di San Fruttuoso. Un caro e vecchio Nonno diceva sempre che nei porti d'America era assai ricercato l'oro in fogli, che i Capitani facevano battere per proprio conto dai vecchi battiloro De Grossi Antonio di Salita Piccapietra e dai vari fratelli Merello, che furono una vera dinastia di battiloro, con botteghe in Vico Indoratori, Via dell'Arcivescovado, in Piazza Garibaldi e in Campetto. Al Capitano Tomaso Pietranera, nativo di Genova, che aveva fondato a Buenos Aires un emporio navale, i Capitani rivieraschi portavano oggetti nautici e di ingegneria nonché bussole e sestanti che fabbricava a Varazze il sig. Francesco Vallarino. che li vendeva ai Capitani a ragione di lire 90. Nei porti del Plata e del Pacifico si vendevano facilmente a 50 patacones, pari a lire 250.

Anche i tessuti che la ditta Speick e Piroja stampava a Cornigliano (mezzari e pezzotti) avevano facile smercio negli scali d'America. I bastimenti liguri che facevano vela per Buenos Aires verso i primi di novembre usavano fare una forte paccottiglia di frutti canditi, che si compravano a Genova dalla ditta Carpaneto e C. e da varie ditte di Savona. I marinai si portavano generalmente una cassa di pane dolce di Genova. Se il veliero, favorito dai venti, aveva la fortuna di arrivare alla “barra” di Buenos Aires un po' prima del Natale, quella curiosa e dolce paccottiglia lasciava talora un utile del 200 per cento. Va da sé che vi erano anche gli alti e i bassi, a seconda della necessità del mercato. Nel 1854 per esempio, quando



Come avveniva da secoli, la vita del marinaio quale che fosse il suo livello, aveva due punti fissi che gli davano una parvenza di identità: il suo baule, compagno inseparabile di una vita errabonda, coniugato con l'amaca di bordo che avrebbe accolto i suoi sonni.

grazie alla caduta del dittatore Juan Manuel de Rosas fu levato il blocco, la paccottiglia in genere si vendette a Buenos Aires, “presa a bordo dei bastimenti” dieci volte più di quello che era costata a Genova, E’ un tema tanto interessante e istruttivo, questo dell’antica paccottiglia dei liguri, che abbiamo più di una volta pensato che qualunque odierno dottore in scienze economiche si potrebbe fare molto onore sviluppando uno studio retrospettivo sulla paccottiglia dei vecchi navigatori del Genovesato.

A parlar poi della paccottiglia che i nostri cari vecchi usavano fare per la Crimea e delle cose eterogenee che ognuno portava per proprio conto da Odessa, da Budiansk o da Nicolajeff vi sarebbe da stancare il cortese lettore.

I nostri marinai portavano in Russia filigrane, coralli lavorati, oggetti di madreperla, seterie, profumi in quantità forniti dalla vecchia ditta Casareto di Genova e le allora tanto rinomate conterie nere di Marsiglia di cui le donne russe erano ambiziosissime.

Dai porti russi portavano ambra, argenterie niellate, e pellicce in quantità, tappeti di pregio certo. Tutte cose che, naturalmente, non passavano per la trafila della Dogana. Perché quei vecchi e audaci navigatori della Vela avevano, per tutte le Dogane in genere, una spiccata antipatia...

E più il Capitano del barco era colto e più la paccottiglia si indirizzava verso le cose di pregio. Un Capitano Narizzano, genovese, portò una volta, da Budiansk, delle vecchie Icone pagate pochi rubli. Furono vendute a Genova, al conte Nasalli di Piacenza per una somma rilevante. Ad ogni marinaio toccò un utile di 17 marengi, in tempi in cui di pigione si pagavano lire 80 annuali per un appartamento in via San Giovanni di Prè!

Le donne stesse, specialmente quella della Riviera del Levante, mentre il marito veleggiava i mari, preparavano oggetti di paccottiglia. Erano mogli di marinai di Recco, Camogli, Portofino, Santa Margherita, Rapallo e Zoagli quelle che pazientemente tessevano, al chiaror del lumino ad olio, i vaghi pizzi al tombolo, le vaporose frange dei “macramè” di Chiavari e le velette di seta nera. O i “cunsè” e le “manaete”, reti da pesca assai stimate nell’estuario del Plata e sulle coste del Pacifico. Per dare una prova dell'utile che si ricavavano da un “cunsé” completo daremo delle cifre. Una donna del popolo, a tessere un giuoco completo di reti da pesca impiegava quasi un anno, lavorandovi dietro le ore serali del dopo-cena, mentre la parentela recitava il Rosario. Se la rete la vendeva agli accaparratori di Genova o di Sampierdarena ricavava al massimo lire 250, con un utile, per ogni sera lavorativa, di sessanta centesimi. Viceversa consegnando al marito la rete da pesca, quando questi partiva per gli scali d'America, era facile ottenere laggiù, specialmente nei porti del Perù, persino 120 “soles” peruviani, ossia lire 600 Italiane. Succedeva spesso che la paga annuale di un provetto marinaio, lire 60 al mese, fosse inferiore alla cifra che si realizzava con la vendita della “manaeta” tessuta dalla moglie.

* * *

La paccottiglia dei navigatori chiavaresi era quasi sempre rappresentata da funghi della Fontanabuona, olio d'oliva in barili, seta e damaschi rossi ed una rinomata tela “imbiancata di Chiavari”, che era unica in Italia.



Questa dura vita era compensata con paghe spesso misere: per compensare questa situazione, armatori e comandanti accettavano che ogni uomo portasse a bordo delle merci personali, la paccottiglia, che avrebbe rivenduto, libero da dogana, nei porti toccati lungo il viaggio. Nel quadro, di metà dell'800, il piroscifo Singapore che viaggiava sulle rotte orientali.

d'ottone, rendevano laggiù un forte utile. Lo stesso dicasi delle armi di Brescia, delle palle d'avorio per bigliardo, delle carte da giuoco alla "spagnuola" e della carta da sigarette che si fabbricava a Varazze e a Voltri e che fu la prima ad essere conosciuta in America.

Se si volesse approfondire nello studio di questo strano, antico e lucroso intercambio, si potrebbe dire che la paccottiglia in partenza da Genova era singolarmente individuale. Ognuno portava con se quello che credeva più redditizio. O quello che la parentela dimorante al Plata gli aveva espressamente ordinato nel viaggio antecedente.

Viceversa quando un bastimento ligure si trovava in un porto estero e si "spediva" per i paesi del Plata o del Pacifico, vigeva, d'antichissima data, un'usanza che fu sempre rispettata. Il Capitano del bastimento diventava, d'amore e d'accordo con l'equipaggio, il vero direttore della paccottiglia. Si usava formare una "colonna di bordo" nella quale ogni marinaio portava una quota-parte di capitale. E tutta la colonna fino al centesimo si investiva in paccottiglia. Nei porti inglesi, per esempio, si acquistava terraglia e porcellana da tavola, tessuti pettinati bleu e neri (gli americani non accettavano che questi due colori) piccole partite di ottimi rasoi che comprati a quattro "shilling" si vendevano facilmente ad una sterlina, fucili da caccia di marca, ecc.

A Marsiglia invece l'articolo più ricco e più remunerativo era rappresentato dai letti di ferro. Detto commercio, assai lucroso, durò molti anni. E cessò soltanto quando un intelligente italiano, Eugenio Cardini, nativo di Omegna, impiantò a Buenos Aires una grande fabbrica di letti di ferro, che fu la prima di tutto il Sud-America.

Se il bastimento partiva invece per il Sud-America da un porto dell'Olanda, si era quasi certi che tutta la "colonna" privata di bordo veniva spesa nell'acquisto di brillanti già molati che oltre Oceano rappresentavano il dop-pio del valore di acquisto. E a proposito di brillanti sarà curioso apprendere che molto spesso, ossia quando i velieri liguri andavano al Brasile per far carico dei legnami da concia, di cuoia e di sego - epoca 1850-1860 - brillanti acquistati in Olanda od anche a Londra, non si vendevano per denari. Ma si preferiva cambiarli con gli incettatori di brillanti e di smeraldi greggi dell'interno brasiliano. Si correva un'alea e bisognava un po' intendersene. Ma generalmente il baratto risultava ottimo.

I marinai di Rapallo portavano al Plata delle ingenti quantità di pizzi al tombolo che laggiù lasciavano un utile veramente rilevante. Un vecchio Nostromo d'Avemaggi, ogni volta che partiva per il Perù, riceveva da un

Molte chiese d'America furono rifornite dai chiavaresi di candelabri scolpiti in legno, di tabernacoli ed altri oggetti chiesastici, nella fabbricazione dei quali l'artigianato chiavarese eccelleva veramente. Altra merce molte redditizia erano le candele di cera per le chiese, che compravano da Lazzaro Bancalari e da un fabbricante Bellagamba, che fu il primo ad applicare sulle candele le Madonne in calcomania.

Non v'era bastimento di Zoagli che non portasse in America, sotto veste di paccottiglia, i rinomati velluti fabbricati a mano e che laggiù avevano prezzi veramente proibitivi.

A Montevideo e a Buenos Aires si portavano anche - e rendevano un fortissimo utile - vetture a coupé, a fiacre e a vittoria, che erano fabbricate a Genova ed a Sampierdarena. Ma come questo carico era ingombrante, richiedeva un certo capitale e "dava nell'occhio" vi era Interessato anche l'armatore del barco. E gli articoli di selleria, specialmente quelli ricchi e adorni

fabbricante di tessuti di Zoagli, un collo di velluti che valeva un piccolo patrimonio. Certa merce i marinai la ricevevano al fido e “salvo buon viaggio” Il che significava che se naufragavano, il debito veniva considerato estinto.



MMolto spesso in porti lontani come quelli della Crimea o del Brasile i marinai effettuavano transazioni veramente vantaggiose, ottenendo in cambio dei generi che avevano portato dall'Italia, ad esempio, ambra del Mar nero o smeraldi grezzi brasiliani.

* * *

Ci si dirà: e dall'America i nostri vecchi navigatori non portavano nulla? Tutt'altro; portavano il portabile: piume di struzzo, pelli di lontra, di giaguaro e di guanaco, massicci e strani piatti d'argento egregiamente lavorati dagli indiani “quichuas” del Perù, legno di rosa palissandro ed altri legnami di pregio che gli stipetta di Marsiglia e di Bordeaux si contendevano a suon di marenghi. Quando proprio nei porti sud-americani non v'era nulla da fare, allora i nostri cari e vecchi marinai si imbottivano letteralmente di tabacco che laggiù valeva, il più buono, una lira al chilogrammo. E durante il lungo viaggio di ritorno facevano i tradizionali salsicciotti. Le Dogane d'allora erano assai patriarcali e tanto umane, specialmente verso quei buoni e modesti marinai che per sessanta lire al mese



Una di queste mete molto proficue per i marinai era, fra le tante, il mercato di Montevideo in Uruguay, nell'immagine, dove potevano commerciare o scambiare i loro beni con quelli, spesso vantaggiosi per loro, offerti dal mercato locale.

andavano a giuocarsi la pelle nel Gulf-Stream o al Capo d'Horn. E chiudevano benevolmente un occhio quando la pesante cassa di bordo del lupo di mare veniva sbarcata alla Calata degli Zingari o alle Grazie, E così i profumati salsicciotti del buon tabacco Virginia entravano nelle case degli amici e del parentado, lasciando un buon utile al rude e ingegnoso marinalo rivierasco. Utile che messo assieme al riparto della “colonna di bordo” ed al ricavato della “manaete”, veniva bene per far la dote alla dolce figliuola venuta su nella casa paterna. O serviva - e questo era il sogno di tutti i navigatori della vela - ad acquistare fuori del paese il palmo di terra, le quattro “fascette” ove in seguito, con l'utile di altri viaggi e di altra paccottiglia, si sarebbe costruita, per la propria vecchiaia e per i tanti nipotini, la piccola casetta rossa piantata spavalamente in faccia al mare, in mezzo a quattro contorti e nobili ulivi di Liguria.

GLOTTOLOGIA NAUTICA

Nel pseudo magazzino nel quale conserviamo gli articoli in attesa da essere pubblicati sul NOTIZIARIO, abbiamo avuto la gradita sorpresa di trovarne uno inviatoci qualche anno fa dall'indimenticabile Comandante Claudio Ressimann, amico carissimo e Direttore per 26 anni della Rivista Lega Navale, che non abbiamo mai smesso di sentire sempre a noi vicino. E' un breve, ma significativo richiamo alla corretta terminologia della lingua del mare che troppo spesso è ignorata anche da chi si spaccia per marinaio consumato.

LA LINGUA DEL MARE

CLAUDIO RESSMANN

Mi ha scritto un giovane, nato e vissuto da sempre in montagna e poco interessato alle cose di mare, quali sono state le sue impressioni ... di carattere linguistico durante la prima uscita sulla barca di uno skipper amico. Eccovele: potrebbero essere istruttive anche per molti diportisti di nostra conoscenza.

“Per me, uomo di terra e, di conseguenza poco padrone della lingua del mare, le difficoltà, di carattere glottologico sono incominciate ancora prima di mettere piede a bordo. Anzi, “il piede” a bordo, e quello destro, per l'esattezza. Quando, percorsa con molta comprensibile esitazione l'esile passerella, stavo per posarlo in coperta, mi si è precipitato incontro un marinaio che gli ha infilato sopra con autorevolezza una di quelle pantofole imposteci dalla moglie per non rovinare il pavimento del soggiorno lucidato a cera. Mi sembrava molto irritato: per fortuna proprio in quell'istante sopraggiungeva il padrone della barca - l'amico di cui ero ospite - che fece finta di non accorgersi di nulla. Mi conosce bene e sa che vivo in una cittadina di montagna dove le scarpe pesanti si portano anche nelle mezze stagioni.

Ad ogni buon conto la prima spesa che ho fatto la sera nel bazar del porto è stata quella di un paio di scarpe con la suola di gomma; e la pace col marinaio fu fatta.

Il peggio doveva però giungere la mattina successiva, quando arrivò il momento di partire, ovviamente dopo avere “cavato l'ancora dal mare”; ho fatto capire che almeno questo lo sapevo, ma le mie parole non furono molto apprezzate.

Cavare? Beh, non si dice così quando si leva una cosa da un posto? Evidentemente no, almeno in mare, perché tutti parlavano di salpare. Tuttavia l'ancora si ostinava a non volere uscire dall'acqua e di certo non doveva avere un buon carattere perché sentii dire che si era incattivata.

Capisco come non debba essere molto gradevole restare laggiù sul fondo, tra i rifiuti ed il fango, a tenere ferma la barca mentre gli altri se la spassano, ma da questo a decidere di rovinarci tutta la giornata di sole ci passa una bella differenza!

Come Dio volle, finalmente, la laboriosa operazione fu compiuta e non mi rimase che sedermi sulla poltrona del copilota per vedere come si comportava il mio amico, seduto davanti a quello che chiamo “volante” solo sottovoce, perché si dovrebbe dire



ruota, e forse è più giusto. Urlò al marinaio di mollare a poppa e non capii bene cosa volesse dire poiché a poppa era tutto pulitissimo e non c'era proprio nulla da mettere a mollo. Infatti il marinaio si guardò bene dal fare le pulizie: recuperò due grosse "corde" e le infilò in un cassone che, tanto per cambiare, non è un cassone



ma un gavone.

Ormai eravamo fuori dal porto. Il mio ospite se la cavava egregiamente e gli dissi che guidava molto bene, ma mi sentii rispondere che la barca si pilota o si conduce, ed allora per non fare ulteriori brutte figure decisi di starmene zitto, ma con le orecchie ben spalancate. E vi assicuro che ne sentii delle belle; cercherò di raccontarle anche a voi.

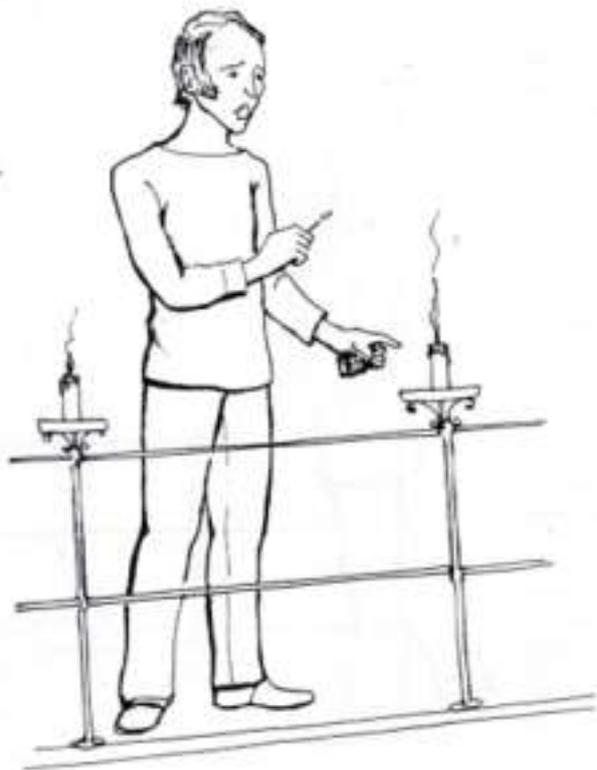
Anzitutto dimenticatevi della parola "corda", che ho incautamente scritto qualche riga più sopra, perché potreste spaventare qualcuno: a bordo è considerata come una bestemmia, a meno che non ci si riferisca al pendaglio che permette di agitare il batocchio della campana (per le imbarcazioni che la possiedono): tutte le altre sono,

genericamente parlando, cime. Si possono tutt'al più chiamare con i nomi specifici che ne indicano l'impiego. E le cime, ricordatelo, si tesano e non si tirano, come potreste supporre ingenuamente a prima vista.

Già che trattiamo questo argomento non vorrei dimenticarmi i nodi, che sono importantissimi - dicono - e che bisogna conoscere bene (anche se servono molto raramente). Sono difficili da ricordare, ma in compenso vengono contraddistinti con nomi affascinanti, per cui sentirete parlare di gassa d'amante o bocca di lupo non pensate ad un romanzo d'erotismo o a un capo pellirossa. Sono due nodi, e basta. In nodi si indica anche la velocità di una barca: un nodo (l'ho saputo in via riservata dal marinaio incontrato all'inizio) corrisponde a un miglio all'ora. Quindi dire con malcelata soddisfazione che la propria barca può raggiungere i 30 nodi all'ora anziché suscitare negli astanti un moto di legittima invidia farebbe incappare il tapino in una delle disavventure più grandi della sua vita di navigante, sia pure da diporto.

Gravissimo, pare, sia anche chiamare "ringhiera" quel cavo che corre tutto intorno alla coperta, sostenuto da paletti metallici verticali: si deve assolutamente dare battaglia. I paletti a loro volta sono candelieri e, tanto per rimanere in ambiente ecclesiastico, i marinai hanno chiamato pulpiti le battagliole rigide poste all'estremità della prora e della poppa.

Chiaro? E adesso due verbi che il neofita si deve ben guardare dal profferire: il primo è agganciare, sostituito da incocciare, e il secondo è verniciare. A bordo non si vernicia, si pittura. Ma non sono sinonimi? Qui no, mi ha detto perentoriamente il mio amico e non ho avuto il coraggio di replicare".



Sempre più immerso a sfogliare antiche riviste alla ricerca di fatti e personaggi che hanno reso grande la Vela italiana, mi son imbattuto su un significativo ricordo di 55 anni fa pubblicato su "Vela e Motore" di gennaio 1969 a firma della mia cara amica Liliana Tay de Negri che magistralmente alternava la "penna" al timone quando è stata, lei rapallese, la Lady Dinghy sui campi di regata d'Italia dai laghi prealpini a Palermo. Leggete con quali parole Tay ha commemorato un "grave lutto dei velisti" genovesi.



È MORTO IL GENERALE PITTALUGA

Giovedì 12 dicembre 1968 è mancato Giuseppe Pittaluga, segretario della Lega Navale Italiana di Rapallo.

Il generale Pittaluga è stato una figura che, per tutti gli appassionati del mare e quanti lo conobbero, resterà indimenticabile.

Animatore, organizzatore e partecipante di tante belle regate: sportivissimo e leale, coraggioso; e non pochi dimenticheranno la sua lunga attività che aveva cominciato nel lontano 1920 sui 5.50 FLYP. Numerose sono poi state le sue vittorie sul dinghy "Balenna Gianca".

Due anni fa il generale Pittaluga organizzava a Recco un trofeo per la classe dinghy intitolato alla sua imbarcazione - "Balenna Gianca", appunto - e lo presentava con queste brevi e commoventi parole:



Il generale Pittaluga e il suo Dinghy "Balena Gianca".

"...e anche un abbraccio del 'vecchion dinghista se ancor sarà de' vivi nella lista o, il suo sorriso dal di là del mare se avrà cessato allor di navigare".

Mi auguro che questa regata, nella sua prossima edizione, sarà numerosissima di partecipanti e questo certamente sarà il più grande omaggio che si potrà rendere ad un uomo che per tanti giovani ed anziani è stato esempio di amore per lo sport e per il mare.

Firmato Liliana de Negri



Liliana de Negri.

Storico e prezioso trofeo cesellato artisticamente su piatto d'argento dedicato a Vasco de Gama in occasione della Regata del 1898 per ricordare il 4° Centenario della prima navigazione dall'Europa all'India avvenuta nel 1498 al comando del grande navigatore portoghese.

