



DICEMBRE 2024
N 148

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 XIII - N° 148

NOTIZIARIO ON-LINE

dicembre 2024

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|-------------------------------------|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Galileo Galilei | pag. 23 |
| • Navigazione delle grandi scoperte (2a) | pag. 2 | • Il Milanese in mare | pag. 26 |
| • 110° Anniversario Agostino Straulino | pag. 7 | • Regate tra marinai | pag. 30 |
| • 110° Anniversario Beppe Croce | pag. 11 | • I 90 anni di Renato Ferraro | pag. 33 |
| • Storie/Avventure | pag. 14 | • Libri in vetrina | pag. 36 |
| • Madame Virgine Hériot | pag. 18 | • AIVE NEWS | pag. 37 |

EDITORIALE

Il lavoro del Prof. Sannino sulla storia delle scoperte delle Navigazioni già alla prima puntata ha suscitato un notevole interesse tra i nostri lettori. Anche la seconda puntata è certamente accattivante. Questo numero di dicembre ci ha impegnati a ricordare ed onorare la ricorrenza del compleanno di due super assi della vela italiana, Agostino Straulino e Beppe Croce, che oltre ad essere stati uniti in modo esemplare nella vita hanno condiviso la stessa data di nascita: il 14 dicembre 1914, il primo nato ad Est (Lussinpiccolo) ed il secondo ad Ovest (Genova) . . . come a dire quanto il mare unisce gli uomini.

Foto e grafica di copertina per gentile concessione di 'Blue Passion'. Didascalia della foto: "Spettacolare immagine presa da prua della Nave Scuola Vespucci all'ormeggio nell'Arsenale di La Spezia."

Hanno collaborato: *Rachele Colasante, Antonio Calegari, Aniello Di Martino, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Mario Rastrelli, Paolo Rastrelli.*

INFORMAZIONI DAL CSTN ... (a cura del Direttivo)

Continuano le attività precipue del Centro Studi, in sinergia con l'Accademia dell'Alto Mare e la Sezione di Napoli. In data 26 ottobre si è tenuto il seminario "Progettare le barche – Breve storia dei metodi di progettazione delle barche a vela", relatore il Prof. Ing. Carlo Bertorello. L'incontro è stato esteso anche all'Atena -Associazione Italiana di Tecnica Navale. Lo scorso 23 novembre per il ciclo "La Scienza ci Lega"- Eventi di divulgazione scientifica - "Come è profondo il mare" conversazioni sull'origine degli oceani e loro evoluzione, relatore Prof. Alessandro Iannace dell'Università "Federico II".

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

IL NOTIZIARIO È SU



COME @centrostuditradizioninautiche

LE NAVIGAZIONI DELLE GRANDI SCOPERTE

Già dal primo capitolo sul Notiziario del mese di novembre scorso, abbiamo raccolto il placet di diversi lettori che hanno manifestato il proprio interessamento per il lavoro non indifferente che il Prof. Sannino, ha messo a disposizione del Notiziario.



DA ENRICO IL NAVIGATORE A JOÃO II SILVESTRO SANNINO

(Secondo capitolo)

Le condizioni generali di ordine culturale, economico, sociale e geografiche esaminate nel capitolo precedente, dedicato alla vigilia delle grandi scoperte, costituiscono il presupposto, un quadro generale propedeutico delle navigazioni che segnarono un'era sconvolgente, unica e irripetibile della Storia.



Scoperte, viaggi ed esplorazioni portoghesi: date e prime località di arrivo dal 1415 al 1543, principali rotte nell'Oceano Indico (blu) territori portoghesi sotto il regno di Joao II (verde).

Tuttavia risulta difficile ogni tentativo di delineare singole cause, teorie generali plausibili e/o spiegazioni definitive di un processo i cui elementi più consistenti, più affidabili, risiedono nei fatti, in alcuni fatti, quali: a) le iniziative che portarono alle scoperte geografiche trovarono terreno fertile nella penisola iberica; b) il Portogallo fu protagonista delle attività navigatorie con le quali costruì un impero commerciale di grande rilievo storico.

In questo Paese si determinarono, agli inizi del XV secolo, le condizioni favorevoli per incoraggiare le navigazioni a sud, lungo le coste africane. Ed il profeta, l'elemento decisivo per il successo fu l'Infante del Portogallo Enrico (1394-1460), detto poi il Navigatore, il quale seppe dare sostegno politico-economico ed una organizzazione tecnica e scientifica alle attività di *descobrimientos*.

L'OPERA DELL' INFANTE DOM ENRIQUE

Figlio terzogenito di Giovanni I e di Filippa di Lancaster Enrico partecipò con i fratelli Duarte e Pedro, nel 1415, alla conquista di Ceuta in cui si distinse per valore militare. Libero da doveri di regno si stabilì a Lagos dove si dedicò alle esplorazioni lungo le coste africane. Spirito ascetico, casto, riservato nei sentimenti, pensoso ma enigmatico, egli era attratto dalla Geografia e dalle Scienze Nautiche e mostrò subito un grande interesse per i commerci africani, monopolio dei carovanieri del Sahara per le vie con centro nodale in Timbuctu.

La disponibilità di risorse finanziarie, un centro decisionale forte, il coordinamento degli impegni, lo spirito di dedizione, l'applicazione di un metodo rigoroso, la tenacia ed i sacrifici profusi nella condotta delle operazioni sono gli aspetti più rilevanti che denotano l'azione di Dom Enrique (*ritratto*). Forse per la prima volta nella storia sono presenti tutte le condizioni per un'impresa nautica-geografica ampia, lunga, difficile, condotta per l'alto mare aperto di Dante.



I navigatori portoghesi degli inizi del XV secolo sotto la guida di Enrico si spingono verso sud e il vicino Atlantico. Nel 1420 Joao Concalves Zarco, Tristao Vas Teixeira e Bartolomeo Perestrello riscoprono le isole di Porto Santo e di Madera che vengono colonizzate e coltivate. Sette anni dopo, nel 1427, Diogo da Silva scopre, o riscopre, le isole Azzorre, secondo un'indicazione della carta nautica del maiorchino Gabriel Valseca. Le isole più a ovest, Corvo e Flores, vengono scoperte da Diogo de Teive nel 1452.

Tutti questi intrepidi navigatori sono stimolati a compiere audaci imprese con ricompense non solo "in vil moneta" ma anche in onori e titoli gratificanti che l'Infante Dom Enrique sa elargire con saggezza e sapienza. Ad esempio Perestrello diventa governatore di Porto Santo e più tardi, nel 1478, l'oscuro lanaiolo genovese Cristoforo Colombo sposando la figlia Felipa Moniz potrà avere accesso ad un ambiente rappresentativo e ben informato in materia di *descubrimentos*.

I viaggi lungo le coste africane diventano sempre più difficili perché il ritorno richiede faticosi bordeggi per vincere gli alisei di nordest. Alle latitudini delle isole Canarie la corrente fredda verso sud, per la deviazione di Coriolis, crea il fenomeno di risalita di acqua fredda dal fondo (*upwelling*) con intensa e persistente foschia che costringe ad un continuo controllo della posizione con lo scandaglio mentre i fondali diventano più bassi, come riferisce il cronachista coevo Gomes Eanes de Zurara nella sua *Chronica do descobrimento e conquista da Guiné*.

Navigare oltre il cabo Bojador, sito in latitudine 26°N, appare un'impresa difficile non solo per le condizioni geofisiche ma anche per antiche leggende di origine araba sul "mare tenebroso". Già il capo Non, situato circa 60 leghe più a nord, era stato considerato in precedenza molto pericoloso per la navigazione, secondo la tradizione araba che riteneva quei mari impenetrabili.

Nel 1433 Don Enrique invia il marinaio Gil Eanes, *vecino* di Lagos, con un barca di 30 toneladas per tentare l'impresa; ma Eanes ritorna senza averlo superato. Enrico con molta pazienza lo incoraggia a fare un altro tentativo e nel 1434 Eanes supera il temuto capo Bojador. E' probabile, come ritiene lo storico delle scoperte Luis Albuquerque, che Eanes sia stato invogliato anche da promesse più cospicue, sostanziose. Quindi si va ancora verso sud con Eanes e Baldaya su un barinel, e quindi con Dinis Dias, ed altri navigatori avendo lo spoglio deserto del Sahara a sinistra. Ma Enrico sa che nel V secolo a.C. il cartaginese Annone navigò in quelle acque.

Nei frequenti viaggi africani i marinai diventano sempre più esperti: imparano ad allargare da coste sottovento, a conoscere le caratteristiche dei venti, delle correnti, delle maree dei luoghi; colgono le relazioni del cielo stellato con la latitudine. In tal modo la navigazione per latitudine si poteva fare non in vista della costa, evitando i pericoli di bassi fondali e riducendo il servizio di vedetta.

Tra il 1441 ed il 1446 Nuno Tristao, il primo portoghese a usare la *caravella*, la nave simbolo delle scoperte, compie quattro viaggi: raggiunge Capo Bianco (21°N), poi Capo Verde (14.7°N), quindi la foce del fiume Gambia in latitudine 13.5°N dove rimane vittima di un'imbooscata assieme a molti compagni. I sette superstiti, tra cui solo un giovane di 17 anni, Aires Tinoco, con qualche pratica di arte nautica, riescono a rientrare a Lisbona dopo un viaggio di due mesi al largo, senza veder terra, navigando per nord-nordovest, inclinando un poco a nordest, quando possibile. Avevano seguita quella volta del mar largo per aggirare gli alisei ormai usuale nella nautica lusitana.

La *caravella* (*disegno*) è un prodotto dell'esperienza dei maestri d'ascia e viene pensata e costruita con la preziosa cooperazione dei naviganti. Essa si dimostra adatta alle navigazioni di bolina, in quelle costiere e nei fiumi come il Gambia e gli altri grandi fiumi dell'Africa intertropicale. In questi tempi comincia il commercio degli schiavi che andrà avanti nel tempo e sarà vietato solo nel XIX secolo.

I commerci con i locali avvengono con scambi di merci. Gli affari sono convenienti per i lusitani che offrono cianfrusaglie di poco valore, ma gradite, contro oro, avorio, spezie ed altri prodotti della gente nera. Un problema notevole nasce nella comunicazione verbale e tuttavia i mercanti hanno sempre saputo trovare i sistemi più creativi di espressioni, acconce alla bisogna.



ALVISE CADAMOSTO

Dom Henrique, dalla sua sede di Sagres, incoraggia anche navigatori e mercanti stranieri a visitare i luoghi appena scoperti. Tra questi il giovane veneziano Alvise Cadamosto (*ritratto*), diretto alle Fiandre per realizzare guadagni dell'ordine di cinque volte la somma investita, viene convinto a dirigersi a sud nel 1455, fino al fiume Gambia, dove conclude ottimi affari ma è costretto a rientrare per protesta dei marinai che dopo cinque mesi ritengono sia tempo di tornare a casa.



Cadamosto produce un resoconto molto interessante, forse uno dei migliori di tutto il periodo delle scoperte geografiche. In esso descrive la rotta seguita: Lagos, Madera, atterraggio a Capo Bianco, navigazione costiera fino a Capo Verde e al Gambia; per la prima volta viene descritta la Croce del Sud per passare agli usi e i costumi della popolazione indigena. Fornisce indicazioni sulla stima o “*arbitrio*” della latitudine sia in base alla durata del giorno, ai primi di luglio, sia mediante l'osservazione della stella Polare o tramontana. Al riguardo dice:

“Nelli giorni che noi stemmo sopra la bocca di questo fiume non vedemmo più che una volta la tramontana, e ne pareva molto bassa sopra il mare; e però la convenimmo vedere con tempo molto chiaro e ne pareva sopra il mare l'altezza di una lanza”.

L'indicazione è stata oggetto di sottili discussioni. Qui conviene limitarsi a notare che la stella Polare veniva riferita ad un oggetto verticale da una data posizione, come una lancia o parti dell'albero della nave. Si tratta del metodo di navigazione descritto dal poeta Marco Anneo Lucano nel libro VIII della Farsaglia. Nel secondo viaggio si limita a dire che la Polare *sembrava molto bassa* e nella navigazione di Pedro de Sintra a Capo Rosso, in 7.9°N, *la tramontana appare di altezza di un uomo sopra il mare*. Le indicazioni fanno desumere che si osservava la tramontana per il controllo della latitudine, senza strumenti, con una precisione contenuta entro il mezzo grado.

Alvise ripete il viaggio l'anno successivo assieme al genovese Antoniotto Usodimare con due *caravelle*. I due mercanti-navigatori, a causa di una tempesta, sono spinti verso ovest e tre giorni dopo vengono scoperte le isole orientali di Capo Verde. Quindi concludono i loro ottimi affari. E Gomes Eanes de Zurara nella sua *Chronica dos Feitos de Guiné*, osserva con crudo realismo: “*I mercanti non navigano che là dove il profitto è sicuro*”. I viaggi di ritorno seguono la via del mare largo, lontano dalla costa, fino a penetrare nel Mar di Baga o dei Sargassi, come già indicava la carta di Andrea Bianco del 1436.

Nel 1460 muore Dom Henrique e le attività di scoperte perdono velocità. Ma egli, che univa alla flemma inglese la creatività lusitana, lasciava in eredità a tutta la Cristianità un processo che ormai era irreversibile. La sua azione ha consentito all'uomo europeo, ormai il termine Europa sostituisce quello di Cristianità, di penetrare la zona torrida, ritenuta inabitabile dalla cultura sin dall'antichità. La progressione lunga la rotta verso sud è stata lenta ma continua. I prodotti delle nuove terre, specialmente oro, avorio, schiavi ed alcune spezie, sono interessanti, allettanti, lucrosi. Gli interessi vengono garantiti dal monopolio e da altri istituti giuridici sanciti dalle varie Bolle Papali.

La macchina operativa, il processo delle scoperte è avviato e si affina con l'esperienza della pratica marinaiasca, con nuove concezioni geografiche e cosmografiche. I sistemi dei venti e delle correnti sono stati compresi e sfruttati al meglio per i fini delle navigazioni. L'aspetto del cielo stellato ed in particolare l'altezza della stella Polare fornisce precise indicazioni sulla latitudine. Il flusso e riflusso delle maree consente navigazioni più sicure sui bassi fondali e nei fiumi.

Se Dom Henrique avesse o meno un piano organico sulle esplorazioni fino alle Indie è una materia ancora controversa. Egli aveva profuso energie ed impegno con tenacia, con costanza, con metodo pratico ma razionale; aveva indicato una via più che una meta; aveva sfatato la diffusa leggenda dei geografi arabi di un mare tenebroso e impenetrabile oltre il capo Bojador .

Senza Enrico il mercante-navigatore Alvise Cadamosto avrebbe proseguito il suo viaggio per le Fiandre; invece dopo la sosta a Sagres cambiò il suo cammino per dirigersi verso la Guinea.

¹Circa l'interesse di Dom Henrique per la Geografia e la Cosmografia lo storico della cartografia e della navigazione Armando Cortesao fa notare, nel *Journal of Navigation* 1973, che la regina Philippa era stata educata a corte dal poeta Geoffrey Chaucer, il quale nel 1390 aveva scritto un saggio sull'uso dell'astrolabio in sintonia con uomini di scienza come Sacrobosco, Roger Bacon, Grosseteste, Duns Scotus etc. Philippa avrebbe quindi inculcato nei figli l'interesse per l'astronomia e la geografia.

Enrico aveva osato agire contro l'antica autorità dotta, contro l'*ipse dixit*; aveva creato una nuova mentalità, più aperta ed una scuola basata sui fatti e sull'azione, cosa ben diversa dalla fantomatica scuola di Sagres, mai esistita. I primi riscontri cartografici delle scoperte africane del periodo di Dom Enrico si hanno nelle due carte di Andrea Bianco, ammiraglio veneziano, del 1436 e 1448 e nel celebre mappamondo di Fra Mauro Camaldolese del 1459. I dati cartografici risultano abbastanza precisi a conferma di navigazioni seguite secondo regole ben assimilate dai piloti.

IL PRINCIPE PERFETTO DOM JOÃO II

La scoperta e la conquista della Guinea, lunga oltre 1200 miglia nautiche e orientata tutta per parallelo, venne affidata dalla Corona a Fernao Gomes il quale in cambio del monopolio dei commerci, pagò un premio e si impegnò ad esplorare e rilevare cento leghe (320 miglia nautiche) ogni anno dal 1469 al 1474. Si tratta di un meccanismo tipico con cui fu esercitata la politica di espansione. In questi mari con latitudini intorno ai 5°N la stella Polare era poco visibile ed è probabile che i naviganti cominciassero ad osservare altre stelle, come la Croce del Sud, e il Sole.



Nel 1471 l'Equatore viene raggiunto per la prima volta da Joao de Santarem e Pero Escobar e viene sfatata l'antica credenza degli antipodi impenetrabili, ancora viva nell'Ulisse di Dante. Il controllo del passaggio per la linea equinoziale con misure di altezze meridiane di sole, o di stelle segna una fase tecnica avviata verso regole precise, codificate e misure con strumenti.

Dal 1474 le attività esplorative passano sotto il controllo del principe ereditario, il principe perfetto, che sarà re col nome di Joao II (*ritratto*) nel 1481. Le attività riprendono energia e vengono governate con un nuovo assetto nel supporto tecnico. Nelle navigazioni a sud di Capo Palmas si osservano il Sole a mezzodì o la Croce del Sud; si rendono necessarie tavole e regole che leghino altezza, declinazione e latitudine. A tal fine il principe perfetto istituisce, nel 1474, una giunta di matematicos, formata dai giudei mestre José Vizinho, mestre José Rodrigo e da Diogo Ortiz, per preparare il materiale di

supporto ai piloti. Essi adattano per scopi nautici l'Almanach Perpetuum, redatto a partire dal 1475 dall'ebreo Abraham Zacuto dell'Università di Salamanca, e le Tavole Alfonsine. Vengono introdotti o adattati strumenti nautici per la misura dell'altezza degli astri come l'astrolabio nautico ed il quadrante. Il principe Dom João fa installare l'artiglieria a bordo delle navi e può così istituire una feroce ed efficace azione repressiva verso le navi straniere.

Appena eletto re, nel 1481, João II invia Diogo de Azambuja a Elmina per costruire un castello a difesa del commercio dell'oro. Poi spedisce Diogo Cao, già capitano della flotta di guardia costiera, verso sud, alla ricerca del *promontorium passum* e della via per l'India. Il navigatore compie un primo viaggio (1482/84) in cui raggiunge e supera le foci del fiume Zaire o Congo, la cui enorme portata rende le acque del mare dolci fino 5 miglia dalla costa; quindi procedendo con molta fatica, contro la corrente fredda del Benguela e gli alisei di sudest, arriva a cabo Lobo in latitudine 13.5°S. Nel secondo viaggio, del 1485/86 Diogo Cao naviga ancora più a sud raggiungendo le coste della Namibia fino a cape Cross in 22.5°S, quasi al tropico del Capricorno. Nei suoi viaggi Diogo Cao lascia in punti notevoli tipici steli di pietra sormontati da una croce chiamati *padrao*.

Le lunghe navigazioni di Diogo Cao (*ritratto*) si rivelarono molto difficili e faticose per i venti e la corrente contrari. Solo in parte si sfruttavano le brezze di mare o di terra, quando si levavano, ma sempre con frequenza molto bassa o modesta. Tali condizioni debilitavano i marinai e spesso lo scorbuto mieteva vittime negli equipaggi.

E finalmente nel gennaio 1488 Bartolomeu Dias dopo una navigazione di circa sei mesi lungo le coste africane con due *caravelle* ed un *barinel*, riesce a raggiungere e superare la punta estrema dell'Africa e quindi la porta che apriva la via per l'India. Il Capo che segnava la



svolta della costa venne doppiato durante una violenta tempesta e fu chiamato da Dias *Cabo Tormentoso*, nome che fu poi cambiato in Cabo da Boa Esperanza dal re in persona Dom João II per il felice auspicio di aver raggiunto una meta dopo numerosi e sofferti tentativi.



Bartolomeu Dias (*ritratto*), che aveva come pilota Pero de Alenquer, si rese conto di aver trovato la rotta buona non solo dall'andamento della linea di costa che volgeva a sudest e poi a est per piegare infine al nordest, ma anche dalla corrente calda detta poi di Agulhas incontrata dopo il passaggio del Capo.

Il navigatore era intenzionato a proseguire nel viaggio per l'India, ma la ciurma, come era già accaduto in precedenza, cominciò a mormorare, a mugugnare e poi a protestare perché il viaggio di oltre sei mesi aveva minato la salute ed in parte decimato l'equipaggio per le vittime del micidiale scorbuto. Pertanto Dias dopo un cammino di circa 100 leghe a est del Capo, in Rio do Infante (33°S; 27°E) decise di invertire la rotta e tornare a Lisbona. Nel ritorno fatto lunga la costa recuperò all'isola di Sao Tomé Duarte Pacheco Pereira che svolgeva operazioni di rilievo lungo le coste della Guinea e registrava venti e correnti dell'Oceano sud. Egli aveva perduto la nave in una tempesta.

Dopo il ritorno di Dias i viaggi di scoperta vengono sospesi. Come mai proprio quando la meta, cioè l'India, sembrava a portata di mano? Secondo gli storici lusitani è questa una svolta decisiva nella strategia di Joao II tesa a studiare il regime dei venti dell'Oceano Atlantico Meridionale al fine di trovare una rotta più agevole e più rapida. E vi sono non pochi elementi a conforto di tale tesi. Intanto Joao II invia, nel 1487, Pero da Covilha e Alfonso de Peiva in oriente, via terra, per carpire notizie sulla posizione dell'India e sulle rotte praticate dagli arabi nell'Oceano Indiano.

Le scoperte geografiche hanno come effetto politico l'accordo tra i due stati iberici a dividersi le zone di influenza col *Trattato di Alcacovas* del 1479. Alla Spagna viene riconosciuta la sovranità sulle isole Canarie mentre la zona di influenza del Portogallo comprende le isole di Madera, le Azzorre, le isole di Capo Verde e tutte le altre isole e terreferme a sud delle Canarie. Si tratta del primo atto formale della istituzione del colonialismo da parte delle nazioni europee.

Mentre Cao e Dias sono impegnati nei loro faticosi viaggi Cristoforo Colombo propone prima al Re del Portogallo e poi ai Re Cattolici di Castiglia di navigare per l'India lungo una rotta per ponente. Ma il suo progetto non viene ritenuto valido, sia a Lisbona sia in Spagna, dalle rispettive giunte di geografi e cosmografi, ed a buona ragione, malgrado la fantastica apologia di quel brillante e celebre storico di Colombo, che fu Irving Washington, il quale inventa un duello verbale, dialettico, tra un vulcanico sapiente che propone con dirompente eloquenza un grande progetto scientifico ed un gruppo di ignoranti che non possono capire i contenuti e la portata di tale progetto.

Le fonti portoghesi sono sempre avare di notizie; sul viaggio di Dias c'è la testimonianza di Colombo il quale, in una delle sue postille, dice di essere stato presente, invitato da Re João II, al ritorno dello scopritore del Capo di Buona Speranza il quale mostrò su una carta nautica, lega per lega, il cammino fatto fino alla punta estrema dell'Africa. Secondo Colombo Dias avrebbe raggiunto la latitudine di 45°S e di aver percorso un cammino di 3000 leghe da Lisbona. I dati riferiti sono sballati ma Colombo non fa alcuna osservazione in merito. Come mai? Proprio lui che era abituato a osservare e precisare molti dati geografici e nautici? Lo vedremo meglio quando parleremo della sua scoperta del continente americano, la più grande scoperta geografica di ogni tempo.



L'aspetto del cielo stellato ed in particolare l'altezza della stella Polare fornisce precise indicazioni sulla latitudine.



Rosa dei venti di Agujaar 1492.

ANNIVERSARIO STRAULINO

14 Dicembre 1914 – 14 Dicembre 2024: quale migliore occasione per il nostro Notiziario, quella di ricordare i 110 anni della nascita di Agostino Straulino passando la parola a Lui stesso? Per fare questo riproduciamo una Sua rara e poco conosciuta intervista di 60 anni fa nella quale racconta personalmente uno degli episodi più eclatanti ed emblematici della sua leggendaria carriera di uomo di mare e più grande timoniere della Vela italiana. Abbiamo "ripescato" l'articolo dalla rivista "Yachting Italiano" giugno 1965 (il CSTN possiede la raccolta completa nell' "Archivio Rolandi") perché particolarmente significativo per i giovani e primi di tutti gli Allievi Ufficiali della Nave Scuola "Vespucchi" orgoglio della nostra Nazione sui mari del mondo.

INTERVISTA COL COMANDANTE STRAULINO

LA VELA MAESTRA DI VITA

UMBERTO MAIROTA

Dedichiamo ai giovani lettori questo articolo dettato da uno dei più grandi velisti italiani: Tino Straulino, medaglia d'Oro e d'Argento olimpica, quattro volte campione del Mondo, undici volte campione d'Europa, e una quindicina di volte campione d'Italia di vela.

Da bordo della nave-scuola Vespucchi, Mar Jonio

Alla partenza da Taranto la Vespucchi ha attraversato a vela il canale navigabile. Il comandante Straulino, infatti, ha preferito manovrare con le vele piuttosto che con i motori ausiliari della nave o, addirittura, farsi trainare dai due rimorchiatori.

Questa manovra può sembrare normale a molti, ma a chi si intende anche poco di cose di mare, appare in tutto il suo effettivo valore: una bella, ardua impresa marinaresca.

Basti pensare che anche le più minuscole barchette a vela, quando devono attraversare il canale di Taranto, preferiscono ammainare la velatura e ricorrere agli umili ma più sicuri remi. Perché alle due estremità del Canale vi è un continuo gioco di venti che rende molto difficoltoso e, talvolta, anche pericoloso manovrare con le vele, queste difficoltà e questi pericoli sussistono per un'agile e manovriera barchetta, ovviamente risultano moltiplicati per una grossa nave come la *Vespucchi* che stazza a pieno carico, ben 4.100 tonnellate.



Una manovra da mozzare il fiato

E' stata una manovra che ha mozzato il fiato ai tarantini che si assiepavano lungo le due sponde del canale. Governando con i fiocchi, con le tre vele inferiori dell'albero di trinchetto (cioè l'albero più vicino alla prora; le tre vele sono chiamate vela di trinchetto, vela di parrochetto basso e vela di parrochetto volante) e con la randa (cioè la vela latina sistemata a poppa estrema), il comandante Straulino ha allineato la nave sulla dirittura di imbocco del Canale; ha poi accostato leggermente a destra, sia per sfruttare meglio il gioco dei venti nel versante del Mar Piccolo, sia per garantirsi contro un eventuale scarrocciamento a sinistra (il vento, infatti, spirava dalla parte posteriore destra della nave); immediatamente prima di entrare nel Canale ha nuovamente allineato la nave con una leggera accostata a sinistra: pochi attimi ancora e la *Vespucchi* si è ritrovata in Mar Grande, sotto gli occhi increduli di quanti erano accorsi ad ammirarla.

La sorpresa dai tarantini è stata tale che ne sono rimasti attanagliati al punto da dimenticarsi addirittura di applaudire, come fanno sempre - e con entusiasmo - quando la *Vespucchi* attraversa il Canale pur con i soli motori. L'entusiasmo, invece, non è riuscito a contenerlo l'ammiraglio di squadra Murzi, comandante in Capo del Dipartimento M.M. che assisteva al passaggio dal balcone del suo alloggio nella palazzina dell'Ammiragliato: stava salutando la nave nel modo regolamentare, con la mano alla visiera, ma, ad un certo punto, si è levato il berretto ed ha cominciato ad agitarlo in atto freneticamente, il viso spianato in un

amplissimo sorriso.

Appena in Mar Grande, il comandante ha fatto spiegare le vele dell'albero di maestra (cioè l'albero centrale che ha cinque vele quadre, chiamate, di maestra, di bassa gabbia, di gabbia volante, di gran velaccio e di controvelaccio) e le due vele superiori dell'albero di trinchetto, cioè il velaccino ed il controvelaccino. La velocità è rapidamente salita a circa 8 nodi. Mezzora dopo il passaggio del Canale, cioè alle 16,50, la *Vespucci* era già fuori del porto ed il comandante dava il "cessa posto di manovra generale alla vela", cioè l'ordine con cui l'equipaggio viene messo in libertà (relativa, s'intende), ad eccezione degli uomini del turno di guardia.

Dopo circa tre quarti d'ora, però, nuovo "posto di manovra generale alla vela": bisognava virare a sinistra per puntare verso capo Santa Maria di Leuca, mantenendo il vento di poppa. Una manovra chiamata strambata in gergo marinaresco; tutt'altro che semplice, ma compiuta in pochi minuti e senza apparente difficoltà. Subito dopo sono state spiegate anche le vele dell'albero di mezzana, cioè l'albero che sta a poppa ed ha quattro vele (una in meno rispetto al trinchetto ed a quello di maestra) chiamate contromezzana, contromezzana volante, belvedere e controbelvedere.

Poi la nave ha continuato a bordeggiare dolcemente lungo la costa (procedendo, cioè, a larghi zig-zag, prendendo il vento ora da destra ora da sinistra), scendendo sempre più giù verso il Capo, a velocità oscillante tra i quattro ed i nove nodi, a seconda della forza del vento dell'angolazione del medesimo rispetto alla nave.



Perché ha voluto attraversare a vela il Canale di Taranto?: questa la domanda che abbiamo posta, a notte ormai inoltrata al comandante Straulino. Eravamo saliti sul castello di prua per ammirare lo spettacolo delle vele illuminate in pieno dalla luna, che gli faceva assumere riflessi argentei.

Tutt'intorno un silenzio assoluto.

La nave scivolava tranquilla sulla superficie del mare appena increspata; le vele erano gonfie grazie ad un venticello leggero che spirava da terra; il sartame ed i cavi, ben sistemati, non producevano il minimo scricchiolio; gli uomini di guardia stavano silenziosi ai loro posti, in timoneria, in coperta, di vedetta. Erano al comando del tenente di vascello Basile, un giovane ufficiale dell'aviazione della Marina, attualmente comandante della corvetta *Sibilla*, il quale è un "patito" della vela ed aveva ottenuto di potersi imbarcare sulla *Vespucci* da Taranto a Brindisi. Accogliendo la sua richiesta, il comandante Straulino gli aveva concesso di fare l'ufficiale di guardia per due ore, dalle 22 a mezzanotte.

Dalle 20 alle 22 era stato di guardia un altro ufficiale, imbarcato come ospite, il tenente colonnello delle Armi navali, Cerri, vice direttore dell'Arsenale di Taranto, che ha al suo attivo numerose crociere e regate veliche internazionali. Il comandante, tuttavia, era lì sempre pronto, ad intervenire personalmente qualora fosse

risultato necessario, così come fa sempre, del resto, chiunque sia l'ufficiale di guardia. I due "onorari", detto per inciso, se la sono cavata egregiamente, ottenendo le lodi del comandante.

Quando siamo tornati sul cassero (il castello di poppa), il comandante Straulino ha risposto volentieri alla nostra domanda. Ha cominciato col sottolineare due punti: 1) vi erano le condizioni ideali per attraversare a vela il Canale, giacché il mare era appena, increspato ed il vento spirava in direzione Mar Piccolo-Mar Grande, leggermente di traverso, cioè nel modo migliore; 2) tenendo spiegati i fiocchi e le vele dell'albero di trinchetto, si ha a prua la forza che fa muovere la nave; in pratica, cioè, la nave viene "tirata" e non "spinta", come invece accade quando sono le eliche ad assicurare la forza motrice; e manovrando con questo sistema, che potrebbe essere definito "a trazione anteriore", si riesce a governare meglio la nave perché la prora rimane sempre dritta, senza mai deviare, come invece può accadere per dei colpi di vento quando la nave è "spinta" dalle eliche.



"Il comandante Straulino ha poi tenuto a sottolineare che non ha compiuto una manovra pazza". "Già manovrando con i fiocchi e le vele di trinchetto - ci dice - potevo governare la nave con grande sicurezza. Inoltre, nell'attraversare il Canale, mi sono tenuto sulla dritta e l'ho fatto deliberatamente per avere lo spazio sufficiente a controllare un eventuale scarrocciamento a sinistra sotto la spinta del vento. D'altro canto le macchine erano molto sotto pressione e, al minimo profilarsi di pericolo per un improvviso cambiamento del vento o per altri motivi, potevo immediatamente far azionare l'elica ed imprimere così alla nave la spinta necessaria ad oltrepassare il punto critico. Qualora, poi, fosse stata indispensabile una manovra d'emergenza, in pochi secondi avrei potuto dare fondo all'ancora di poppa e fermare la nave. Il margine di sicurezza, quindi, era notevole e, personalmente, ero più tranquillo attraversando a vela di quanto lo sarei stato se avessi manovrato col motore".

A questo punto il discorso si è fatalmente spostato sulla *Vespucci* e sulla sua validità funzionale nel quadro dell'addestramento del personale della nostra

marina militare.

"La navigazione a vela - dice il comandante Straulino - è completamente diversa da quella a motore. Una nave a vela è costantemente alla mercè degli elementi e sta all'uomo sfruttarli, assecondandoli. Navigando a vela si finisce col conoscere intimamente il mare ed i venti, ma al tempo stesso si impara che in mare non ci si può concedere distrazioni di nessun tipo, che bisogna essere costantemente vigili perché altrimenti si rischia di essere travolti. Con la navigazione a vela quindi, si affinano al massimo l'intuito e l'intelligenza individuali; si acquista la capacità di sfruttare le circostanze favorevoli e di prendere decisioni rapidissime, sulle quali non si può poi ritornare; e si impara la grande lezione della prudenza".

"Mentre su una nave a vela, quindi, l'uomo impara a saper misurare la modestia delle sue forze di fronte alla natura e capisce che non può mai sfidare gli elementi ma soltanto assecondarli, traendone vantaggio, la nave a motore, con la sua grande potenza, rischia di esaltare l'uomo ed indurlo ad illudersi di poter dominare gli elementi o, addirittura, opporsi ad essi. Una simile mentalità spesso si rivela pericolosa perché può portare con facilità a gravi errori e alla conseguente perdita di navi e, soprattutto, di vite umane".

"La navigazione a vela, inoltre - dice il comandante Straulino - inculca negli uomini due qualità,

indispensabili ad un buon marinaio: essere pronto in ogni momento a correre al proprio posto; obbedire immediatamente e senza discutere. Su una nave a vela gli uomini possono talvolta rimanere per giorni interi ai posti di manovra; possono essere chiamati al lavoro mentre mangiano, mentre fanno toletta, ed anche qualche minuto dopo essere andati a dormire dopo ore di fatica durissima: e devono accorrere immediatamente alla chiamata, perché le manovre vanno eseguite immediatamente se non si vuole compromettere la sicurezza della nave (e quindi di tutti coloro che vi sono imbarcati). E bisogna obbedire istantaneamente agli ordini, senza alcuna esitazione: non c'è mai il tempo materiale per discutere un ordine, c'è solo il tempo strettamente necessario per eseguirlo; talvolta bastano pochi attimi di ritardo per far saltare le vele e gli alberi. La costante disponibilità e l'obbedienza assoluta, su una nave a vela, si acquistano quasi istintivamente”.

Mal di mare

“Il senso di responsabilità che si acquista navigando a vela - ci ha detto ancora Straulino - è eccezionale. L'ufficiale che manda gli uomini sui pennoni a stendere o a serrare le vele ha immediatamente la rap-presentazione plastica dei rischi ai quali i suoi ordini espongono l'equipaggio: i sottufficiali acquistano la piena consapevolezza dell'esigenza che la loro squadra "giri alla perfezione"; i marinai si abituano rapidamente a curare il lavoro nei minimi dettagli, perché imparano presto - e da soli - che un particolare trascurato può avere conseguenze imprevedibili e irreparabili”.

*“Lo sforzo fisico e l'impegno personale che è richiesto agli uomini di una nave come la **Vespucchi** - ha aggiunto il comandante Straulino - ha anche altri aspetti positivi. Un dato: durante la navigazione verso Taranto, la **Vespucchi** ha trovato mare in brutte condizioni e, ovviamente, a bordo si "ballava" parecchio e si doveva lavorare sodo; ebbene furono pochissimi i marinai del ruolo "fiocchieri" e del ruolo "motorista" a sentirsi male: sapevano di essere indispensabili alla manovra e di non poter disertare il proprio posto a causa di una sciocchezza come il mal di mare; la grande maggioranza dei marinai addetti ai servizi di bordo, invece, era ridotta a pagliolo!.*

“In definitiva - conclude il comandante Straulino - un buon velista avrà certamente molto spirito di sacrificio, saprà sempre come venir fuori dalle situazioni più avverse e sfruttare al massimo quelle favorevoli, saprà calcolare in anticipo e regolarsi di conseguenza, sarà molto coraggioso ma al tempo stesso molto prudente, avrà un raro senso dei valori umani: avrà, cioè, quasi tutte le qualità indispensabili ad un buon ufficiale”.

“La nostra Marina ha fra l'altro, parecchie navi piccole, specialmente dragamine, la cui funzione è indispensabile per tener libero l'ingresso ai porti. Un dragamine non può permettersi di rientrare in porto o mettersi "alla cappa" quando c'è bisogno della sua opera, quali che siano le condizioni del mare: un comandante che ha fatto della vela saprà come fare per tenere il mare con quel dragamine; anche se ci dovessero essere mare forza 5-6 e vento forza 7-8, quel comandante avrebbe maggiori possibilità di portare a compimento la missione senza compromettere la nave”.



ANNIVERSARIO BEPPE CROCE

Il 14 dicembre del 2024 ricorre il 110° anniversario della nascita di Beppe Croce. Sempre meno numerosi quelli che sanno chi è stato e sempre più numerosi anche quelli che non sanno chi era. Ed è soprattutto alle nuove generazioni che il Notiziario vuole ricordarlo onorandone così la memoria. Ma da dove incominciare? Senza alcuna esitazione, ci viene in aiuto ancora una volta Carlo Rolandi, amico di una vita, che ha scritto per il "Giornale della Vela (settembre 1989) il seguente indimenticabile ricordo.

BEPPE CROCE **(1914 – 2024)** **CARLO ROLANDI**

A Portofino il 19 aprile 1989 veniva assegnato il Trofeo Zegna "Una vita per la Vela" a Beppe Croce. Relatore Carlo Rolandi, presidente della FIV. Il suo intervento è rigoroso e allo stesso tempo affettuoso nei confronti del premiato. Miglior biografia non è possibile stilarla. Pubblichiamo il resoconto stenografico di quanto detto da Rolandi.

Il Trofeo Zegna, giunto alla sua quarta edizione, ha premiato, fino a oggi, il più grande straniero, Elvström, e uno dei più famosi architetti navali di tutti i tempi, padre dello yachting attuale, Olin Stephens.

Quest'anno la Commissione del Trofeo Zegna ha unanimemente assegnato il Trofeo "Una vita per la Vela" 1986 a un altro italiano, cittadino di questo incantevole paese, Beppe Croce.

Quale membro della Commissione di Scelta, e quale Presidente della Federazione Italiana Vela, debbo dire che sono estremamente soddisfatto per la decisione della Commissione, perché, premiando Croce, non si premia soltanto una vita dedicata alla vela, ma si premia soprattutto uno yachtsman italiano che, dopo essere stato per tanti anni un protagonista, quale atleta, delle regate internazionali più importanti, un rappresentante olimpico e un Campione d'Italia, sta concludendo la sua attività velica dopo aver raggiunto il più alto livello in campo direzionale e organizzativo, con la permanenza di 5 anni all'IYRU, la Federazione Velica Internazionale, quale Vice Presidente, e 17 anni quale Presidente, e quindi il numero uno nel campo dello yachting mondiale. Direi



che, nell'arco dei 60 anni della sua convivenza con la vela (è nato a Genova il 14 dicembre 1914), Croce ha saputo veramente immedesimarsi in essa, approfondendo le sue conoscenze in tutti i campi della vela, in innumerevoli classi veliche, su infiniti campi di regata in Italia e all'estero, dalla vita di Club alla vita della Federazione Velica Mondiale, fino a raggiungere i vertici della Federazione Velica Internazionale, primo non anglo-sassone a raggiungere tale posizione di privilegio.

Forse un volume non basterebbe a coprire le sue attività, le sue imprese, l'importanza dei suoi interventi nelle decisioni più importanti della vita velica internazionale, decisioni che hanno segnato un'epoca e lasciato un'impronta estremamente positiva per la vela mondiale.

In un arco di tempo che inizia nel 1923, quando a nove anni riceve in dono la sua prima barca, un dinghy internazionale classe 12 piedi che lo incamminerà rapidamente verso la competizione, fino alla sua partecipazione olimpica quale concorrente (1948), come organizzatore, e poi come Presidente di varie Giurie Olimpiche (Acapulco 1968, Kiel 1972, Kingston 1976), le sue esperienze vissute soprattutto all'estero lo hanno portato a varie Giurie per la Coppa d'America, a far parte del vertice del primo Consorzio italiano legato al

nome di “Azzurra”, a dirigere e a orientare, per molti anni, seguendo il suo concetto di "democrazia controllata", tutto il sempre più vasto movimento dello yachting mondiale, e in tale posizione restare fino al termine di quest'anno, avendo scelto personalmente, nonostante le pressioni di amici di molti Paesi, di far largo a dirigenti più giovani, che sappiano vivere meglio di lui l'attuale andamento del mondo velico che, come dice lui, “comincia a essermi un po' stretto di spalle”.

È difficile seguire con esattezza la sua vorticosa attività, sia come velista, sia come dirigente: elencare date e località sarebbe molto lungo, e Croce è sempre stato contrario a quello che chiama, giornalmisticamente, il “coccodrillo”.

È stato, nella sua lunga vita di atleta, proprietario di cinque Stelle, di un 6 metri Stazza Internazionale, di un Dragone e di sei 5.50 Classe Internazionale.

Nel 1937, Classe Stelle, vinse il Campionato Italiano Universitario, allora noto col nome di “Littoriali della Vela”.

Con barche sue o di amici, in un'epoca in cui il Barone de Coubertin dormiva ancora sonni tranquilli, Beppe Croce prese parte alle più importanti regate delle Classi allora in voga, per esempio la Coppa d'Oro dei 6 metri in Finlandia, la Coppa di Francia col 5.50 in Francia, la One Ton Cup (allora si correva sui 6 metri) in Svezia, Norvegia e Danimarca, la Coppa d'Italia classe 8 metri in Svezia.

A quell'epoca, parlo degli anni precedenti la seconda Guerra Mondiale e di quelli immediatamente successivi alla fine di tale Guerra, Croce passò molte estati in Scandinavia, dove fece larghe conoscenze e dove la sua personalità cominciò a poco a poco a farsi luce.

Anche tra le Classi d'Altomare il suo interesse e la sua passione lo portarono a essere presente, e a partecipare alle grandi classiche regate: fu tre volte alla celebre Regata del Fastnet, con l'“Al'na ir” di Pierobon, con “Corsaro II” della Marina Militare, con “Mabelle” di Serena Zaffagni. Partecipò alla Regata delle Bermude con “Corsaro II”, alla regata transpacificca dalla California alle Hawaii, nel 1961, sempre sul “Corsaro II”. Per 25 anni fu spesso presente alle più importanti regate mediterranee d'altura, vincendo varie volte la Giraglia con “Pazienza” di Bruzzo, con “Ea” di Giovanelli, con “Miranda IV” di Ciampi. Naturalmente, da buon velista innamorato delle regate a triangolo, il suo ricordo più bello rimane ancora oggi legato alle Regate Olimpiche del 1948, a Torquay, nella Manica, quando partecipò col 6 metri “Ciocca II” di Massimo Poggi. Come atleta una volta, come dirigente o Capo Equipe altre volte, è stato presente a nove Olimpiadi, comprese le recentissime di Los Angeles. Nel 1969, 23 anni dopo aver vinto il suo primo titolo di Campione Italiano Universitario, tornava a vincere il Campionato italiano 5.50 m. S.I., sul lago di Garda, con la sua barca “Manuela” e con l'equipaggio formato da suo figlio Luigi e da Domenico Carattino.

Tra le sue vittorie quella che ricorda con particolare nostalgia è la vittoria nella Regata delle Centomiglia, sul lago di Garda, nel 1964: 50 barche partite, 3 sole barche arrivate, dopo una notte burrascosa che disseminò il lago di Garda di spezzoni di alberi, di timoni perduti, di barche avariate. In campo organizzativo, il suo capolavoro rimane senza dubbio l'organizzazione delle Regate Olimpiche 1960 a Napoli; ne fu il Presidente del Comitato Organizzatore e tali regate segnarono per molti anni le successive Olimpiadi, per la scelta dei percorsi, per la fantasia di molti dettagli organizzativi, per la lezione e la cordialità di una Olimpiade ancora a “livello umano”.

Fu dal 1957 Membro della Giunta Esecutiva del CONI, il 3 maggio 1973 venne eletto Vice Presidente: nel luglio 1978, per solidarietà con l'Avv. Onesti, con un gesto forse unico nella storia del CONI, diede le dimissioni dalla Presidenza del CONI.

Anche nell'ambito dei Clubs, Beppe Croce ha compiuto una ascesa rapida e folgorante: nel 1939 viene eletto Segretario Generale dello Yacht Club Italiano; 1944-45: Vice Presidente dello Yacht Club Italiano; 1946: Segretario Generale della Federazione Italiana Vela (che allora si chiamava USVI, Unione Società veliche Italiane); dal '53 al '56: Vice Presidente della Federazione Italiana Vela; nel 1955 ottiene il primo riconoscimento internazionale: viene eletto a Londra Membro del Comitato Permanente dell'IYRU, la Federazione Velica Mondiale; 1957: Presidente della Federazione Italiana Vela; 1958: Presidente dello Yacht Club Italiano.

Quale Presidente della FIV, fu rieletto varie volte: dal 1957 al 1980 ricoprì ininterrottamente tale carica che poi

volontariamente abbandonò per ringiovanire le schiere dei Dirigenti Nazionali. È, dall'80, Presidente Onorario della FIV.

1966: a Londra viene eletto Vice Presidente dell'IYRU e dopo 3 anni (1969) ne diventa il Presidente; uno dei pochissimi italiani al vertice di una Federazione Olimpica Internazionale. Vi rimarrà, come già detto, fino al prossimo novembre, quando abbandonerà volontariamente la carica, dopo 17 anni di ininterrotta Presidenza; da notare che, prima di lui, la più lunga permanenza alla Presidenza dell'IYRU fu quella di Peter Scott, inglese, figlio del grande esploratore polare, che restò in carica per 14 anni.

Socio Onorario di molti Clubs velici italiani, Socio Onorario di vari Clubs velici americani, norvegesi, danesi, Socio da molti anni di Clubs velici inglesi quali il Royal Yacht Squadron, il Royal Thames Yacht Club e il R.O.R.C., Beppe Croce è oggi, forse, una delle personalità più note internazionalmente in campo velico: e lo confermano le insistenze e le pressioni da lui avute per continuare ancora nella sua opera alla Federazione Internazionale della vela.

Oggi è Presidente dell'IYRU, Presidente Onorario della FIV, Presidente dello Yacht Club Italiano; nel cursus honorum, di cui sente parlare con un certo disagio perché è ancora rivolto al futuro e non è un romantico rievocatore del passato, Croce è stato insignito, nel 1968, in Campidoglio, del "Flambeau d'Or" del Panathlon, uno dei massimi riconoscimenti sportivi; nel 1984 il Presidente del CIO (Comitato Olimpico Internazionale) gli ha conferito la Medaglia d'Argento dell'Ordine Olimpico e, qualche mese fa, gli è stato consegnato il Premio del "Semiatore", intitolato a Giulio Onesti, indimenticabile Presidente del CONI, con la seguente motivazione: "... per la sua ininterrotta e appassionata opera di dirigente sportivo ai massimi vertici della Vela Italiana per oltre 25 anni, e di quella Internazionale dal 1969. Già atleta Olimpico, Beppe Croce è stato Vice Presidente del CONI ed è il primo Presidente della Vela Internazionale che non appartenga al mondo anglosassone".

Ma, di tutte queste testimonianze di apprezzamento e di stima, nazionali ed estere, sono convinto che il Trofeo "Una vita per la Vela" è quello che lo commuove e, insieme, lo rallegra di più.

Col suo carattere un po' chiuso di genovese autentico, nemico della retorica e delle iperboli, ha pur sempre affermato che i giorni, i lunghi giorni vissuti per la vela e con la vela, sono stati tra i più felici della sua vita.

Ha ricevuto molto, dallo sport, in soddisfazioni e riconoscimenti: ma certamente ha dato moltissimo, a sua volta, allo sport, ne ha fatto un motivo di vita, di costume, di etica.

Noi, che gli siamo stati e gli siamo vicini, sentiamo tutto ciò e gliene siamo infinitamente grati.

(Carlo Rolandi)



Da alcuni anni il CSTN ha una convenzione di sinergia culturale con "SportMemory" raffinato ed affermato blog diretto dall'amico Marco Panella. Così ci scambiamo i racconti. Proprio come il nostro Notiziario, SportMemory: "sfida il tempo per consegnare memoria al futuro, non è facile . . . , ma sicuramente è molto bello". L'autrice del racconto che segue, Rachele Colasante nata a Roma nel 1999, da sempre incuriosita dalle storie, studia Lettere alla Univerità RomaTre cercando di scrivere la sua al meglio: . . . "Ancora non sa dove la condurrà il suo percorso, ma per ora si gode il paesaggio".

Jean-Baptiste Charcot. L'Antartide non è davvero così lontana

Dagli studi medici alla fine del mondo. La vita di studio, scoperta e avventura di Jean-Baptiste

Charcot. L'uomo dell'Antartide che fece della curiosità la bussola della sua esistenza.

RACHELE COLASANTE



Di comune nella famiglia Charcot non c'è nulla.

A partire da Jean-Martin Charcot di professione medico, ma non uno qualunque, un luminare, uno dei padri della neurologia moderna. Ma la famiglia Charcot è la dimostrazione quanto la curiosità e la sete di conoscenza siano in qualche modo anche doti ereditarie.

Nel 1867 nella lussuosa villa di Neully viene al mondo Jean-Baptiste Charcot, bambino vivace che da sempre reclama una forte passione per il mare, tanto crescendo esprimerà più volte il desiderio di entrare nell'Accademia navale.

Alle richieste del figlio, il dottor Charcot risponde sempre di no, convinto che la strada che dovesse perseguire fosse quella della professione e degli studi di famiglia; medico anche lui, quindi.

Ogni volta Jean-Baptiste risponde nello stesso modo.

"Pourquoi pas?" si sentiva risuonare costantemente tra le mura della villa.

Jean-Baptiste ancora non sa che quello diventerà il motto della sua vita.

A 18 anni, sotto pressione del padre, Jean-Baptiste entra nella facoltà di medicina. Nel quadro di Pierre-André Brouillet, "Clinical Lesson at the Salpêtrière" troviamo proprio il neurologo impegnato a dimostrare gli effetti della pressione sui "punti isterogeni" di una paziente, Blanche, mentre alla finestra il figlio con aria annoiata e braccia conserte, osserva la lezione. Ha la mente occupata da altro.

Studi ufficiali

Le inclinazioni di Jean-Baptiste rimanevano sempre le stesse, sebbene la sua strada sembrasse essere stata ormai tracciata.

Nell'Agosto 1893 il Professor Jean-Martin Charcot esalò l'ultimo respiro, in maniera improvvisa. Jean-Baptiste, ancora studente, discusse la tesi di dottorato nel 1895, coronando il sogno del padre.

Successivamente alla conclusione degli studi, però, la sua vita cambia rotta.

Studi personali

Coltivando passioni e interessi personali, Jean-Baptiste si era imbattuto in una questione non ancora risolta: l'esistenza di una massa continentale nelle estreme regioni meridionali di cui si sapeva ancora troppo poco per poter dare una definizione esatta. I viaggi esplorativi organizzati alla volta di quella terra, avevano avuto esiti inconcludenti e le condizioni avverse di quella zona di globo, così come la mancanza di mappe, spingevano la maggior parte degli esploratori a fermarsi, temporaggiare e poi tornare indietro.



Il turno di Jean-Baptiste Charcot

Nel 1902 però è la volta di Jean-Baptiste di inseguire le sue visioni.

Vuole andare a vedere con i suoi occhi quella terra di cui si parla, vuole coronare il suo sogno arrivando però dove gli altri avevano potuto soltanto sognare.

Benestante al punto da poter finanziare la sua spedizione personale, Jean-Baptiste acquista "*le Francais*", una goletta con la quale organizza una prima spedizione in Antartide. Parte nel 1903 e veleggerà per oltre 620 miglia sino a raggiungere l'estremità meridionale dello stretto di Gerlache, detto anche della Belgica per via della nazionalità di Adrien de Gerlache, il primo che lo navigò nel 1899. Qui fece base per compiere numerose altre incursioni e, nel 1895, farà ritorno in Francia.

Perché no?

La sua seconda spedizione in Antartide è del 1908 quando riprende il largo con la sua tre alberi. Questa volta il nome è quello che ha tatuato sul cuore, quello che ripeteva da bambino quando parlava dei suoi sogni.

Pourquoi-pas? Non è solo un nome, è un auspicio, un destino.

Costruita nei cantieri di Saint Malo, tre alberi, 449 tonnellate, un motore da 500 cv la *Pourquoi-pas?* ospita 34 membri di equipaggio oltre l'equipe scientifica, è attrezzata con laboratori e biblioteca e per Jean-Baptiste sarà la nave della vita. In tutti i sensi.

Anche questa nuova esplorazione lo impegna due anni, lo porta fino alla Terra di Graham, l'estremità

settentrionale della Penisola Antartica, il punto più a Nord del continente e gli consente di stilare un'accurata cartografia di oltre 2300 chilometri di costa e dell'isola Adelaide.

Nel gennaio 1910 la *Pourquoi-pas?* è nei pressi della Terra di Alessandro, quando avvista un nuovo atollo. Jean-Baptiste non ci pensa su molto, segna l'atollo sulla carta e, in onore del padre, lo battezza Terra di Charcot.



Dove soffia il vento

Pochi anni più tardi l'Europa sarebbe stata scossa dalla prima guerra mondiale, non era più tempo per viaggi lontani.

Jean-Baptiste Charcot, in un primo momento chiamato come medico militare, è poi imbarcato come ufficiale su una nave antisom della marina francese. La *Pourquoi-pas?*, invece, è impiegata dalla marina come nave scuola.

Una volta concluso il conflitto Jean-Baptiste può riprendere i suoi studi organizzando viaggi scientifici nel Mediterraneo, in Artico e nell'Atlantico del Nord. Nel 1928 la *Pourquoi-pas?*, parteciperà anche alle ricerche senza fortuna dell'idrovolante di Roald Amundsen, disperso nel Mar Glaciale Artico mentre era a sua volta impegnato nelle ricerche del dirigibile Italia di Umberto Nobile.

Jean-Baptiste Charcot. Oltre la tempesta

Il 15 Settembre 1936 la *Pourquoi-pas?* è in Oceano Atlantico al largo delle coste islandesi.



Jean-Baptiste punta lo sguardo verso un profilo nero che oscura l'orizzonte e che avanza veloce. La tempesta li prende in pieno ed è implacabile.

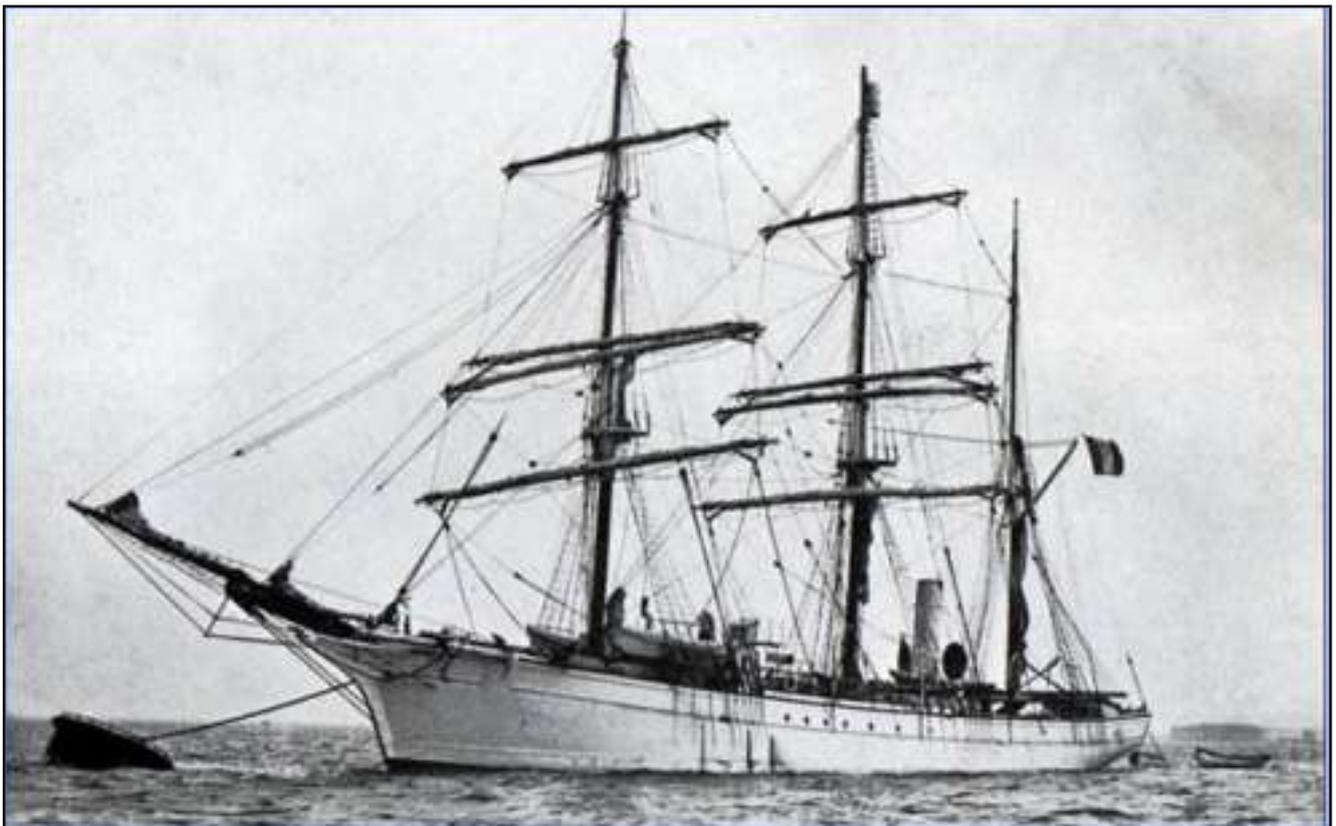
Jean-Baptiste e i suoi uomini combattono, ma non possono nulla contro la furia dell'uragano. La *Pourquoi-pas?* è sbalzata e sbattuta sulle scogliere della costa islandese.



Tra tutti si salva solo un capotimoniere, Eugène Gonidec.

Della *Pourquoi-pas?*, goletta che aveva come bussola la ricerca di risposte, rimane oggi solo una placca di metallo con un punto interrogativo inciso sopra.

Il sogno di Jean-Baptiste Charcot è ora imprendibile.



La goletta "Pourquoi-pas?"



LA PIÙ GRANDE SIGNORA DEL MARE

Virgine Hériot (1890-1932) al timone delle sue barche, tutte chiamate "Ailè", sia in regate olimpiche, sia in grandi crociere, è stata per antonomasia "la signora del mare", sempre al timone, in testa ai suoi equipaggi tutti rigorosamente maschili. Una vita intensa, ma breve, nella quale il mare è stato costantemente posto al centro come elemento e linfa vitale.



“A madam-a” Virgine Hériot una vita per la vela GIANNI MAGNANO



Foto 1 - Virgine Hériot a poppa sulla goletta "Aile" negli anni Trenta.

Virgine Hériot nacque a Le Vésinet il 26 Luglio 1890 figlia del ricco imprenditore parigino Olympe Hériot proprietario dei Grands Magasins de Louvre e di Anne-Marie Dubernet. Fece la sua prima crociera a 14 anni sullo yacht acquistato dalla madre. Da quel momento esplose in Virgine la passione per il mare. Nel 1910 sposò il visconte Françoise Marie Hanque anche lui appassionato di mare.

Nel 1912 fece costruire il suo primo yacht da regata *Aile I* uno yacht di 10 Tonnellate con il quale tentò di riconquistare la Coppa di Francia dagli inglesi vinta a Le Havre l'anno precedente.

Nel 1921 si separò dal marito e acquistò lo yacht a vapore di 85 metri il *Finlandia* sostituito alcuni anni dopo da *Aile* che acquistò dall'Imperatore tedesco Guglielmo II, una goletta da 45 metri costruita da Charles Nicholson sulla quale trascorreva gran parte del suo tempo libero.



Foto 2 - ritratto di Virgine Hériot a bordo alle sue barche, al collo il cronometro per controllare la partenza nelle regate.



Foto 3 - La bellissima goletta e 3 alberi "Aile" di 45 metri acquistata da Virgine Hériot che fu la sua casa galleggiane per anni.



Dopo alcuni anni a fine della Prima Guerra Mondiale il celebre trofeo francese venne assegnato alla classe 8 metri e rimesso in palio dallo Yacht Club de France ancora a Le Havre.

Virgine non si fece perdere l'occasione: partecipò ancora con *Aile II* e vinse contro i norvegesi di *Bera* e si aggiudicò per la seconda volta la coppa di Francia.

Nel 1925 partecipò ad Oslo alla edizione del 1925 della Coppa di Francia con il nuovissimo otto metri S.I. *Aile IV* con l'intento di riportare in trofeo in patria, ma non riuscì nell'impresa e il trofeo rimase in Norvegia nelle mani dell'equipaggio di *Ranja* che la conquistò per tre edizioni consecutive. Soprattutto la classe 8 metri S.I. fu amata nella carriera della velista d'oltralpe che nel 1928 partecipò anche alla IX Olimpiade ad Amsterdam (*foto 4*), fu la prima donna a conquistare una medaglia d'oro nella vela.

Virgine Hériot era ormai una velista affermata, anche gli uomini, non certo teneri, con l'altro sesso in uno sport duro come la vela.



In Liguria regatò molte volte suscitando sempre grande ammirazione, “a Madam-a” come la chiamavano i marinai dimostrò sempre grande abilità.

Dopo l'oro olimpico Virgine Hériot continuò il suo impegno sportivo in regate anche all'estero specialmente in Italia con i suoi 8 e 6 metri S.I., le sue barche preferite.

Per questo fece costruire anche un *Aile VI* 6 metri che chiamo *Petit Aile* con il quale regatò sulla costa ligure e fu spesso avversaria dei nostri velisti; primo tra tutti il genovese Francesco Giovanelli col quale ingaggiò celebri sfide sugli otto metri per la conquista della Coppa Italia.

Con il 6 metri S.I. *Petit Aile* partecipò nel 1930 a Stoccolma alla “*Coupe du cercle de la voile de Paris*” (oggi One Ton Cup)

Foto 5 - Francesco Giovanelli al tavolo da disegno mentre progetta uno dei suoi yacht.

LA COPPA ITALIA

La coppa venne istituita nel 1895 dal Re Umberto I su proposta del Duca degli Abruzzi e donata al Regio Yacht Club di Genova.

Destinata prima a yacht di 5 tonnellate, dal 1909 venne poi disputata con gli otto metri S.I.

Naturalmente Madame Hériot vi partecipò nel 1925 e nel 1926 *Aile IV* a questo importante trofeo.

Nel 1928 ad Amsterdam vinse la Coppa Italia, sconfiggendo anche l'amico Giovanelli e il suo *Bamba*.

Con il timoniere genovese si incontrerà ancora nel 1930 a Le Havre e nel 1932 a Genova non riuscendo però a vincere più l'ambita Coppa.



Foto 6 - Coppa Italia conquistata da Virgine Hériot nel 1928.

LA COPPA DI FRANCIA

La Coppa fu istituita dal Comité du Yacht Française e donata allo Yacht Club de France in un primo tempo riservata agli yacht da 20 e successivamente ai 10 tonnellate poi passata agli otto metri nel 1921.

Nel 1922 a Le Havre Madame Hériot con *Aile II* fu ancora battuta dai norvegesi di *Bera*, dovrà attendere il 1929 a Ride in Inghilterra con *Aile VI* per riportare il trofeo in Patria.

Una carriera sportiva invidiabile per chiunque, Virgine Hériot dopo l'edizione del 1932 non prese più parte alle competizioni di alto livello, alla fine di Agosto dello stesso anno durante una regata ad Arcachon su *Aile VII* perse conoscenza vittima di una sincope mentre tagliava il traguardo.



Foto 7 - La Coppa di Francia conquistata da Virgine Hériot nel 1929.



Foto 7 - Virgine Hériot a bordo di "Aile" tra i premi conquistati nelle molte regate disputate.

Virgine Hériot morì il 28 Agosto 1932 a bordo della sua goletta, i funerali si svolsero a Parigi il 2 settembre del 1932 nella Basilica di Saint Clotild con la presenza di alti funzionari Governativi. La sua Goletta venne donata all'Accademia Navale Francese che la ormeggiò in Arsenale a Brest per alcuni anni.

Le altre sue barche vennero donate alla Scuola Navale Francese per partecipare alla Grands Regatas di Brest.

Nel 1944 la goletta *Aile* venne affondata dall'esercito Tedesco, dopo la liberazione di Brest venne chiesto al cantiere Camper & Nicholson che la costruì, un preventivo per riportarla a galla, ma la cifra richiesta era troppo elevata, allora si decise di recuperare le parti in bronzo e la chiglia in piombo. Il ricavato della vendita di questi

materiali fu utilizzato per finanziare nuove barche per la Scuola Navale di Brest.

Nel 1932 sua madre, non potendo seppellire il suo corpo in mare come lei voleva, lo fece tumulare nella tomba di famiglia a La Brossier-Ecole.

Solo nel 1948 suo figlio Hubert, seguendo finalmente il preciso desiderio della madre, fece affondare la bara di Virgine Hériot al largo di Brest.

Virgine oltre ad essere stata una grande sportiva elargì molte risorse allo scopo incoraggiare i giovani alla vela, in un'intervista disse, parlando della vela "*questo è lo sport più bello del mondo!*" lo Yacht Club de France nel 1946 decise di istituire in memoria dell'illustre socia una Coppa Internazionale, la "*Virgine Hériot Cup*" che venne assegnata alla Classe Dragone, ancora oggi è il premio più importante conferito durante i Campionati Europei della classe.



Foto 8 – La Coppa Virgine Hériot.

I GRANDI PERSONAGGI DELLA STORIA

Breve ricordo di Galileo Galilei, fisico, astronomo, filosofo, matematico e scrittore italiano. Incomparabile personaggio nella storia del genere umano, considerato il padre della scienza moderna e chiave della rivoluzione scientifica. Fondamentale anche il suo contributo al pensiero filosofico dove ha introdotto il metodo sperimentale. L'autore, laureato alla Federico II s'interesse anche di letteratura moderna comparata al mare.

GALILEO GALILEI (1564-1642).

MARIO RASTRELLI



LA VITA

La trattatistica del Seicento è dominata dalla personalità di Galileo Galilei sia come scienziato e filosofo sia come scrittore, viene spesso messo a paragone con Giordano Bruno che per primo aveva portato in Italia le idee di Copernico ed il suo sistema eliocentrico, pagandolo a caro prezzo. La vita e la produzione di Galilei si può dividere in quattro fasi:

1. Nasce a Pisa nel 1564 e qui studiò prima medicina e poi matematica, successivamente cominciò anche ad insegnare matematica e geometria
2. Si sposta poi a Padova e nel 1610 pubblica il *Siderus nuncius* (L'Avviso astronomico), dove informa sulle scoperte fatte grazie al telescopio, una straordinaria invenzione di un ottico olandese che Galilei perfezionò. Torna poi a Firenze e viene nominato filosofo e scienziato presso la corte de' Medici dove inizia a confermare e divulgare le teorie di Copernico.
3. Dal 1616 la chiesa lo invita a riguardare le proprie teorie che vanno in netto contrasto con l'autorità ecclesiastica, di quegli anni sono *Il Saggiatore* (1623) e *il Dialogo sopra i due massimi sistemi* (1632) che finiscono entrambi sotto censura e sotto processo.
4. Nel 1633 Galilei è costretto dal Tribunale della santa Inquisizione alla pubblica abiura ossia rinnegare le proprie teorie, vive gli ultimi anni ad Arceti vicino Firenze, dove muore nel 1642 quasi completamente cieco assistito solo dalla figlia Virginia.

LA POETICA

Nel primo periodo della sua vita Galilei si occupò di matematica applicata, inventa la bilancia idrostatica che serve a misurare il peso dei corpi e formula il metodo induttivo, quello basato sul ragionamento e sull'osservazione diretta dei fenomeni naturali (esperimenti) che poi sarà fatto proprio dalla scienza diventando

metodo sperimentale o scientifico. In quegli anni non viene meno neanche la sua passione per la letteratura e infatti scrive moltissime poesie di carattere comico o che si rifanno al modello di Petrarca. Galilei fu un uomo dal carattere eclettico che si interessò a moltissime discipline, spesso letterarie come quando pubblicò le Considerazioni sul Tasso dove al modello di epica tassiana preferì quella di Ariosto per la chiarezza e la musicalità dei versi. Quando visse a Venezia si sentì finalmente libero e pienamente stimolato nella sua ricerca grazie all'ambiente di pace che vigeva in città, qui frequentò gli ambienti dell'Arsenale militare e conobbe gli operai e gli ingegneri veneti e arrivò a perfezionare moltissimi strumenti, dando grande sviluppo alla fisica moderna e in particolar modo alla meccanica.

Galilei fu davvero molto importante, egli fu il primo scienziato moderno della storia per almeno due motivi:

1. Fu il primo a scegliere di scrivere le sue opere in volgare toscano e non in latino che era la lingua della comunità scientifica internazionale,
2. Elaborò il metodo scientifico che divenne la base della scienza moderna, basato sul ragionamento e sull'esperienza e non più sull'esperienza, un metodo rivoluzionario perché basato sulla matematica.

Con una tale apertura mentale la figura di Galilei dette molto fastidio sia all'autorità ecclesiastica (in primis all'ordine dei gesuiti) sia alla comunità scientifica e infatti aveva molti nemici in tali ambienti.

LE OPERE

Il Siderus nuncius (1610) il testo è in latino e il titolo significa "Avviso astronomico", è il trattato scientifico grazie al quale Galileo informa la comunità scientifica delle straordinarie scoperte fatte utilizzando il cannocchiale:

- a. La presenza delle macchie lunari, ossia dei mari e monti presenti sulla Luna
- b. La scoperta dei quattro satelliti di Giove, chiamati dallo scienziato in onore di Cosimo de'Medici "Pianeti medicei"
- c. L'anello di saturno e le fasi di Venere
- d. La conferma del sistema eliocentrico di Copernico

Tre sono anche le importanti novità di quest'opera, Galileo per essere più chiaro nelle sue teorie incluse anche tantissimi disegni del paesaggio lunare, fa molti paragoni tra le cose osservate col cannocchiale e quelle presenti sulla Terra, inoltre lo scienziato descrive quanto osserva con una grande dose di entusiasmo, tipica di chi osserva le cose per la prima volta e confermando la poetica barocca che rimanda alla meraviglia.

Il Dialogo sopra i due massimi sistemi del mondo, tolemaico e copernicano (1632), opera che venne sequestrata e processata un anno dopo la pubblicazione. Ha la forma letteraria del dialogo perché:

1. vuole essere più scorrevole nella lettura,
2. vuole far confrontare i punti di vista,
3. sperava che facendo una difesa del sistema eliocentrico attraverso la voce di un personaggio avrebbe evitato le attenzioni della Chiesa,
4. Era anche uno dei maggiori generi usati nella letteratura del Rinascimento.

È ambientato a Venezia, la città più aperta e tollerante del tempo, si svolge in quattro giornate e con tre personaggi: Salviati che è portatore dell'ideologia copernicana, Simplicio che segue l'ideologia tolemaica, vi è poi il personaggio di Sagredo reale amico dell'autore e che deve fare da mediatore tra i due. Grazie all'uso dell'ironia si riescono ad affrontare temi molto importanti e che fanno emergere la correttezza del modello eliocentrico per esempio il sistema delle maree. Galileo con quest'opera voleva intraprendere una battaglia contro l'ignoranza, il dogmatismo e la paura. Inoltre la scelta del volgare e del dialogo fecero sì che l'opera si diffondesse in breve tempo presso il grande pubblico. Leggendo questo testo Italo Calvino ha definito Galileo "il più grande scrittore italiano di tutti i tempi". Anche Leopardi incluse lo scienziato nella sua storia della letteratura italiana pubblicata e curata per l'editore Stella di Milano nel 1827.



S I D E R E V S
N V N C I V S

MAGNA, LONGEQVE ADMIRABILIA
Spectacula pandens, suspiciendaque proponens
unicuique, præsertim verò

PHILOSOPHIS, atq; ASTRONOMIS, quæ à

GALILEO GALILEO
PATRITIO FLORENTINO

Patauini Gymnasij Publico Mathematico

PERSPICILLI

*Nuper à se reperti beneficio sunt observata in IUNÆ ET ACIÆ, FIXIS IN-
NUMERIS, LACTEO CIRCVLO, STELLIS NEBVLOSIS,*

Apprime verò in

Q V A T V O R P L A N E T I S

Circa IOVIS Stellam disparibus interuallis, atque periodis, celeri-
tate mirabili circumuolutis; quos, nemini in hanc vsque
diem cognitos, nouissimè Author depre-
hendit primus; atque

MEDICEA SIDERA
NVNCVPANDOS DECREVIT.



VENETIIS, Apud Thomam Baglionum. M D C X.

Superiorum Permissu, & Priviligio.

M VIII. 22. 1A.

I GRANDI PERSONAGGI DELLA STORIA

Particolarmente interessante, originale ed esclusivo l'argomento oggetto della ricerca storica che l'autore, il milanese Antonio Calegari (1898/1956), com.te Marina Militare, studioso e scrittore di storia e letteratura navale, ha pubblicato sulla preziosa "Rivista Nautica" (aprile 1939) che noi abbiamo la fortuna di possedere al CSTN sin dal primo numero Anno I - 1892 (donazione Eredi Pattison).

Il milanese in mare

Figure di grandi marinai lombardi

CAP. ANTONIO CALEGARI

Anche senza voler stabilire una tradizione nautica della metropoli e della gente lombarda, si può affermare che il buon Ferravilla esagerasse alquanto nel suo classico "Milanes in mar" di gioconda memoria. . .

Milanesi in mare ve ne furono e ve ne sono. Ed intendo qui riferirmi non tanto ai numerosissimi viaggiatori e missionari passati e presenti, quanto ad un fiero manipolo di autentici marinai, capi e gregari, di ogni tempo, a partire, forse, da quel famoso corsaro del trecento Pietro Barbavara, ammiraglio di Francia, temutissimo da inglesi e fiamminghi, ai quali diede molto filo da torcere. Tanto egli seppe con le sue gesta accattivarsi la stima del Re che questi lo pregò di porre stabile dimora in terra francese con la famiglia, onorandolo altresì di vari doni e nominandolo direttore degli armamenti navali.

Nel secolo successivo, due lombardi, Baiamonte Pestalozzi e Bartolomeo da Milano, vanno alle indie Occidentali con l'immortale Colombo.

Ma è soprattutto a partire dal cinquecento che si incontrano frequentemente nomi ambrosiani e lombardi nelle cronache marittime. Agli inizi di esso (1519) si notano, fra i 26 italiani facenti parte della spedizione magellanica, due marinai lombardi imbarcati sulla *Trinidad*, nave ammiraglia: Giorgio Moresco e Antonio Lombardo.

Sul finire del secolo d'oro, che impronta di italianità il mondo intero, primeggia senza dubbio il Capitano Pantero Pantera gentiluomo nato in Como il 1588 Cavaliere dell'abito di Cristo. Dapprima imbarcato quali nobile di poppa sulla galera capitana della squadra pontificia, poi al comando della galera *Santa Lucia* navigò molti anni combattendo sul mare contro la potenza della mezzaluna. Ma il suo nome è universalmente noto per l'opera "*Armata Navale*" (foto), faro di luce rivelatrice nella storia e nell'arte marittima; è frutto di lunga esperienza acquisita navigando e composta, in gran parte, a bordo. "Ho



scritto - dice egli - per liberare il nome mio dall'imputazione dell'ozioso Ministro di Sua Santità, e perchè non si sa che questa materia sia stata trattata così accuratamente da persona alcuna . . . ". Nelle quali espressioni è agevole individuare alcune manifestazioni di pretto carattere lombardo. Commenta il Vecchi: nella "Storia Generale della Marina Militare": "Lo studioso dell'istoria della marina a mala pena navigherebbe nei dedalo degli eventi del XVI secolo se non togliesse a guide e piloti i due capitani Pantero Pantera e Bartolomeo Crescenzo". E non è tutta qui la gloria del Pantera perchè anche alla geografia del mare portò valido contributo con un altro suo lavoro, tuttora manoscritto e poco noto: la "Idrografia nautica mediterranea" (1) che può

ritenersi complementare all' "Armata Navale".

Nel 1537 si trova un altro lombardo al servizio dei Papa: è Giovanni da Milano, padrone della galera **Sant'Agostino** il quale si dimostra così intelligente ed afferrato nel suo mestiere da essere chiamato quale perito nella consegna di tre galere da parte del Cap. G. V. Orsini al nobile Giacomo Ermolai, fiduciario di Sua Santità. Durante la famosa guerra di Candia il comandante della **Padrona** pontificia è il Cav. Battista Adelasio di Bergamo.

Dalla marina delle Somme Chiavi passiamo a quella dei Cavalieri del Sacro Ordine Militare Marittimo di Santo Stefano; ordine esclusivamente italiano, istituito da Cosimo I Granduca di Toscana nel 1561 le cui gloriose imprese ebbero segnalato inizio alla battaglia di Lepanto con l'intervento di 12 galere pontificie comandate ed armate da cavalieri dell'ordine e conti-nuarono per oltre un secolo di intense lotte contro turchi e barbareschi.

emulando e superando spesso i fasti del più anziano Ordine di Malta. Le galere stefaniane furono sempre proiettate alla vanguardia, gagliarda squadra d'assalto delle forse cristiane, fra le quali solo la Francia volontariamente non militava.

Alla memorabile battaglia di Lepanto il comandante della galera **Elbigina** appartenente all'Ordine di Santo Stefano, è il Cavaliere Capitano Fabio Galerati, cui la generosa Cremona diede i natali. Dopo aver compiuto grandi prove di valore egli assalta e conquista la capitana di Rodi, galera di fanale, ricca preda che porta



Galee della Martina Toscana e Ordine di Santo Stefano.

gran parte del danaro dell'armata nemica. Innalzato in seguito dal Granduca e Gran Maestro al grado di Ammiraglio (1578) dirige al corso con spirito altamente aggressivo le galere di Santo Stefano in numerose campagne, nell'Egeo e nei mari battuti dalle squadre turche e barbaresche; ne distrugge e preda a profusione galere e vascelli, sbarca sulle coste tunisine, mena a Livorno torme di schiavi, diventa il terrore dei corsari. L'illustre storico Manfroni lo dice valentissimo uomo di mare, calmo in mezzo ai pericoli, severo e scrupoloso nel mantenere la disciplina (2), esemplare nell'indicare ai sottoposti la via del dovere e dell'onore. A Lepanto combattè pure la galera **Sant'Alessandro**; anelata nel corpo centrale della flotta cristiana, questa galera, fornita da Bergamo, fu valorosamente comandata dal Cap. Gio Antonio Colleone.

Moltissimi giovani della nobiltà milanese e lombarda vestirono l'abito crocesegnato di Cavaliere di Santo Stefano. Fra i moltissimi (3) ricordo il milanese Francesco Sormanno caduto giovanissimo all'attacco di Monastir di Barberia (1584) e i capitani di galera che ebbero comandò effettivo durante gli anni di maggior accanimenti» nella lotta contro il naturale nemico: e sono i milanesi Ottavio Cusani, Pierantonio Lodi (prese l'abito nel 1565), Mario Alfieri (1570) Giulio Cesare Taverna (1515) e Marco Barbavara (1605).

Un altro vigoroso rampollo della nobiltà milanese accorse sotto la bandiera bianca dall'ampia croce di fiamma tesa al vento mediterraneo; fu il nobiluomo Sebastiano Balbiani degli antichi conti di Chiavenna, il quale impugnò volta a volta la scotta e la spada e la penna durante moltissimi anni in difesa della cristianità e per l'onore del Granduca. Lo lascio parlare attraverso la lettera dedicatoria del suo prolisso manoscritto:

“Qui sarà notato tutte le imprese, che hanno fatto le galere toscane dall'anno 1550 fino al 1610, tenutone conto da me Ba-stiano Balbiani puntualmente, come si vedrà nel presente libro, anno per anno, e chi le ha comandate,

e vi sarà notato tutti i vascelli e schiavi che hanno preso, e tutti i Cristiani che hanno liberato, come appresso si dichiarerà. Avendo Bastiano Balbiani . . . travagliato la vita sua anni cinquanta sopra le cose marittime . . . nè mai ha perso servitù dei Granduchi, dai quali sono stato spesato, pagato e onorato nel servizio delle loro galere, galeazze e navi, magazzini, forni e fabbrica di Livorno, dogana, fortezze ecc . . . così ho risoluto per memoria della Sua gran servitù, mettere in luce al mondo i grandi fatti delle loro famosissime galere, e soprattutto l'altri gloriosi e fortunati, seguiti ai mio tempo. . .”.

I meriti del buon Bastiano furono riconosciuti dai Granduchi, i quali lo onorarono di speciali favori anche dopo



la sua dispensa dal servizio attivo. Livorno, che al dir del Santelli lo chiamò vero padre della città per le sue benemeritenze nell'esercizio di pubbliche cariche gli dedicò una delle sue strade chiamandola “Via Balbiana” (anno 1606).

Nell'Ordine Mauriziano intorno al 1573 notiamo tre Cavalieri milanesi Ludovico e Francesco Cecappo e Gian Antonio Della Torre. Ovvio che anche sotto le insegne del Sovrano Ordine di Malta accorressero prodi ed entusiasti giovani lombardi; (4) tra i più marini ricorderò Giulio Renato Litta Visconti Arese (5) divenuto poi Ammiraglio della Marina Russa. (6) Vesti l'abito nel 1782: uscì in corso nel mar di Levante, d'Africa e Tirreno dapprima quale “carovanista” in seguito al comando della galera *La Magistrale* insidiando e combattendo valorosamente, durante sei anni, barbareschi e pirati d'ogni risma.

Nel 1788 fu mandato in Russia, prescelto per riconosciuta abilità di comando, valore ed esperienza di comandante. Da Caterina II fu nominato generale delle galere e sovrintendente, nell'Arsenale di Kronstad

all'allestimento della flotta russa a capo della quale si battè contro le navi di Gustavo III di Svezia. In parecchie battaglie sostenute del Baltico si comportò magnificamente; ed a pace conclusa fu elevato al grado di Ammiraglio ed insignito di alte onorificenze.

Al principio dello stesso secolo trovo un capitano di mare milanese Jacopo Perfume, cui la sorte non è stata benigna. La nave al suo comando venne assalita e predata dai corsari di Barberia; nel 1720 egli giaceva schiavo nel bagno di Costantinopoli. Mi consta che alcuni milanesi servirono sui vascelli ed i legni minori delle armate napoleoniche; ed ho letto di tali Giovanni Maria e Pietro Antonio milanesi, costruttori di bastimenti, non so in quale epoca, fra gli indigeni de! lontano Malabar.

E' risaputo come, dopo la costituzione del nostro Regno, mutati i tempi anche in rapporto alla navigazione ed ai suoi mezzi sempre più meccanizzati, sostituita alla distanza chilometrica fra i centri interni e la costa quella oraria, diffusasi mano a mano con maggior conoscenza navalistica (accelerata oggi vivacemente dal fascismo), è risaputo, dicendo, come l'apporto di gente milanese e lombarda alla marineria nazionale sia andato sempre più aumentando di intensità e qualità, specie nello Stato Maggiore e negli equipaggi della marina da guerra.

Ricordo l'insigne Ammiraglio Carlo Mirabello, milanese, appassionato Ministro rinnovatore della nostra Marina Militare in tempi di incompiutezza generale e di rapidi mutamenti dei tipi delle navi da battaglia. Ricordo l'Ammiraglio Giovanni Battista Magnaghi (*immagine*), nato giusto cent'anni fa in quel di Pavia, geniale inventore di strumenti nautici (7), fondatore dell'Istituto Idrografico della R. Marina, marinaio e soldato di tempra eccezionale conterraneo quindi di S.E. l'Ammiraglio di Squadra Arturo Riccardi, attuale Comandante in Capo della Prima Squadra navale teste nominato Senatore del Regno. Ricordo l'Ammiraglio Annovazzi. nato a S. Giorgio Lomellina.

Ed altri nomi mi vengono spontanei a rappresentare la gente di mare lombarda, rispettivamente dell'armata reale e della flotta mercantile; quello dell'Ammiraglio Filippo Camperio, arcinoto in patria e all'estero per le sue alte doti di coraggio e di attività in pace ed in guerra nonché per la strenua propaganda marinara che conduce fra i giovani, e quello del Comandante Giorgio Groppi capitano di Lungo Corso, navigatore e scrittore marinaresco fra i migliori d'Italia (8).

In un'altra chiacchierata sarà interessante notare qualche interessante curiosità più o meno... salmastra della grande città di Sant'Ambrogio e della sua plaga operosa.

Note

(1). Il manoscritto è conservato nella Biblioteca Comunale di Como. Nel 1806 una copia "fedele ed accurata" veniva trasmessa al Ministero della Marina.

(2). Dal manoscritto di Bastian Balbiani (vedi più avanti) traggio un esempio della severità del Garofati: Anno 1586. Due galere di S.A.S. comandate dal signor Ammiraglio Galerati combatterono la nave della Meccha, la *Capitana* e la *San Giovanni* e perchè la *San Giovanni* non volle investire nè ubbidire la Capitana, l'Ammiraglio fece strangolare il Capitano e lo buttò in mare ed era suo cugino e se ne tornò in Livorno e ne dette conto a S.A.S. la quale li disse: "avete fatto bene, e ci avete levato le fatiche a noi".

(3). A tutto il 1714: Milano diede 52 Cavalieri di S. Stefano; la Lombardia, complessivamente, n° 128.

(4). A tutto il 1714 Milano diede 170 Cavalieri di Malta; la Lombardia, complessivamente. N. 336.

(5). Nato a Milano nel 1763 dal Marchese Pompeo e da Elisabetta Visconti Borromeo; morto a Pietroburgo 1839.

(6). Un altro Ammiraglio italiano della Marina Russa fu il napoletano Giuseppe De Ribas (1735-1800?).

(7). Un diffusissimo tipo di bussola a liquido ed uno speciale strumento nautico a riflessione portano il suo nome.

(8). Giorgio Groppi è nato sulle ridenti rive del Lago Maggiore, da famiglia verbanese. E' decorato di due medaglie al valore. Ha navigato circa quaranta anni. La sua carriera ebbe inizio sui velieri a! lungo corso, mozzo; poi mano a mano, attraverso tutti i gradi e navigando ogni tipo di nave dall'umile "carretta" al piroscafo da emigranti, ascese a! comando dei grandi e veloci transatlantici. Durante la guerra europea richiamato col grado di Capitano di Corvetta di Complemento, fu al comando «li navi da guerra, di incrociatori ausiliari e navi ospedali. Ha scritto: "Acqua rossa" e "Carrette", libri nei quali si respira il mare e si scivola la dura e virile vicenda del navigante; "Carattere", un vero gioiello per ragazzi; "Sport Nautico" manuale di chiara e precisa sostanza, ed una quantità di racconti, novelle e bozzetti di taglio sicuro e profondamente marino. Anche il Comandante Luigi Martini, milanese, fregiato di medaglie al valore. Capitano di Lungo Corso, marinaio compiuto e mente coltissima, è un ottimo scrittore dedicatosi soprattutto a questioni tecniche e sociali marittime.

I GRANDI PERSONAGGI DELLA STORIA



Il CSTN è diventato ormai un prezioso serbatoio di storia, notizie, eventi, personaggi e tradizioni diversamente non rintracciabili e di cui si rischia di perdere definitivamente il ricordo. È il caso delle tradizionali regate che a Napoli venivano annualmente disputate tra i marinai dipendenti e rappresentanti dei Circoli velici cittadini. A raccontare quella del 1956 è l'impareggiabile penna di Aniello Di Martino, giornalista, cantore degli anni eroici della vela napoletana. Riportiamo integralmente l'articolo di "Vela e Motore" (ottobre 1956) perché costituisce un documento storico dove anche le classifiche hanno valore importante nella speranza che possano essere di stimolo a chi c'era o a chi sa, per aggiungere anche qualche pur minimo particolare.

USI E COSTUMI D'EPOCA DELLA VELA NAPOLETANA

Festa a Mergellina per le Regate dei Marinai

ANIELLO DI MARTINO

“E’ la festa di Mergellina, di Mergellina la sorridente fatta per coloro cui allietta la gioventù cui fiorisce la salute, fatta per i giovani che sperano e che amano, fatta per coloro cui la vita è una ghirlanda di rose che si sfogliano e rinascono sempre vive e profumate. Ride il mare di Mergellina, ride nella luce rosea delle giornate stupente; ride nelle morbide notti d'estate, quando il raggio lunare pare diviso in sottilissimi fili d'argento, ride nelle vele bianche delle sue navicelle che paiono giocondi pensieri aleggianti nella fan-tasia”.

Questi pensieri di Matilde Serao ci venivano alla memoria mentre assistevamo alle regate dei marinai di Mergellina. E li abbiamo voluti ricordare, questi pensieri della grande scrittrice e giornalista napoletana, su queste pagine in omaggio alla ricorrenza del centenario della sua nascita celebrata quest'anno (1956) dal mondo letterario e giornalistico.

Anche quest'anno l'organizzazione della riunione è stata curata dalla Sezione Velica S. Antonio di Padova fra i marinai di Mergellina e non è mancato il successo di iscritti e di risultati tecnici sortiti da regate avvincenti e combattute. Le gare si sono svolte, fedeli alla costumanza, con grande spirito agonistico da parte dei concorrenti, non solo per la conquista del primato - e per il premio in palio che non guasta -, ma soprattutto per il prestigio del proprio nome di marinaio, diciamo meglio del proprio casato che nel mestiere ha una tradizione che si tramanda di generazione in generazione.

Nella serie dei Lightnings e nei 12 p. S.I. vi hanno preso parte anche soci dei Circoli Nautici per quella solidarietà sportiva che solo il mare con il suo fascino ed il suo solido affratellamento sa rendere possibile. Gli incontri sono stati seguiti con vivo interesse da una folla variopinta, di spettatori, popolani dei vari rioni marinari, soci dei Circoli Nautici e sportivi della vela. E il lungo mare che costeggia l'insenatura fascinosa del porticciuolo di Mergellina che nel 1960 sarà una località di smistamento per le imbarcazioni a vela partecipanti alle Olimpiadi di Roma, aveva un aspetto insolito e del tutto singolare.

Le regate hanno avuto luogo il 17, 18 e 19 settembre e come abbiamo detto si sono svolte con grande animosità specialmente nei “monotipi” locali, una serie del buon tempo antico e che segnò una pagina, bellissima nella storia del diporto velico partenopeo. E non sono mancate proteste che hanno fatto sudare più di una tunica di Nesso alla Giuria o discussioni in merito alla bravura o alla sfortuna da parte dei vincitori e dei vinti. I risultati tecnici più eloquenti di ogni nostra illazione ci dispensano nella chiarezza delle classifiche da ogni annotazione di cronaca.

I “monotipi”

Ben dodici unità erano iscritte ed i protagonisti erano tutti marinai di mestiere dei Circoli Nautici di Posillipo, Mergellina, S. Lucia ecc., le cui prestazioni hanno suscitato un vivo interesse. La classifica vede al primo posto, questa volta la casta dei Montuori per la vittoria di *Marisara* la bella e veloce barca costruita ed invelata da Aniello Montuori capitano dei marinai del C. Nautico. E il bravo Aniello con un regolare piazzamento nelle tre

prove (2-3-2) ha meritato un successo che ha premiato la passione che porta nel suo mestiere. E la “Coppa Turrini” da assegnarsi al monotipo 1° classificato è stata meritato appannaggio. Ottimi gli exploit degli equipaggi di **Perzechella** che vinceva la “Coppa Iris”, di **Madness** e di **Chico** che per la squalifica della seconda prova si vedeva annullato il successo di giornata della prima e terza prova aggiudicandosi le “Coppe Gaiola” e “Tavolozzi”. Gli altri hanno fatto del loro meglio per ben figurare.

LA CLASSIFICA:

- 1°. **Marisara** (S. Lucia) tim. A. Montuori, eq. Traversa, G. Montuori (2°.3°.2°) p. 35 (vince la “Coppa Turrini”);
- 2°. **Perzechella** (Posillipo) tim. Luongo, eq. Marra, G. Amato (5°.2°.5°) p. 30 (vince la “Coppa Iris” assegnata al timoniere del “monotipo” primo classificato tra i monotipi di Mergellina costruiti precedentemente all’anno 1955);
- 3°. **Madness** (S. Lucia) tim. Agliardi, eq. Montò, V. Pantolfi (7°.4°.4°) p. 27;
- 4°. **Chico** (M. Militare) tim Chiaiese, eq. Amato, Palermo (1°.sq.1°) p. 26; (vince le due Coppe di giornata: “Gaiola” e “Tavolozzi”);
- 5°. **Astra** (CC. Napoli) tim D’Esposito, Izzo, Esposito (3°.sq.3°) p. 22;
- 6°. **Wa-Wa** (Mergellina) tim. M. Palermo, Ippolito, C. Palermo, (6°.1°.sq.) p. 21; (vince la “Coppa Karama”);
- 7°. **Sofia** (Mergellina) tim. Landolfo, Magri, Martusciello A. (8°.7°.6°) p. 21;
- 8°. **Maestrale** (S. Lucia) tim. Di Lella, eq. Esposito, Andolfi (n.p.-5°.n.p.) p. 19;
- 9°. **Marechiaro** (S. Lucia) tim. Scodellaro, eq. Esposito, Caprile (9°.6°.n.p.) p. 13;
- 10°. **Beta** (S. Lucia) tim. Gagliardi, eq. Montò A., Scarpa;
- 11°. **Cardillo** (Mergellina) tim. A. Amato, Silvestri, Ucciello (11°.9°.rit.) p. 8; .
- 12°. **Italia** (Mergellina) tim. A. Martusciello eq. Ricciardi, G. Martusciello (12°.rit.-n.p.) p. 2.

I “Lightnings”

Ritornati dalla Svizzera con il lauro della vittoria al 2° Campionato d’Europa della specialità e Campioni svizzeri per merito di **Temporale** del C.C. Napoli, ecco i lightnings napoletani ravvivare con le loro “saette” i loro bordeggi le acque non più lacustri ma quella maliose del golfo. Era in palio la “Coppa Rodinò” a classifica definitiva in tre prove. Essa era disputata dai soci dei vari Circoli Nautici e la vittoria era della rappresentativa stabiese con Russo che quest’anno s’è sempre affermato nelle regate locali con ottimi risultati. Sorprendente la lotta tra Pesce e Camardella per le piazze d’onore.

LA CLASSIFICA:

- 1°. **Vincenzina** (C.V. Stabia) tim. Russo, eq. De Stefano, Acri (1°.1°.1°) p. 21;
- 2°. **Posillipo II** (C. Posillipo) tim Pesce, eq. Molfini, Giordano (2°.3°.2°) p. 17;
- 3°. **Temporale** (C.C. Napoli tim. Camardella, eq. Bonetti, Capolino (4°.2°.3°) p. 15;
- 4°. **Turbine II** (M. Militare) tim. Lo Sardo, A. Masciocchi, C. Masciocchi (3°.4°.rit.) p. 9;
- 5°. **Maria Rosaria** (C.V. Stabia) tim. Boccia, eq. Esposito, Gaeta (n.p.-rit,4°) p. 4;
- 6°. **Saraco** (C.C- Napoli) tim. Ratti, eq. Tafuri, D’Angelo (rit.-n.p.-rit.) p. —.

I 12 p. S.I.

Come sempre affollata di iscritti (soci e marinai) questa serie di imbarcazioni incomparabile maestra di timonieri. **Orione II** del C. Posillipo si affermava brillantemente sia che fosse timonato dall’esperto P. Sisto - un veterano di queste regate di Mergellina - nella prima giornata, sia che fosse condotto con maestria da M. Luongo, anche egli marinaio, nelle due altre prove. Tre primi che hanno lievitato il tifo degli spettatori in una maniera atomica e che sono rimasti molto entusiasti nel vedere assegnare l’artistica “Coppa Masciocchi” alla barca del Posillipo già onusta di allori per merito di un giovanottino quale è M. Luongo.

LA CLASSIFICA:

- 1°. **Orione II** (C. Posillipo) tim. P. Sisto (1° prova) e M. Luogo (2a e 3a prova) vince la “Coppa Masciocchi” (1°.1° 1°) p. 39;
2. **Speranza** (CV. Stabia) tim. Boccia (2-2-3) p. 35;
3. **Sparaglione** (C.C. Napoli) t. Mario Civita (3-3-2) p. 34;
4. **Raja** (Mergellina) tim. Aversano (5-7-5) p. 25; (vince la “Coppa Ferrari”);
5. **Asso di Coppe** (Mergellina) tim. Limpido (7-5-7) p. 23;
6. **Brix** (Mergellina) tim. Noia (4-rit.-4) p. 2^;
7. **Mazzone** (Mergellina) tim. Crispano (8-6-8) p. 20;
8. **W.T.D.** (Mergellina) tim. Welles (6-rit.-6) p. 16;
9. **Scorpione** (C. Posillipo) tim. Massimo Civita (rit.-4-rit.) p. 9;
10. **Uranio** (C. Posillipo) tim. Masciocchi (rit.-8-rit.) p. 6;
11. **Laura** (Mergellina) tim. Rugiada (rit.-9-rit.) p. 5;
12. **XXX** (Posillipo) tim. Luongo A. (rit.-n.p.-rit.) p. 0.

La premiazione aveva luogo il giorno 23 settembre nella sede dell'Associazione dei marinai di Mergellina con l'intervento dei componenti della giuria, presieduta dal Principe don R. De Sangro Fondi e formata dal dott. Michele Florenzano, dal Ten. del G.N. E. Cannada Bartoli e dal dott. E. Masciocchi dai Segretario cav. A. Migliaccio, da alcune personalità del Comitato d'onore, e del Comitato organizzatore il quale era formato: Presidente sig. V. Torino, vice-Presidente sig. S. Palermo, membri i Sigg.: G. Montuori, G. Palermo, G. Amato. Segretario: Sig. G. De Rosa. A consegnare le Coppe e i premi era lo stesso Principe di Fondi che aveva per ogni premiato parole di congratulazione e d'incitamento per le future conquiste agonistiche.

A.D.M.



Luongo, Boccia e Civita, i primi classificati nella serie 12 p.S.I. nelle Regate dei Marinai a Mergellina.



Aniello Montuori (il primo a sinistra), «capitano» dei marinai del «C. Nautico» ideatore di «Matisara», da lui costruito ed inseguito, primo assoluto con Traversa e G. Montuori nelle Regate di Mergellina.



A bordo del «Karamuz», il capitano del Comandante Lauro durante le vivaci regate dei marinai a Mergellina.

I GRANDI PERSONAGGI DELLA STORIA

Gli appassionati di marineria, marineria nel significato più esteso possibile della parola, devono essere molto grati all'accorto Prof. Sannino che non si è fatto sfuggire il compleanno - e che compleanno! - del carissimo Renato Ferraro (Napoli 1934), "ammiraglio napoletano", e non solo, "fiorito a cavallo del XX e XXI sec". Auguri dal NOTIZIARIO che lo ha tra i suoi fondatori.

HAPPY BIRTHDAY TO (BUON COMPLEANNO A)

Renato Ferraro di Silvi e Castiglione

AMMIRAGLIO ISPETTORE CAPO (CP)

SILVESTRO SANNINO

Via Cesario Console a Napoli offre la migliore vista del Vesuvio, dove dal mare di Santa Lucia mena a Piazza Plebiscito, lasciandosi a destra il Palazzo Reale. Avevo percorso un'infinità di volte il breve, stupendo tratto di strada ma non mi ero mai chiesto chi fosse il personaggio a cui era intitolato il panoramico belvedere finché non lessi il brioso "romanzetto di amori, di mari e di battaglie" di Renato Ferraro.

Era, Cesario Console, un ammiraglio napoletano fiorito alla metà del IX secolo il quale al comando di una flotta di navi napoletane, amalfitane, gaetane e sorrentine sconfisse nel 849 i Saraceni che si preparavano ad attaccare Roma per la seconda volta.

Qualche giorno fa sfogliai il suo "romanzetto" quando lessi, con gradita sorpresa, nella terza di copertina, l'anno di nascita del nostro illustre amico

napoletano Renato: 1934. Nove decenni sono un bel traguardo per molti ma nel caso di Renato Ferraro esse segnano solo un waypoint nella sua sicura e felice navigazione in numerosi mari degli interessi e delle attività umane. Le sue rotte esistenziali, per lo gran mar dell'essere, sono sempre decise, vivaci, varie, e per dirla con Dante, finalizzate a "prendere il desiderato porto per salutare via". Il 1934 è peraltro un'ottima annata di talenti e personaggi illustri che annovera i natali di nomi celebri: Sofia Loren, la Venere-Giunone napoletana che sa emulare il sorriso della Gioconda; la diva tutta francese e tutta femminile Brigitte Bardot, che invadeva i sogni e le fantasie erotiche di noi giovani e adolescenti; Yuri Gagarin il primo cosmonauta a visitare gli spazi extraterrestri; il Nobel per la Fisica 1984 Carlo Rubbia, cacciatore di particelle elementari, Senatore a vita; e tanti altri.

Nel formulare gli auguri più affettuosi al festeggiato, in piedi attorno alla simbolica classica torta fitta di 90 candeline e adornata da una lunga lista delle attività svolte e delle opere prodotte dall'Ammiraglio Renato Ferraro di Silvi e Castiglione, ci accorgiamo che gli spazi disponibili non sono sufficienti a contenere l'intero elenco e ci dobbiamo accontentare di ricordarne solo alcune di esse.

Nella sua prestigiosa carriera nella gloriosa Marina Militare Renato Ferraro non solo ha raggiunto i gradi più alti - Ammiraglio Ispettore Capo delle Capitanerie di Porto dal 1996 al 1999 - ma ha svolto spesso numerosi incarichi di elevato tenore, sia in Italia sia all'estero. Il suo ricco Curriculum militare lo possiamo lasciare alle fonti ufficiali reperibili senza difficoltà.

Renato Ferraro ha prodotto centinaia di articoli, recensioni di vario genere pubblicati sulla Rivista Marittima e su altre news. Alcuni di questi, riguardanti il tema specifico: "Guerra e Pace nel pensiero contemporaneo", sono stati raccolti in un numero speciale della Rivista che costituisce un saggio di notevole interesse e di grande attualità, specialmente quando assistiamo ad un mondo dilaniato da guerre assurde e lunghe in Ucraina, nel medio oriente ed in altre regioni del nostro pianeta.

Perché la guerra? Si può evitare la guerra? Nel libro viene affrontata la ricerca delle cause della guerra e della non guerra, che equivale alla pace. Si va dall'antico precetto dei Romani: "Si vis pacem para bellum" a concetti come "pace giusta" e simili i quali sembrano sacrosanti sul piano dei principi ma di fatto spesso alimentano la



guerra sine die. Emergono poi situazioni delicate, incresciose come l'influsso di Martin Heidegger su Karl Theodor Jaspers e su Carl Schmitt, con l'intricata questione del nazismo, della sua ideologia e dei suoi orrori che hanno anche offuscato aspetti militari di grande rilievo bellico, mi pare. Peraltro, se ricordo bene, l'ebrea Hanna Arendt, che ebbe un lungo rapporto sentimentale con Heidegger negli anni '20, dichiarò che in tale periodo, in questo menage, non si era accorta che il filosofo avesse idee affini a quelle del nazismo!

E poi, a proposito delle "convergenze parallele", Renato Ferraro trova il modo di citare Aldo Moro il quale, con tale concetto, che sembra un ossimoro o forse un paradosso, ebbe modo di figurare vie politiche convergenti, da ambo le parti, con i socialisti che si preparavano ad entrare nell'area di governo con Fanfani. Ancora qualche topic pungente: l'Italia due volte si è seduta al tavolo dei vincitori e due volte è stata trattata da vinta. Ma di tale saggio ho fatto una recensione su questo Logbook N. 9 del 6/5/21

Un altro campo di indagine di Renato Ferraro è quello della nostra casa terrena, dell'uomo che vive sulla terra, unica oasi della propria esistenza. Il breve saggio "A Misura d'Ambiente" ha per sottotitolo "Perché l'uomo non è al centro dell'universo", del 2021. Esso ripercorre i principali temi che riguardano il clima ed i suoi effetti fisici e antropici.

Il tema è molto ampio, le variabili in gioco sono numerose e quindi la complessità intrinseca invita a considerare una pluralità di approcci nelle indagini, nelle esplorazioni dei processi. La parola ambiente, senza aggettivi, è tra le più familiari nel linguaggio comune; il suo significato sembra chiaro, semplice, privo di ambiguità. Ma appena si va a specificarla nel merito cambia il senso e l'assetto generale; ciò induce a pensare e tale esercizio produce un ricco repertorio di termini, sia sinonimi e sia affini. "A misura d'ambiente" è già un'indicazione che richiede una riflessione più attenta. Ma da dove incominciare l'indagine?

Quando si cerca di esaminare un problema vario e complesso, nelle sue diverse dimensioni, si devono fare delle scelte di strategia per trovare la via più idonea, la struttura più efficace per penetrarlo nella sua essenza. Non sono solo i cambiamenti climatici, le condizioni geofisiche del nostro pianeta, al centro della nostra attenzione. È il rapporto dell'uomo con il mondo animale e vegetale che muta ed è in cerca di un equilibrio, non stabile ma dinamico.

Renato Ferraro non è nuovo a navigazioni del genere. In precedenza ha affrontato un argomento analogo per natura concettuale come il citato "Guerra e pace nel pensiero contemporaneo" ed ha fornito una idonea soluzione esaminando il pensiero di una ventina di filosofi degli ultimi tre secoli che si sono occupati della tematica guerra e pace.

Qui egli utilizza lo stesso criterio di indagine ma sceglie, in un panorama ricco e variegato di pensatori, personalità di riferimento diverse per formazione, per cultura, per esperienza, per mentalità, per professione, per religione, per valori etici. Scelta felice perché egli riesce a fornire un quadro chiaro, essenziale, della complessa tematica ambientale, nei suoi diversi aspetti. La lettura del libro è piana, piacevole, con un lessico sempre appropriato e con brevi escursioni nel campo filologico ed in quello etimologico interessanti ed allo stesso tempo deliziose nello stile. Tra gli scritti minori di Renato Ferraro mi piace ricordare una sua recensione, breve ma incisiva, al mio libro in formato ridotto di Storia delle Navigazione. In essa Egli riesce a cogliere e collocare nella propria, giusta dimensione tutti gli aspetti più rilevanti, e non sono pochi.

L'Ammiraglio Renato Ferraro ha voluto ancora, con squisita cortesia, offrire una Sua pregevole prefazione al mio saggio "Il Naufragio di San Paolo" in cui riesce a rendere viva ed attraente la drammatica esperienza di Paolo da Tarso, cittadino romano e poi uno dei principali costruttori della dottrina cristiana.

Nelle sue opere, nei suoi scritti, Renato Ferraro evidenzia sempre uno stile elegante, una varietà lessicale che denota una profonda cultura la quale si estende in tutti campi del sapere: da quello letterario a quello giuridico a quello filosofico. Egli sa essere ironico per dar forza alle sue inedite e sempre incisive sferzate. Spesso non disdegna l'impiego di dizioni in lingua napoletana per rafforzare l'efficacia comunicativa ma anche per rendere omaggio alla Sua terra d'origine.

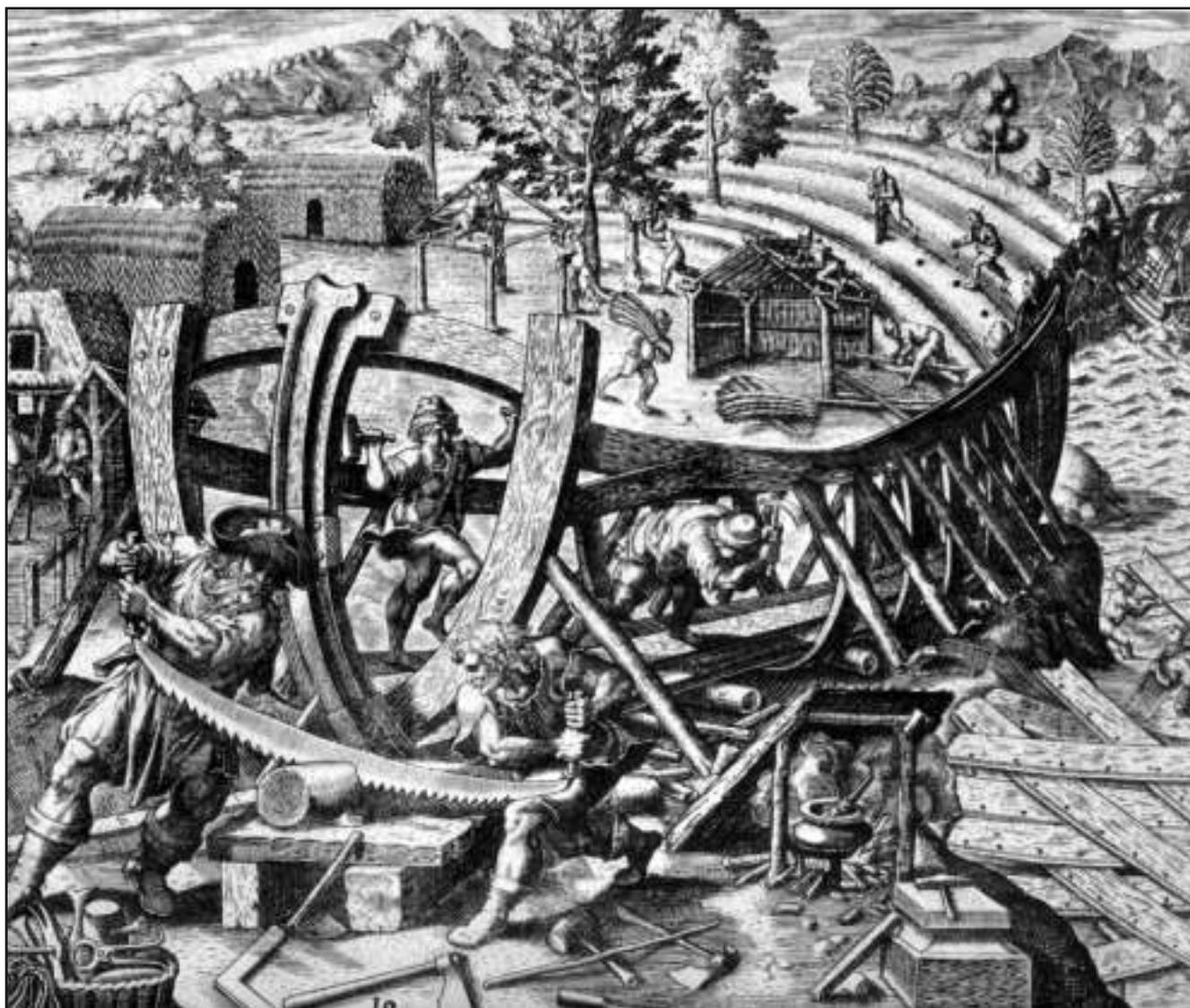
Nel "romanzetto" Egli parte da un tema storico ma riesce a recuperare personaggi e situazioni di ogni epoca, con ritratti nitidi, sempre intonati, in percorsi diacronici che esplorano con realismo e pertinenza la dimensione attuale, sincronica, universale.

Chi scrive ha trovato in lui un gentleman della migliore tradizione con cui ha potuto confrontarsi con profitto su molte questioni di comune interesse, malgrado fosse sempre impegnato nei suoi studi che spaziano dalle profonde riflessioni su temi storico filosofici a molte traduzioni di testi letterari dal tedesco (sua lingua madre) all'inglese. Inoltre Renato Ferraro ha condotto per alcuni anni la trasmissione Onda Verde Mare su RAI radio 1 ed ha trovato modo per navigare col San Giuseppe II di Giovanni Ajmone Cat, di ritorno dall'Antartide, da Dakar all'Italia.

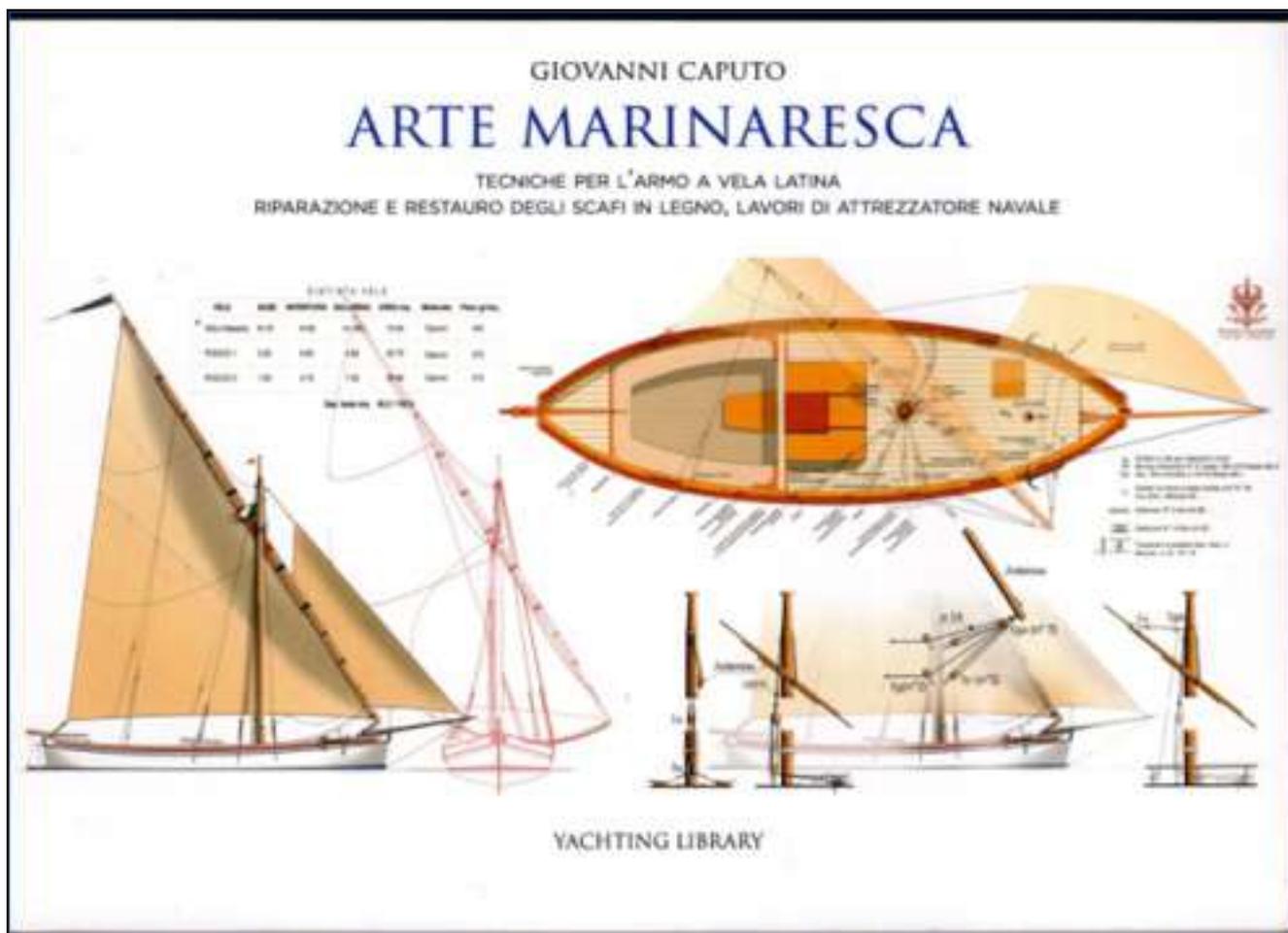
Infine la sua eclettica personalità trova nella musica un ulteriore campo di interesse e di impegno suonando con assiduità il bassotuba nella prestigiosa Statuario Band di Roma.

Ancora un happy birthday, caro Ammiraglio Renato Ferraro di Silvi e Castiglione e... alle prossime 100 candeline sulla ideale torta della nostra esistenza!

(Silvestro Sannino, dicembre 2024) (vedi: CURRICULUM-VITAE-Renato-Ferraro.pdf)



Antico cantiere.



ARTE MARINARESCA

TECNICHE PER L'ARMO A VELA LATINA, RIPARAZIONE E RESTAURO DEGLI SCAFI DI LEGNO, LAVORI DI ATTREZZATORE NAVALE

Autore Giovanni Caputo, Editore Fabio Ratti Yachting Library, settembre 2024, 160 pagine, 25 €

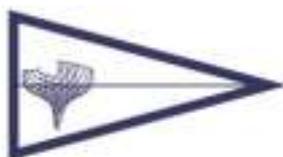
Binomio di rara finezza editoriale l'incontro di Giovanni Caputo autore, e Fabio Ratti editore, che si sono messi insieme, dando il meglio di loro, per dare alle stampe questa deliziosa pubblicazione che non può mancare nella libreria di nessuno che voglia sentirsi marinaio, non però quello delle promesse, ma piuttosto come quello che l'autore cita dal noto aforisma: "siamo come nani sulle spalle di giganti (nos esse quasi nanos gigantium humeris insidentes). Nella storia che attiene alla marineria, ognuno nel suo campo, Giovanni Caputo e Fabio Ratti hanno lasciato una preziosa documentazione che non è solo il frutto del proprio lavoro, ma soprattutto sono la passione e lo stile che ci hanno sempre esso che ha dato un altro significato a quello che hanno fatto.

"Questo libro è dedicato a chi ama "l'andar per mare d'altri tempi", un modo duro ma affascinante, dove storia e tradizione si fondono in un tutt'uno"



Giovanni Caputo, partenopeo classe 1956, Perito Navale, si è specializzato attrezzatore nel settore delle imbarcazioni d'epoca.

Esperto in lavori di antica arte marinairesca, realizza attrezzature, bozzelli e armi per barche d'epoca, classi tradizionali oltre alla progettazione di armi per imbarcazioni a vela latina. Ha collaborato per oltre un ventennio ed è tuttora consulente dell'Antico Cantiere del Legno Aprea di Sorrento, in qualità di responsabile del laboratorio di attrezzature navali per il restauro.



ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE D'EPOCA

a cura di FLO

Era un debutto ed è piaciuto. Parliamo della riunione autunnale organizzata a partire dalle 17 dello scorso 22 novembre dall'AIVE per presentare la nuova stagione agonistica e per consegnare trofei, premi e riconoscimenti, che per la prima volta si è tenuta in Adriatico a Venezia, all'isola di San Giorgio, nel bel salone della sede nautica della Compagnia della Vela. Un appuntamento molto partecipato da soci, rappresentanti dei Circoli che organizzano le regate AIVE, amici e appassionati, in arrivo da molte parti d'Italia. Veramente un bel mix di armatori e regatanti, che difficilmente incrociano le vele a causa delle distanze, che in quest'occasione hanno avuto la possibilità di conoscersi, scambiare opinioni e anche ipotizzare progetti. Il tutto in un concerto di accenti, cadenze e termini molto particolare e divertente.

In tema "adriatico" anche le presentazioni proposte: "Il Progettista Artù Chiggiato" a cura del nipote Sebastiano Chiggiato e di Ugo Pizzarello, corredata da immagini molto interessanti; "Il Progettista Carlo Sciarrelli" a cura del grande esperto Roberto Zavagno; "Il Cantiere Carlini e le costruzioni in legno in Adriatico progettate da Sparkman & Stephens e Frers a Carlo Sciarrelli" a cura di Stefano Carlini e infine, "L'amico Carlo Sciarrelli" a cura di Gian Battista Borea D'Olmo, che con il padre ha frequentato Sciarrelli fin da ragazzo e ha coinvolto i presenti con aneddoti e ricordi raccontati con leggerezza e affettuosa ironia. A completare il mosaico, a sorpresa, grazie al Vicepresidente della Compagnia Della Vela Lamberto Deho per tutti una chicca: "Carlo Sciarrelli Ipse Dixit" a cura di Roberto Zavagno, raccolta di pensieri e frasi del progettista.

A fare gli onori di casa il Presidente della Compagnia della Vela Beppe Duca insieme al Presidente Gigi Rolandi e al Segretario Generale Francesca Lodigiani. Presenti anche l'Ammiraglio Natale in rappresentanza dell'Ammiraglio Credendino, il Contrammiraglio Di Renzo e il Contrammiraglio Schivardi della Marina Militare, il maggiore armatore italiano di barche d'epoca e classiche, sempre presente alle regate sulle due sponde dell'Italia. L'evento si è concluso sabato mattina con una bella visita al Museo Storico Navale di Venezia.

LE REGATE A.I.V.E. 2025

TIRRENO

- XVIII TROFEO AMMIRAGLIO FRANCESE - Viareggio 10-11 maggio 2025
- VELE D'EPOCA ALTO TIRRENO- Trofeo Valdetaro - Le Grazie 23-24-25 maggio 2025
- GRANDI REGATE INTERNAZIONALI SAN REMO- TAPPA CAMPIONATO CIM- 29-30-31 maggio e 1° giugno 2025
- V CAPRAIA SAIL RALLY -12-13-14-15-16 giugno 2025
- ARGENTARIO SAILING WEEK-TAPPA CAMPIONATO CIM- Porto Santo Stefano 18-19-20-21-22 Giugno 2025
- GRANDI VELE A GAETA- 26-27-28-29 giugno 2025
- VELE D'EPOCA AD IMPERIA- TAPPA CAMPIONATO CIM – 2-3-4-5-6 settembre 2025
- VELE D'EPOCA IN PASSEGGIATA MORIN - La Spezia 10-11-12 ottobre 2025
- XX RADUNO VELE STORICHE DI VIAREGGIO- 15-16-17-18-19 ottobre 2025

ADRIATICO

- X PORTOPICCOLO CLASSIC – Sistiana 31 maggio - 1° giugno 2025
- II TROFEO ARTU' CHIGGIATO – Venezia 20-21-22 giugno 2025

- XII TROFEO PRINCIPATO DI MONACO - Venezia 28-29 giugno 2025
- IX INTERNATIONAL HANNIBAL CLASSIC Memorial Sergio Sorrentino - Trofeo dei due guidoni-Monfalcone 26-27-28 settembre 2025
- 28^ RADUNO CITTA' DI TRIESTE- 4-5 ottobre 2025
- BARCOLANA CLASSIC TROFEO SIAD - Trieste 11 ottobre 2025

Aggiornamenti via a via sul sito dell'A.I.V.E. : AIVE Associazione Italiana Vele d'Epoca' (<http://www.aive-yachts.org/>)

LE PREMIAZIONI

Campionato dell'Adriatico

EPOCA

- 1° Classificato – *Serenity* di Roberto Dal Tio
- 2° Classificato – *Ciao Pais* di Massimo Fonda
- 3° Classificato – Sorella della Marina Militare

CLASSICI

- 1° Classificato – *Nembo II* di Nicolò De Manzini
- 2° Classificato – *Naif* di Ivan Gardini
- 3° Classificato – *AL Na'ir II* di Gian Maria Amatori

Campionato del Tirreno

EPOCA

- 1° Classificato – *Marga* di Alessandra Angelini
- 2° Classificato – *Barbara* di Roberto Olivieri

CLASSICI

- 1° Classificato – *Crivizza* di Ariella Cattai e Gigi Rolandi
- 2° Classificato – *Penelope* della Marina Militare
- 3° Classificato – *Artica II* della Marina Militare

CLASSIC IOR

- 1° Classificato – *Ojalà II* di Susan Carol Holland
- 2° Classificato – *Sagittarius* di Thierry Lafitte e Florance Urrutti

Premio Speciale del Presidente a Gilla di Daniele Claudio Ceresani, che per partecipare alle regate AIVE del Tirreno ha affrontato la lunga traversata da Fano alla Spezia;

Premio Speciale del Presidente a Midva di Davide Besana, che ha regatato anche in solitario.

Premio Speciale del Consiglio AIVE a Giuseppe Cannatà per la preziosa attività come membro designato dalla Marina Militare nel Consiglio AIVE nel quadriennio.

Premio Challenge AIVE Giancarlo Lodigiani a Ferdinando Zanoletti, che presiedendo il Museo della Barca Lariana, insieme alla sorella Alberta continua a contribuire a salvaguardare la storia della nautica creando un prezioso anello di congiunzione tra passato e futuro.



MARIVELA e AIVE: binomio indissolubile. (Foto cortesi Paolo Maccione)

22-27 SEPTEMBRIE 1936



REGATĂ LA NAPOLI

CAMPIONATUL EUROPEAN CLASA STAR



PRIMA PARTICIPARE A PAVILIONULUI ROMÂN LA
O COMPETIȚIE DE YACHTING INTERNAȚIONAL

