



Notiziario CSTN

MARZO 2025
N° 151



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 XIV - N° 151

NOTIZIARIO ON-LINE

marzo 2025

SOMMARIO

- | | | | |
|--|---------|--|---------|
| • Editoriale | pag. 1 | • Pittori di marina | pag. 24 |
| • Navigazione delle grandi scoperte (5a) | pag. 2 | • Il merluzzo diventa baccalà | pag. 28 |
| • Regate a Portofino | pag. 9 | • Storia del Canottaggio | pag. 31 |
| • La prima circumnavigazione della M.M | pag. 14 | • Libri in vetrina | pag. 36 |
| • Yacht del XX secolo | pag. 17 | • A.I.V.E. NEWS | pag. 37 |
| • Le prime regate d'altura | pag. 19 | • Pescatori sorrentini/Copertina pag. 40 | pag. 38 |

EDITORIALE

Il nostro NOTIZIARIO CSTN on line si pubblica mensilmente dal n° 1 di settembre 2012 ed è giunto al n° 151 di marzo 2025. È inviato gratuitamente ad alcune migliaia di email in Italia e all'estero e non ha mai saltato un numero nonostante le due sole persone in Redazione, ma grazie alla quantità e qualità delle firme che ci collaborano e ci onorano con i loro contributi. Da qualche tempo abbiamo per modificare il rapporto con il provider che ci assicura le funzioni di archiviazione della rivista. Stiamo lottando perché non possiamo aggiornare la mailing list né caricare la rivista sul sito. Non molliamo, siamo sicuri che tutto si sistemerà e cari lettori contiamo COME SEMPRE sulla vostra pazienza e sul vostro attaccamento.

Foto e grafica di copertina per gentile concessione di 'Blue Passion@'. Didascalia della foto: "L'introduzione del drone nel mondo della fotografia ha aperto scenari inimmaginabili prima".

Hanno collaborato: **Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Gisl, Francesca Lodigiani, Gianni Magnano, Vincenzo Palomba, Sergio Pepe, Fidenzio Pertile, Paolo Rastrelli, Silvestro Sannino, Renato Sicurezza, Alberto Tajani.**

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

Numerose, nel mese di febbraio, sono state le iniziative promosse dal Centro Studi congiuntamente alla Lega Navale-Sezione di Napoli ed all'Accademia dell'Alto Mare:

- **7 febbraio:** per il ciclo "La scienza ci Lega", incontro con la Dr.ssa Sandra Hochscheid, ricercatrice della Stazione Zoologica Anton Dohrn, sul tema "Le tartarughe marine colonizzeranno le spiagge della Campania? Storia di una convivenza difficile ma necessaria".

- **20 febbraio:** per il ciclo "Leghiamoci ad una storia" incontro con Alessandra Benini (Archeologa subacquea), Gianluca Soricelli (Professore associato) e Maria Luisa Tardugno (Soprintendenza archeologica) sul tema "Archeologia subacquea a Ischia-Baia di Cartaromana, Storia ricerche e studi". Gli Autori ha donato al Centro Studi una preziosa pubblicazione che è andata ad arricchire il patrimonio della Biblioteca.

- **27 febbraio:** tavola rotonda promossa dal Rotary Club Napoli Nord Est sul tema "Le aree Marine protette – ruolo e prospettive". Relatori il Dott. Antonio Miccio (Direttore della AMP Regno di Nettuno) e Dott. Maurizio Simeone (Direttore della AMP Parco Sommerso di Gaiola). Interessante e vivace il dibattito che è seguito agli interventi dei Relatori.

Le attività precipe del Centro Studi proseguono e si intensificano con il trascorrere dei mesi, registrando una sempre maggiore partecipazione dei Soci della Sezione di Napoli oltre a quella degli abituali collaboratori.

**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

Puntata davvero avvincente questa quinta che il Prof. Sannino ha curato appositamente per il nostro Notiziario. Le analisi e le considerazioni che vengono da lui formulate sono frutto del suo accademico patrimonio conoscitivo nel campo delle scienze della navigazione. La logica e la naturalezza del suo esprimersi, la ricchezza delle citazioni che accompagnano fatti e personaggi, al di fuori da ogni freddo dottrinalismo, rendono particolarmente gradevole la lettura.



I MONDONAUTI DELLA NAVE VICTORIA e LA PRIMA NAVIGAZIONE INTORNO ALLA TERRA (1519-1522)

SILVESTRO SANNINO

(Quinto capitolo)

Il giorno sei settembre dell'anno 1522 la nave *Victoria*, al comando di Juan Sebastian de Elcano, approdava nel porto di San Lucar de Barrameda, alla foce del fiume di Siviglia, l'antico Baetis, da dove era partita tre anni prima e dopo aver fatto una navigazione intera attorno alla Terra. Primus circumdedisti me, ricordava lo scudo dedicato alla *Victoria* da Carlo V. È la prima volta che una nave compie una impresa del genere, impresa ardita, drammatica e affascinante che ricorda e si ricollega idealmente a quella mitica degli Argonauti per le difficoltà ed i sacrifici immani che i suoi marinai dovettero affrontare. Marinai che sfidarono l'ignoto e andarono, come dice Luis de Camoes, "por mares nunca de antes navegados", verso che riecheggia il ben noto concetto dantesco di "...lito deserto//che mai non vide navicar sue acque//omo, che di tornar sia poscia esperto". Essi sono degni eredi degli Argonauti, come già ricordava lo storico coevo Oviedo nella sua *Historia de las Indias*, e a giusto titolo possono essere chiamati Mondonauti, a loro volta precursori degli Astronauti, i protagonisti della navigazione negli spazi extraterrestri, culminata con l'impresa dell'Apollo 11 e lo sbarco sulla Luna il 20 luglio 1969¹.



Fernando Magellano (circa 1480-1521).

Origine e finalità dell'impresa

La *Victoria* faceva parte della flotta di cinque navi al comando di Fernando Magellano il quale, con l'aiuto di Ruy Faleiro, aveva convinto il giovane re Carlo I, poi Imperatore Carlo V, di poter seguire una rotta occidentale per le isole Molucche, le isole delle spezie più pregiate, di lusso, già cercate da Cristoforo Colombo, Juan de Solis ed altri navigatori. Essa voleva essere non solo una rotta per ponente ma anche più breve di quella orientale seguita dai Portoghesi, via India e Malacca. Inoltre i due lusitani sostenevano che le stesse isole Molucche cadevano nella zona di influenza spagnola, definita dalla raya papale, una linea meridiana posta a 370 leghe a ovest delle isole di Capo Verde (circa 46° W), con la sua antimeridiana, indicata nel Trattato di Tordesillas del 7 giugno 1494².

Il navigatore Vasco Nunez de Balboa, il 25 settembre del 1513, aveva scoperto, da un'altura, un vasto mare a ponente del Nuovo Mondo, nella zona del Veragua, attuale Panama, che chiamò Mar del Sur. Era questo il mare, l'oceano da traversare per arrivare alle Molucche ma si doveva trovare il modo, la via, il passaggio per entrarvi, ricerca che si presentava non facile e piena di incognite, dopo i recenti viaggi (di Pinzon, di Hojeda, di Cabral, di Vespucci, de Solis, etc.) che mostravano un continente lungo, da nord a sud, e non interrotto, fino ad oltre 40° di latitudine sud o australe.

Magellano era un nobile, un fidalgo, che conosceva i mari orientali fino all'Insulindia per aver fatto sette anni di guerra, dal 1505 al 1512, agli ordini dei grandi capitani generali, Almeida e Albuquerque. Tuttavia, non era riuscito a "far carriera", non aveva avuto mai il comando di una nave³, pur essendo un guerriero coraggioso e

valoroso, della migliore tradizione dei portoghesi dell'epoca, cantati poi da Luis de Camoes nel poema epico *Os Lusíadas*. Il suo amico Francisco Serrano, al quale Magellano aveva salvato la vita, era approdato alle Molucche e vi si era stabilito, in via definitiva, grazie alle buone relazioni personali stabilite con i re locali; da qui inviò una lettera a Magellano invitandolo a raggiungerlo e suggerendo anche l'idea, peraltro non proprio nuova, che le Molucche, essendo molto a oriente, cadevano nella zona di influenza spagnola⁴.

Magellano, al ritorno a Lisbona, di certo molto deluso per la sua carriera opaca ed anche per il freddo diniego di Re Manuel alla richiesta di rivalutare la sua moradia (vitalizio), esaminò con Ruy Faleiro, gli aspetti geografici, astronomici e nautici dell'impresa. Il Faleiro era un astronomo-astrologo di buon livello ed anche lui era deluso per non veder riconosciuto il suo valore negli ambienti di corte. R. Faleiro, per dimostrare che le Molucche cadevano a oriente della raya, e quindi nella zona della Spagna, mise a punto alcuni metodi per determinare la longitudine con osservazioni di astri. I due portoghesi, Faleiro e Magellano, avevano dunque gli attributi necessari, tutte le carte in regola, per tentare l'impresa ardua, di grande interesse politico ed economico, ma anche scientifico, e la loro proposta al re Carlo I ed al suo "primo ministro" Juan Rodriguez de Fonseca fu subito accolta e resa poi esecutiva malgrado le non poche difficoltà di vario genere. Faleiro e Magellano, con cedola reale del 22 marzo 1518, venivano nominati entrambi capitani della costituenda armata di cinque navi; ma Faleiro era uno studioso fragile di salute e le sue condizioni psicofisiche non gli consentirono di partire. Al suo posto fu chiamato l'astrologo Andrés de San Martín, mentre Juan de Cartagena, capitano della nave *San Antonio*, veniva nominato veedor della flotta e "persona congiunta" di Magellano. I ruoli assegnati denotavano alcuni tratti di ambiguità, tratti che dovevano, in seguito, dar luogo ad una tragedia di inaudita violenza.

Magellano vedeva nell'impresa l'ultima possibilità di riscattare una vita cosparsa di delusioni e di frustrazioni rispetto alle sue più intime ambizioni, sociali ed economiche. Niente, nessuno poteva ostacolare il suo disegno di trovare la via per le Molucche, disegno e finalità che aveva anteposto alla sua vita stessa e a quella dei suoi familiari più cari, compresi la moglie e figli, sia pargoletti e sia nascituri. Tali finalità egli dice sempre di perseguire in nome di Sua Maestà e del mandato che gli era stato conferito; ma nell'esercizio del suo ruolo di capitano generale finisce spesso per eludere, trasgredire proprio tale mandato, in molti punti cruciali, la cui consistenza e portata meritano di essere esaminati in modo più completo, per una ricostruzione storica plausibile e convincente⁵.



La scoperta dello Stretto e la traversata del Pacifico

Magellano cercava dunque una via, un passaggio a sud del Nuovo Mondo e per perseguire la sua idea, il suo scopo, con una serie di pretesti da lui stesso sollevati, secondo lo storico coevo Pietro Martire d'Anghiera, aiuto e confidente di Fonseca, e lo stesso segretario di Carlo V, Massimiliano Transilvano, non esitò a eliminare i capitani spagnoli mediante atroci e spietate esecuzioni, ispirate alla più tetra necrofilia, e condannò a morte circa quaranta uomini degli equipaggi, tra cui anche Sebastian de Elcano. Questi furono in seguito "graziati" non tanto per "generosità", come vogliono molti storici, ma piuttosto per non privare le navi delle forze necessarie a farle navigare⁶.

Dopo aver svernato per oltre sei mesi nei porti di San Giuliano, in 50° di latitudine sud, e di Santa Cruz, ancora più a sud, in condizioni ambientali desolate, fredde, rigide, con notti lunghe e oscure, (salvo i periodi di luna piena la quale, per essere in quella stagione a grande declinazione sud, stava a illuminare e contemplare le aride e spoglie e desertiche lande patagoniche), Magellano trovò infine lo stretto che porta il suo nome, entrò nel Mar del Sur, da lui chiamato poi Pacifico, e dopo una navigazione di 108 giorni raggiunse l'isola di Guam e quindi le attuali Filippine a metà marzo del 1521⁷. Qui, in uno scontro con la gente locale, Magellano si espone in modo ingenuo, per alcuni fin troppo ingenuo, e viene ucciso il 27 aprile dagli indigeni di Mactan, guidati dal feroce Cilapulapu, i quali non volevano sottostare alle sue condizioni perentorie, ritenute oltremodo vessatorie. I superstiti, ormai ridotti a meno della metà, tra morti per condanna, per scorbuto, per uccisioni da parte dei locali e defezioni varie, dopo molte peripezie alla fine del 1521 giungono con le due navi rimanenti, *Trinidad* e *Victoria*, alle Molucche, dove fanno un prezioso carico di chiodi di garofano, previo un buon affare relazionale e commerciale; quindi decidono di ritornare in Spagna. La *Victoria*, per risoluta scelta dell'equipaggio, viene affidata al comando di Juan Sebastian de Elcano il quale alla partenza, a Siviglia, era imbarcato come maestre ma forse era l'unico uomo della spedizione ad avere esperienza pregressa di capitano di nave. Questi segue una rotta via Capo di Buona Speranza, mentre la nave capitana *Trinidad* decide di prendere la via dell'oriente, circa tre mesi dopo, per riparare una seria falla in carena. La *Trinidad* cercò di seguire una rotta coerente col progetto di Magellano, verso i quadranti orientali, ma non riuscì a trovare i venti favorevoli e fallì miseramente il rientro nel Darien, attuale istmo di Panama. La nave capitana, dopo aver percorso con molta fatica appena 500 miglia nautiche, su un cammino per il Nuovo Mondo (Panama) stimato in seimila miglia, si portò fino ai 42° di latitudine nord, con tempo avverso, per trovare la rotta buona, praticabile; ma invano! Ormai senza provviste e con pochi sopravvissuti debilitati, sfiniti e ridotti in condizioni fisiche e morali pietose, essa fu costretta a far ritorno alle Molucche e consegnarsi nelle mani dei "nemici" Portoghesi di Antonio de Brito, il cui primo atto fu il sequestro dei documenti e degli strumenti di bordo della nave capitana *Trinidad*.

Il Nostos della nave *Victoria*

La navigazione di Sebastian de Elcano (*immagine*), dall'isola di Timor alla Spagna, dura quasi sette mesi, senza mettere piedi a terra, e si svolge tra le difficoltà più grandi, politiche e ambientali e di salute, che si possano immaginare e che finora non sono state evidenziate dagli storici della materia specifica; anzi costoro hanno di fatto sminuita, svilita tale navigazione per aver trattato e valutato i processi nautici e marinareschi in modo lacunoso e sbrigativo. Ed è il caso anche di far notare, in modo esplicito, che Magellano ha poco o punto da spartire con l'impresa della *Victoria* nella prima circumnavigazione della Terra, non prevista, anzi esclusa in modo netto, nella ratio del suo contratto (Capitolazioni) con il re di Spagna Carlo I.

Ho ricostruito la rotta completa della *Victoria* sulla base del roteiro di Francisco Albo, pilota della *Trinidad* e poi della *Victoria* dalle Molucche alla Spagna, e di altre fonti, operando anche forme semplici ma efficaci di filtraggio statistico dei dati, al fine di smussare gli errori tipici dei metodi di navigazione del tempo. Ed il risultato di tale operazione, di notevole interesse, può mettere in una prospettiva più congrua la reale consistenza della prima navigazione attorno alla Terra. Molti interrogativi rimasti inevasi possono trovare così una risposta plausibile, in rapporto anche agli studi più rigorosi fatti sull'argomento, tra cui quelli di Rolando La Guardia Trias che li espone nella memoria *Las longitudes geograficas de la Membranza di Magallanes*, Lisbona 1973⁸.

In buona sostanza Magellano aveva fallito i suoi obiettivi principali, sanciti nel contratto stipulato con re Carlo I nel 1518 (Capitolazioni): egli non aveva raggiunto le Molucche e queste, sulla scorta dei dati di navigazione, non cadevano nella zona di influenza degli Spagnoli, stabilita con il Trattato di Tordesillas nel 1494, mentre la



rotta seguita non si dimostrava conveniente sul piano pratico, per le latitudini troppo basse dello Stretto di Magellano. Egli dunque avrebbe avuto non poche difficoltà a spiegare al re Carlo I, al ritorno in Spagna, il colossale “fiasco” della “sua” impresa, pur realizzata a costo di sofferenze peggiori delle torture più esecrabili, di esecuzioni capitali efferate e perdite di vite umane inaudite, per lo scorbutico o in conflitti bellici con gli indigeni. E senza tener conto di tutti gli altri aspetti connessi, ammesso che fosse riuscito a trovare la rotta buona per il ritorno, cosa molto improbabile, come dimostra la ingloriosa e triste fine della “sua” nave capitana *Trinidad*. La sua morte, forse in parte auspicata e cercata, diventa una specie di epilogo, di atto consolatorio e liberatorio. Ed un singolare destino accomuna quasi tutti i più fedeli di Magellano, colpiti in seguito da una fine tragica o infelice, ivi compresi i suoi familiari più stretti.

Juan Sebastian de Elcano, per evitare pericolosi incontri con i Portoghesi, scelse una rotta che portava molto più a sud del Capo di Buona Speranza e quindi nella zona dei venti da ovest, contrari alla rotta. Ma a ragione di una declinazione magnetica di oltre due quarte (25°) di tipo ovest e nell'impossibilità di rilevarla col sole o le stelle, a causa di un lungo periodo di cielo coperto, egli penetrò nella zona dei venti di ovest, i westerlies, molto prima di giungere al Capo e fu costretto a fare una lunga e dura navigazione in condizioni meteomarine avverse, con estenuanti bordeggi, frequenti cappe, ripari, vele lacerate, alberatura stroncata da colpi di vento e di mare tempestoso, infiltrazioni o vie d'acqua in carena numerose e di entità consistente⁹. Inoltre il governo della nave con la barra del timone, l'azione di sgottamento delle pompe di sentina, la regolazione della velatura e delle manovre richiedevano un impegno continuo in una situazione faticosa e penosa per la salute dei marinai che si potevano alimentare solo con un po' di riso e di acqua. Questo importante aspetto nautico non è stato mai considerato finora; mentre gli impegni marineschi, eseguiti ai limiti delle possibilità umane, sono stati ignorati o appena accennati dalla storiografia specifica. Ben altra attenzione ebbero gli aspetti nautici e marineschi nella mitica impresa degli Argonauti, presso gli scrittori antichi, la cui navigazione in fondo fu breve e con difficoltà limitate o irrilevanti, molto inferiori a quelle già sperimentate dai Fenici¹⁰.

Dall'esame comparato del processo navigatorio, in base alle diverse fonti disponibili, emerge ancora che i dati geografici e nautici forniti da Antonio Pigafetta cominciano ad essere incoerenti, sbagliati e fuorvianti già all'arrivo delle navi alle Filippine; e poiché il nostro cronachista è stato la principale fonte storica del celebre viaggio de quo si spiega, almeno in parte, il grosso equivoco di interpretazione e di valutazione che ha sempre accompagnato la vicenda della prima navigazione intorno alla Terra, rendendola parziale, distorta e, talvolta, inverosimile.

È lecito porsi qualche domanda sulla fonte delle informazioni del vicentino. Ha avuto, Pigafetta (*immagine*), i dati riportati direttamente da Magellano, sulla cui nave era imbarcato? I suoi dati “strani” sono stati alterati intenzionalmente per ragioni di convenienza politica? Perché nel viaggio di ritorno Pigafetta si viene a trovare sulla nave *Victoria* e non sulla *Trinidad* ove era sempre stato? Come mai Pigafetta non ha più fornito dati sulla posizione della nave *Victoria* dopo la partenza dall'isola di Timor e fino a Castiglia? Perché Pigafetta non cita mai il capitano Sebastian de Elcano nel suo diario? Perché Pigafetta non fu invitato a deporre alla Commissione di inchiesta dell'alcade Santiago Diaz de Leguizamo del Consejo de SS.MM. (Sua Maestà) al ritorno a Siviglia? E si potrebbe continuare a lungo con quesiti di questo genere che richiedono delle risposte



argomentate e convincenti sul piano scientifico e storico. Ed è ancora il caso di ricordare che l'originale del suo diario, consegnato al governo di Spagna, è andato “smarrito” e che le versioni in circolazione da lui redatte e diffuse nella Cristianità sono spesso omissive e molto diverse in particolari di rilievo.

Sul tutto sembra aleggiare un clima di mistero, di fatalità, compreso il fatto che l'impresa nautica più ardita e difficile di ogni tempo non è stata mai cantata da un grande poeta, come avveniva nei tempi antichi, o anche di recente con Vasco da Gama ed i lusiadi, da parte di Luis de Camoes.

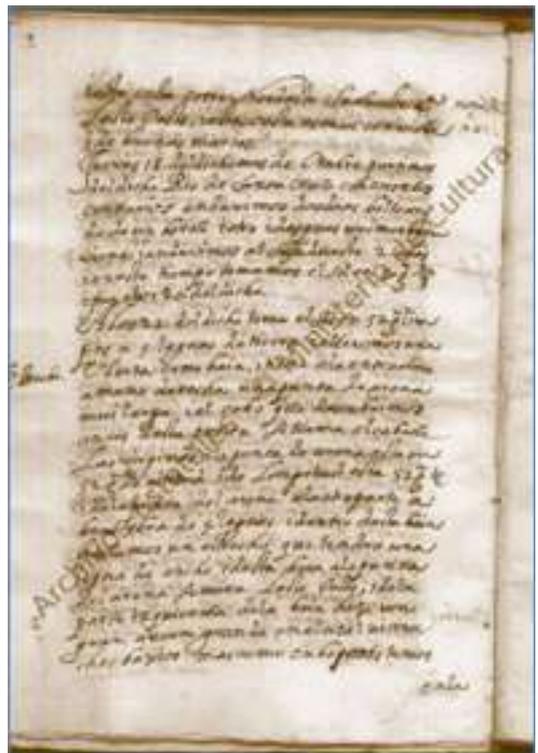
Su alcuni tra i principali “dati strani” di Antonio Pigafetta

Delle cinque navi partite da Siviglia la più piccola, la *Santiago*, naufragò sulle coste della Patagonia mentre la più grande, la *San Antonio* disertò mentre era nello Stretto e tornò in Spagna. Il capitano della nave Alvaro de Mesquita, nipote di Magellano, fu esautorato da Antonio Guerra, che prese il comando, e dal pilota Estevao Gomes. Le tre navi superstiti, *Trinidad*, *Conception* e *Victoria*, uscite dallo Stretto, che ora porta a giusto titolo il nome di Magellano, navigano verso nord, in cerca di caldo e per seguire i venti propizi. Poi, alla latitudine di 32° S, diressero a ovestnordovest, cioè per rotta 292° che fu tenuta fino al parallelo di Guam in 13° nord. In 108 giorni videro solo due isolette disabitate. Pigafetta dice che facevano “ogni giorno cinquanta, sessanta e settanta leghe alla catena o a popa”. In realtà risulta, dal giornale di Francisco Albo, che facevano circa 20/30 leghe al giorno. Se avessero fatto una media di sessanta leghe al giorno avrebbero percorso un cammino di oltre 6.000 leghe, pari a circa una circonferenza intera della Terra, mentre essi in realtà avevano navigato meno della metà. Pigafetta riporta ancora che dallo Stretto a Guam fecero un cammino di oltre 4.000 leghe, dato non coerente con quello riportato prima ed in ogni caso molto superiore al cammino reale che risulta inferiore a 3.000 leghe. Ed ancora, all’arrivo a Siviglia, Pigafetta dice di aver fatto un percorso complessivo di oltre 14.630 leghe mentre nel roteiro anonimo, redatto da un altro membro dell’equipaggio, la distanza totale risulta di circa 10.000 leghe, valore verosimile, coerente col percorso fatto ed in accordo con i dati del Giornale di Albo. Il Pigafetta riporta quindi un dato errato di circa il 50%, enorme ed inconcepibile per la pratica nautica del tempo¹¹.

Nel tratto dallo Stretto a Guam viene tagliato l’equatore alla longitudine di circa 162° W, secondo il Giornale di Albo (*immagine*); Pigafetta riporta un valore di 167° W, che si può accettare come congruo, ma afferma che Magellano riteneva di trovarsi già nei paraggi delle Molucche; affermazione riportata anche dal savonese Leon Pancaldo nel suo roteiro. In realtà mancavano, per la destinazione, ancora circa 70° di longitudine da percorrere, pari a 1225 leghe e quindi oltre 4.000 miglia nautiche! Magellano, nella sua membranza (Trias, in bibl. 8) inviata a re Carlo I poco prima della partenza da Siviglia, aveva indicato una posizione delle Molucche di appena qualche grado oltre la linea di demarcazione, nella zona di influenza della Spagna, e qui invece si sbaglia di circa 70°!

Pigafetta dice che, dal punto di intersezione della rotta con l’equatore a Guam, hanno percorso 270 leghe, pari a circa 15° in longitudine; essi aggiunti ai 167°W di tale punto di intersezione fanno 182°W. In realtà Guam si trova in 220°W e quindi Pigafetta fa sparire dal computo quasi 40° di longitudine, rispetto al suo dato precedente, mentre Albo riporta i suoi valori, giorno per giorno, in piena coerenza con la realtà geografica e nautica, a meno degli errori tipici dell’epoca, che in questo caso sono assai contenuti per le condizioni molto favorevoli in cui si svolse la navigazione dopo l’uscita dallo Stretto, sia nel tratto verso nord, sia in quello a Ovest nordovest, negli alisei.

Da Guam alle Filippine (siamo ormai alle longitudini delle Molucche) Pigafetta afferma di aver fatto 300 leghe, pari a circa 17° in longitudine; qui egli fornisce un valore della longitudine di 207° W mentre per essere coerente col dato di Guam avrebbe dovuto indicare 199°W. Ora la linea orientale di demarcazione stabilita dal Trattato di Tordesillas passava a 226° W: le terre a oriente di tale linea appartenevano alla Spagna, quelle a ponente invece al Portogallo. Quindi, secondo i dati di Pigafetta, essi si trovavano in zona di influenza spagnola. Ed in tale zona ricadono tutti i dati successivi forniti da Pigafetta nelle varie isole toccate tra le Filippine, il Borneo, le Molucche e Timor. Dalla partenza da Timor sulla nave *Victoria* e fino all’arrivo a



Siviglia Pigafetta non indica più la longitudine e quindi non emerge l'incoerenza dei suoi dati. Inoltre tratta la traversata in modo sbrigativo, con distacco e senso di sufficienza, senza mai nominare il nome del capitano Sebastian de Elcano che pure, tra tante difficoltà, lo stava conducendo a casa salvo e senza gravi sofferenze.

Il giornale di Albo fornisce per l'isola filippina di Zubu (Cebu) un valore di 236°W, che quindi ricade nella zona portoghese; e tutti gli altri valori indicati o desunti dalla derrota di Francisco Albo fanno cadere i luoghi in zona portoghese. Ed anche il giornale dell'astronomo della spedizione, Andrés de San Martín, finito tra le mani dello storico Joao de Barros, risulta in sintonia col derrotero di Albo.

Il giornale o derrotero di Albo è stato pubblicato solo agli inizi del XIX secolo da Martín Fernández de Navarrete mentre il diario di Pigafetta ebbe una larga diffusione fin dal suo arrivo in Siviglia. Le conseguenze economiche e politiche furono di grande rilievo e tutti gli altri giornali di bordo delle altre navi, mai trovati in seguito, fanno sospettare che le ragioni generali facessero orientare i responsabili degli affari di Stato verso precise scelte di comodo, di utile convenienza politica e diplomatica, nella ricostruzione dei fatti reali legati alla straordinaria impresa navigatoria.

N.B. Per semplicità tutte le longitudini sono riferite al sistema attuale, vale a dire al meridiano di Greenwich, e contate da 0° a 360° verso W (West = ovest).



Riferimenti bibliografici:

- 1) Pietro Martire d'Anghiera – De Orbo Novo – Decade V, Cap. VII, nella traduzione in francese di Paul Gaffarel.
- 2) Maximilianus Transylvanus – De Moluccis Insulis – Vallisoleti MDXXII; o in Ramusio, Vol II, Einaudi 1979.
- 3) Antonio Pigafetta – Il primo viaggio intorno al mondo – Edizioni varie; in Ramusio, vol. II, Einaudi 1979.
- 4) Francisco Albo – Derrotero del viaje de Magallanes – Archivo de Indias en Sevilla riprodotto in bibl. 5).
- 5) M. F. de Navarrete – Colección de los Viajes y Descubrimientos... – Tomi IV, V, Madrid 1837.
- 6) Jean Denucé – Magellan. La question des Moluques et la première circumnavigation du globe – Hayez, Bruxelles 1911.
- 7) José Toribio Medina – El Descubrimiento del Oceano Pacifico – Imprenta Universitaria, Santiago de Chile MCMXX.
- 8) A. T. Da Mota. – A Viagem de Fernao de Magalhaes e a questao das Molucas – CECA, Lisboa 1975.
- 9) Silvestro Sannino – Storia della Navigazione – 2 Vol. Edizione La Tribuna 2007
- 10) Silvestro Sannino – L'Arte Nautica di Cristoforo Colombo – ESA 2014

Nota bibliografica: La bibl. 2) fu la prima a fornire notizie sull'impresa nell'ottobre del 1522. La 5) rimane la raccolta più autorevole e completa di dati e documenti relativi alla spedizione, integrata in parte dalla 7). In bibl. 6) si trova un ottimo lavoro di ricerca e raccolta di documenti, con relativa analisi filologica, della fase preparatoria dell'impresa; di tenore inferiore risultano gli aspetti e le valutazioni del viaggio. In 8) sono proposti saggi, relativi a vari aspetti dell'impresa, dei maggiori storici delle scoperte geografiche del secolo scorso. In 10) si può fare un utile confronto tra l'arte nautica di C. Colombo e quella del primo viaggio intorno alla Terra.

Tra i lavori più recenti sono da segnalare: Luigi Avonto, I compagni italiani di Magellano, Ediciones el Galeon, 1992, che riporta il roteiro di Leon Pancaldo; Adriana Chemello, dell'Università di Padova: Antonio Pigafetta ed il suo viaggio, Accademia, 2018; di ottimo livello, ma tratta gli aspetti culturali e relazionali solo del "dopo impresa"; il saggio di Raffaele Gargiulo, capitano della Marina Militare italiana, Primus circumdedisti me, ed. Rivista Marittima 2010, fa un'apologia di Magellano, sulla falsariga di Stefan Zweig, e contiene non poche affermazioni arbitrarie e non documentate. In lingua non italiana si segnala il libro dello storico filippino Danilo Madrid Gerona, Ph.D., Ferdinand Magellan. The armada de Maluco and the european discovery of the Philippines, di pag. 503, Spanish Galleon Publisher, 2016; Enrique Martinez Ruiz et alii, Desvelando horizontes. La circumnavegación de Magallanes y Elcano, di pag. 819, Fundación Museo Naval de Madrid, 2016. Altri lavori sono attesi dalle attività "Seville 2019-2022". In nessuna di tali libri, tuttavia, vengono affrontati i problemi di metrologia cosmografica, geografica e nautica.

Silvestro Sannino, già ispettore tecnico del MIUR, settore discipline nautiche.

NOTE AL TESTO

¹ Os Lusíadas, I, 3 : Purgatorio, I, 130-132 : Oviedo, Historia general y natural de las Indias, Libro XX, Cap. I, pag. 21: il confronto con gli Argonauti era già stato fatto da Maximiliano Transilvano bibl. 2), pag 16, e da M.D'Anghiera, De Orbo Novo, bibl. 1), traduzione in francese di Paul Gaffarel, pag. 504.

²Per i vari aspetti della raya si veda R.E. Abadia, La idea del antimeridiano, in bibl. 8) Da Mota et alii, pag. 1-25.

³J. Denucé, Magellan. La question des Moluches ...pag. 102 e segg.

⁴M.F. de Navarrete, Colección de los Viajes y Descubrimientos, tomi IV e V, Madrid 1837. Per le notizie generali mi riferisco al Navarrete che ha raccolto tutti i documenti originali e resta quindi l'autore più affidabile

⁵F. M. Padron, Las instrucciones a Magallanes, in bibl. 8) A.T. Da Mota et alii. Secondo le istruzioni Magellano non deve penetrare nella zona dei lusitani, non deve esporsi in modo imprudente a pericoli, non deve sbarcare in terra sconosciuta; deve esercitare i poteri disciplinari, ma nel rispetto materiale e spirituale delle persone, etc.

⁶P. M. d'Anghiera, citato bibl. 1), pag. 489, 491; M. Transilvanus, De Moluccis insulis, pag. 36; idem in Ramusio II, pag.866, ed. Einaudi 1979.

⁷Pigafetta, citato, in bibl. 3); Francisco Albo, Derrotero...bibl. 4), riprodotto in Navarrete, citato, in bibl. 5), tomo IV.

⁸R.L.G. Tria, Las longitudes etc. in A.T. Da Mota et alii, citato bibl. 8) pag. 135-178. Il lavoro risulta prezioso ai fini di una corretta valutazione della rotta seguita rispetto a quella progettata e pianificata.

⁹La traversata da Timor al Capo di Buona Speranza fu la più difficile perché fatta con vento contrario per un tratto molto più lungo di quello previsto a causa della grande declinazione magnetica ovest, non rilevata per il cielo spesso nuvoloso. Si dovette procedere a "zig-zag" (bordeggi) per risalire il vento, ma spesso fu necessario ammainare le vele e stare alla "cappa"; non si poteva navigare più a nord per evitare possibili incontri con i "nemici" portoghesi. Senza questo vincolo la traversata, fatta con rotta tra i 25° e i 30° sud, sarebbe durata solo un paio di mesi, circa la metà.

¹⁰Anche la navigazione dalle isole di Capo Verde alla Spagna presentava grosse difficoltà per gli alisei di nord est, contrari al cammino; i portoghesi da molto tempo avevano trovato il modo di aggirare gli alisei, evitando i bordeggi, mediante una rotta nota come "volta del mar largo". Essi si "ingolfavano" nell'Atlantico, verso ovest, e risalivano in latitudine fino a prendere i venti da ovest e quindi dirigevano a est per Lisbona. Gli Spagnoli avevano poca pratica di tale rotta e tuttavia S. de Elcano prese gli alisei sul bordo di dritta e navigò fino all'isola di Corvo, nelle Azzorre; qui trovò i venti da ovest e poté puntare a est, su San Lucar de Barrameda, dove approdarono il sei settembre del 1522.

¹¹I dati forniti da Pigafetta si possono trovare in Ramusio, Navigazioni e viaggi, Einaudi, vol. II, pag. 883, 884 e passim. I dati di Francisco Albo si desumono dalla ricostruzione della rotta da me fatta in base al suo derrotero in bibl.4 e riportato in bibl. 5, Tomo IV, Doc. XXII, pag. 209-247. La tecnica nautica del tempo delle grandi scoperte geografiche viene trattata in bibl. 9) S. Sannino, Storia della Navigazione, vol I., pag. 473-525.

IL REGNO DELLO YACHT CLUB ITALIANO

Lo storico Yacht Club Italiano di Genova ha a Portofino la sua graziosa sede estiva e con essa la terrazza giardino sopra stante che gode di una posizione e di una vista privilegiata sul borgo. Da sempre è stato il centro operativo di importanti regate internazionali, ormai un classico del calendario del Club e di eventi sociali di prestigio e rappresentanza.



Regate a Portofino

Il Trofeo Ermenegildo Zegna e Pirelli grande appuntamento di Primavera nel golfo del Tigullio.

GIANNI MAGNANO



Regate nel Tigullio alla fine dell'Ottocento fu campo di regata preferito dell'allora Regio Yacht Club Italiano.

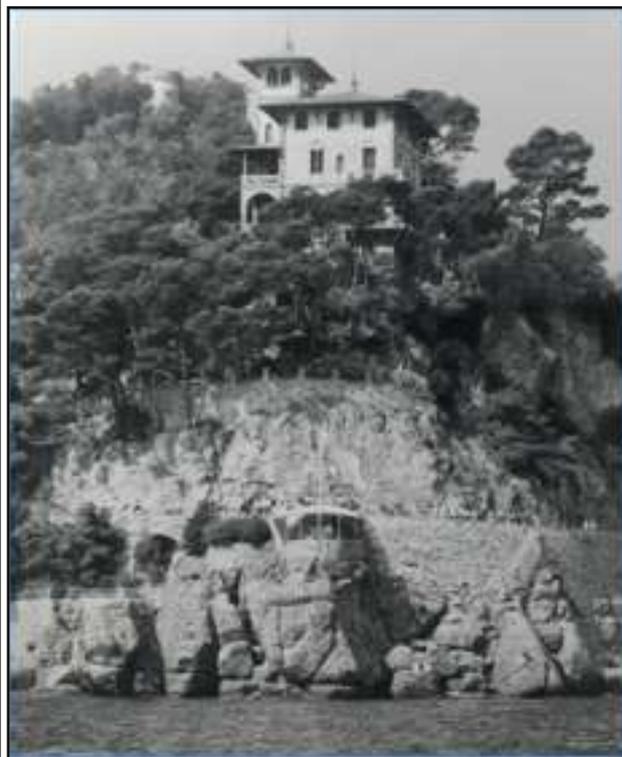


Equipaggi e armatori pronti a uscire in mare nel borgo di Portofino a fine Ottocento.

A partire dagli anni Ottanta dell'ottocento lo splendido borgo della Liguria è stato teatro di importanti regate.

Il golfo del Tigullio e in particolare Portofino fu da sempre il campo di regata preferito del vicino Yacht Club Italiano che ha sede a Genova.

Da quei tempi il legame con il Tigullio non si è mai interrotto, a Portofino lo Yacht Club Italiano aveva installato un palco giuria nei pressi di Punta Cajega, magnifico punto situato in altura, dal quale si potevano seguire al meglio le regate.



Palco della Giuria a Punta Cajega nei pressi di Portofino.

Più tardi , con introduzione dei Comitati di Regata in mare, imbarcate su yacht a motore, il palco di punta Cajega diventò ormai obsoleto e negli anni Settanta fu abbandonato e ridotto a semplice punto di osservazione per gli appassionati della vela.



1955 - Partenza di una regata di 8 metri S.I. con il palco giuria di punta Cajega.



Il trofeo Ermenegildo Zegna - le grandi regate nel Tigullio

Sono passati 45 anni dal giorno in cui l'allora Presidente dello Yacht Club Italiano Beppe Croce e l'imprenditore Aldo Zegna decisero di organizzare a Portofino una regata d'altura riservata agli yacht della classe IOR nacque così il Trofeo Zegna, ben presto diventato un appuntamento imperdibile delle regate in Primavera.

La prima edizione fu disputata nel Marzo del 1980 e vi parteciparono 60 yacht e 9 imbarcazioni classe J 24 lo spirito delle "Regate di Primavera", come vennero chiamate da subito, era quelle di farne un appuntamento ricorrente di inizio stagione per la vela in Mediterraneo.

Così fu espresso lo spirito della Regata dallo stesso club organizzatore: "Le Regate di Portofino sono sempre state al passo coi tempi, grazie alla riuscita miscelanea di ingredienti e alla fusione dei valori aziendali nell'evento sportivo come qualità, innovazione, creatività e rispetto e tutela dell'ambiente"

L'ingegnere Aldo Zegna celebre imprenditore milanese della moda da sempre molto attivo nello yachting.

Purtroppo l'appuntamento delle regate di Primavera, ebbero una battuta d'arresto nel 1981: nel 1979 vi fu un grave incidente occorso nella regata del Fastnet in Inghilterra Ma l'anno seguente, nel 1982, con la partecipazione del Comune di Portofino ebbe un avvio definitivo che durò ininterrottamente sino al 2006.



Regate a Primavera trofeo Zegna nella splendida cornice del golfo Tigullio a Portofino.

Il trofeo Pirelli festa della vela

Dal 2007 ci fu una staffetta con il trofeo Pirelli e la coppa Aldo Negri con base a Santa Margherita Ligure, il celebre golfo del Tigullio fu ancora protagonista.

Il trofeo Pirelli voluto dalla famiglia del celebre imprenditore lombardo e socio del Club genovese, scomparso ad inizio anno a Portofino e caldeggiato dall'allora celebre genero Marco Tronchetti Provera che ne continuò l'impegno nell'azienda di famiglia.



Giro di boa al "Pirelli" con "cuor di leone" di Ferragamo, progettato da Gremam Freers.



(a sin.) L'imprenditore Leopoldo Pirelli qui sul suo yacht "Seilan III" in una uscita in mare a Portofino.

L'imprenditore Marco Tronchetti Provera è stato dirigente d'azienda alla Pirelli e dalla morte dell'allora suocero Leopoldo, fu amministratore del gruppo dal 1992 al 2023.

Lui stesso appassionato di vela, regatò a lungo sul suo bellissimo yacht "Kauris" uno Wally 77'anche lui ospite fisso della baia di Portofino con un ormeggio privato.



(a des.) Marco Tronchetti Provera armatore di "Kauris" e amministratore del Gruppo Pirelli sino al 2023.

Quella fu una stagione nella quale la vela conobbe un periodo di regate splendido dal 1982, oltre al Trofeo Pirelli e alla Coppa Aldo Negri, erano previsti eventi collaterali importanti, venne infatti creato, per volere dello stesso Beppe Croce, il premio “una vita per la vela” attribuito a figure di rilievo del mondo dello yachting.

Il Premio assegnato per la prima volta nel 1983 all’Ammiraglio Agostino Straulino, grande campione di vela oltre che valente ufficiale della nostra Marina Militare, nel 1984 assegnato al grande velista e campione olimpico danese Paul Elvstrom, in seguito vennero assegnate anche ai progettisti Olin Stephens e German Frers, a Beppe Croce, Presidente della Federazione Internazionale della Vela e a Sir Peter Blake, al navigatore Oliver de Kersauson, ai velisti campioni, Lowell North, Paul Cajard, Russel Coutts e il velaio statunitense Tom Whidden.

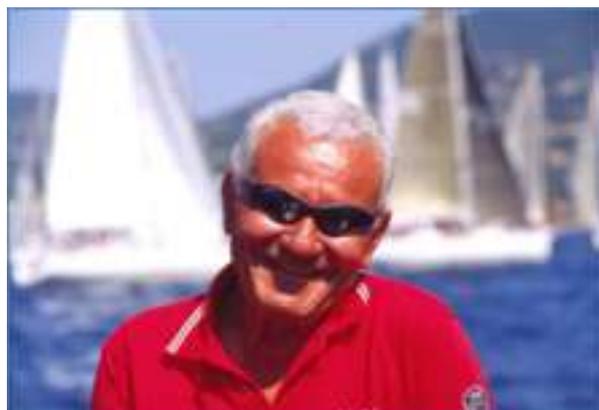
Nel 2001 venne anche organizzata una “regata dei campioni sugli Smeralda 888 alla quale presero parte lo Starista Lowell North, i timonieri Gigi Croce, Paul Cajard, Russel Coutts, i manovratori furono scelti tra gli allievi dello yacht club genovese.

A Erik Tabarly morto nel 1998 nel mare di Irlanda, venne assegnata alla moglie una onorificenza “ad honorem” per il grande navigatore francese. Alla sera si organizzava una cena tra i regatanti organizzata dal ristorante “Splendido” di Portofino con una scenografia suggestiva e molto curata.

Tra i vari artefici del successo della manifestazione c’era il marinaio Rocco Cupido ottimo pilota della Barca Comitato di Regata e Luigi Monaco D’Arianello irrinunciabile componente dei Comitati di Regata abilissimo per la posa dei campi di regata.

Una vera Festa della Vela insomma, curata nei dettagli dallo stesso Yacht Club Italiano diretto in quegli anni da Carlo Croce.

Il valore della regata consisteva nel fatto che le iscrizioni erano aperte a tutti gli yacht di dimensione minima di 30 piedi che concorrevano insieme tra loro, suddivisi in categorie. Lo scopo era di coinvolgere tutti gli yacht grandi e piccoli in una vera festa della vela per quanto possibile, non escludendo nessuno.



(a sin.) Il presidente Carlo Croce per circa venti anni Presidente del sodalizio genovese qui nella sede di Portofino del Club.

(a des, in alto) Il mitico marinaio Rocco Cupido, per molti anni addetto alla conduzione della pilotina “Beppe Croce” nella funzione di Barca Comitato di Regata.

(a des. in basso) Luigi Monaco D’Arianello dinamico direttore sportivo e artefice dei campi di regata a bordo del gommone “Giraglia”.

IL TRICOLORE SUGLI OCEANI DEL MONDO

All'inizio di marzo a Trieste la Nave Scuola "Amerigo Vespucci" - simbolo del Mady in Italy - ha brillantemente concluso il giro del mondo (2023-2025) in un tripudio di esultanza generale nei 28 Paesi dei 5 continenti toccati. I media e tutti i sistemi informativi esistenti a terra e per mare hanno accompagnato e mostrato ampiamente l'evento. Il Notiziario scavando in vecchie memorie con lo scopo di mettere in risalto quanto già fatto da chi ci ha onorevolmente preceduto, pubblica il seguente articolo tratto dalla rivista "L'Italia Marinara" del febbraio 1938.

LA PRIMA CIRCUMNAVIGAZIONE DELLA MARINA ITALIANA (1866 - 1868) ALBERTO TAJANI

Alla primissima circumnavigazione del mondo ossia quella intrapresa nel 1519 da Magellano (che non ne vide il compimento nel 1522) ed effettuata con larga partecipazione d'italiani, ne succedettero altre ed altre nei susseguenti secoli ma è propriamente nel decimonono ch'esse - mirabilmente favorite dipoi dall'applicazione del vapore alla navigazione - perdono la primitiva caratteristica di intenti commerciali e coloniali, di avventura - ed a volte, anche della guerra di corsa e di pirateria - e assumono invece un precipuo nobile intento geografico-scientifico.

Le moderne marine militari hanno al loro attivo numerosissime circumnavigazioni e navigazioni intese allo studio dei mari e di tutto ciò che riguarda la scienza nautica. La prima circumnavigazione della nostra marina fu intrapresa naturalmente con sensibile ritardo rispetto alle tante straniere e ciò per il semplice fatto che fino al 1861 non avevamo ancora una marina nazionale formata appunto in detto anno in seguito alla costituzione del novello Regno d'Italia. Ed è veramente opportuno rievocare oggi questa nostra primissima circumnavigazione sia perchè ricorre giusto un settantennio da quando fu compiuta e sia perchè fu per essa che il nostro Paese poté stringere i primi cordiali rapporti di amicizia - oggi così solennemente consacrati - e di commercio con il remoto Giappone.



La nave prescelta opportunamente per questa prima circumnavigazione nazionale era nuovissima: fu la corvetta a vapore - o pirocorvetta come usavasi dire allora - **Magenta** (foto) costruita in un antico cantiere livornese su piani dell'ingegnere Martini e varata nel luglio 1862; fu l'ultima notevole costruzione navale di Livorno fatta alcun tempo prima che vi sorgesse e si affermasse il rinomato stabilimento Orlando. Dislocava 2552 tonnellate e la macchina di 500 cavalli era stata costruita dalla Casa Penn di Greenwich - la più rinomata costruttrice di motori marini di

allora - mentre le sue batterie contavano ventidue pezzi d'artiglieria. Completamente allestita nell'aprile del 1865, trovavasi nel 1866 a Montevideo e da qui iniziò il suo periplo. A comandante era stato felicemente designato - ed inviato appositamente dall'Italia sulla nave **Regina** - un valentissimo uomo di mare, il capitano di fregata Vittorio Arminjon, già segnalatosi nella spedizione di Crimea e competente scrittore di cose nautiche; comandante in seconda il luogotenente di vascello Libetta. Una ventina di ufficiali compreso uno della marina danese ed un cappellano, costituiva lo stato maggiore ed imbarcarono, inoltre, per gli studi, le ricerche, le esperienze due scienziati di grido, il senatore Filippo De Filippi direttore del museo zoologico di Torino, ed il professore Enrico Giglioli nonché il preparatore naturalista Riasi. Ed ecco ora, in una breve, riassuntiva narrazione, quali furono gli itinerari e le vicende dell'interessante viaggio.

Partita da Montevideo (2 febbraio 1866) pel Giappone, la **Magenta**, dopo una laboriosa navigazione così nell'Atlantico meridionale come nell'Oceano Indiano - per venti sfavorevoli, condizioni climatiche e meteorologiche avverse e per due furiosi uragani - ed attraverso il canale della Sonda, perveniva il 27 aprile (85 giorni di navigazione) a Ratavia, città capitale della grande ed interessante isola di Giava, ove ebbe gentili accoglienze da parte delle autorità marittime olandesi. Il 6 maggio ne ripartiva ed il 15 approdava a Singapore -

la grande base navale inglese all'estremità sud della penisola di Malacca - e qui l'Arminjon trovò le credenziali per i sovrani del Giappone e pel governo cinese. Da Singapore il 26 maggio la **Magenta** risaliva verso nord e, attraversato nella parte più meridionale l'esteso golfo del Siam, giungeva il 4 giugno a Saigon (Indocina francese) ove stette fino all'11 ripartendone pel Giappone e il 5 luglio ancoravasi nella rada di Yokohama, primo porto nipponico aperto già da circa un decennio alle bandiere straniere e d'allora divenuto fiorentissimo e assai trafficante.

“. . . Anche il nuovo Regno d'Italia - traggio dalla bella pubblicazione “Storia delle campagne oceaniche della Regia Marina” edita dall'attivissimo Ufficio Storico della nostra Marina - sentì ben presto la necessità di allacciare relazioni commerciali dirette con i due imperi lontani (la Cina e il Giappone); le richiedevano specialmente gli interessi vitali della prospera industria della seta, alla quale urgeva aumentare la quantità di semi da bachi che già importava in piccola quantità dalla Persia e da Shangai.

”Come nascesse la deliberazione di affidare alla **Magenta** la missione di concludere col Giappone e con la Cina un trattato di amicizia e di commercio è ampiamente riferito dal Giglioli nella sua relazione sul viaggio di questa nave.

“Nel 1864 Marco Minghetti, Presidente del Consiglio e il generale Cugia, Ministro della Marina, pensarono di mandare Cristoforo Negri, capo dei Consolati al Ministero degli esteri, in missione diplomatica a Pekino ed a Yeddo per stipularvi patti simili a quelli già stretti da altre nazioni. La nave da guerra che avrebbe dovuto portarlo, avrebbe approdato al Brasile, al Capo di Buona Speranza, in qualche isola dell'Oceano, in Australia e sulle coste occidentali d'America. Furono invitati i Presidenti delle Camere di Commercio ad indicare quali porti ritenessero di maggiore importanza e i generi commerciali verso cui dovevano specialmente rivolgersi l'attenzione e le ricerche del Governo. Soltanto la Camera di Commercio di Genova presentò un programma di indagini complesso e completo mentre le altre, fra poche segnalazioni di interesse industriale od agrario, si limitarono a raccomandare il commercio del seme da bachi col Giappone”.

Falliti alcuni preliminari tentativi del nostro governo con una speciale missione nipponica che nel 1864 trovavasi a Parigi, si venne nella determinazione di intavolare direttamente trattative col Giappone inviandovi una nave da guerra e stringere con esso le prime relazioni di commercio e di amicizia. Questa fu la missione affidata al bravo Vittorio Arminjon (*foto*) che al suo arrivo a Yokohama vi trovò all'ancora varie navi militari di altre nazioni. Non ostante le difficoltà di ogni genere - precipuamente le locali condizioni politiche-militari - e le notizie provenienti dall'Europa come la guerra austro-prussiana, quella italo-austriaca ecc., che determinavano per noi una oculata condotta per la presenza di bastimenti esteri, l'Arminjon poté condurre a buon porto, con il concorso del nostro Ministro plenipotenziario e degli ufficiali Sanfelice e Arese, tutte le trattative ed il 25 agosto firmavasi solennemente un trattato di 23 articoli con le più onorevoli e amichevoli concessioni commerciali fatte al nostro Paese e stabiliti per esso privilegi e vantaggi ed aperti al nostro commercio i porti di Yokohama, Nagasaki e Hakodate. Alla sottoscrizione seguì un intenso scambio di cortesie, di reciproche cordiali visite e di doni. “Contrariamente alle previsioni pessimistiche - riproduco nuovamente ed opportunamente dal citato volume dell'Ufficio Storico della R. Marina - le accoglienze fatte alla **Magenta** furono sempre e dovunque molto cordiali e la cortesia, ch'è spiccata qualità del popolo giapponese, divenne anche più espansiva dopo la conclusione del trattato. Questa constatazione insieme al modo come le trattative si svolsero, stanno a testimoniare il senno politico ed il tatto di cui il comandante Arminjon dette prova. Egli riuscì in un momento delicato della politica interna giapponese ad ottenere in pochi giorni quanto il governo italiano desiderava, mentre geloso custode del prestigio del nostro Paese, si adoperava in pari tempo ad infondere quel rispetto che egli voleva prendesse subito buona radice in quelle popolazioni che ancora non ci conoscevano”.

La **Magenta**, frattanto, durante la sua permanenza nelle acque giapponesi, aveva soccorso e liberato la corvetta francese **Laplace**, incagliatasi nel golfo di Yeddo e il 1° settembre lasciò Yokohama per Shangai ove pervenne il giorno 10. Il 24 a Taku nella Cina - narra il Gallizioli, storiografo della Marina italiana - gli sforzi dell'Arminjon, validamente coadiuvato dai luogotenenti di vascello Marocchetti e Candiani, dopo circa un mese e mezzo di trattative, dapprima lente a causa di certe rituali cerimonie imposte dal celeste impero, ebbero



un altro successo diplomatico ed il 26 ottobre venne concluso un trattato di commercio a Pekino. Ambedue i trattati, giapponese e cinese, furono inviati subito in Italia per mezzo dell'ufficiale Arese.

Toccati alcuni altri approdi - e non parlo per brevità di varii consueti incidenti di navigazione - la **Magenta** il 19 dicembre 1866 era ad Hong-Kong ove l'Arminjon si adoprò lodevolmente a distogliere alcuni connazionali dall'esercitare la tratta dei "coolies" e ove portò per primo un valido soccorso alle navi britanniche da guerra **Themis** e **Zephir** che avevano subito un deleterio scoppio di munizioni. La **Magenta** dopo un mese di permanenza ad Hong-Kong ne ripartiva il 18 gennaio 1867 ma vi faceva ritorno due giorni dopo per sbarcarne in cattive condizioni di salute, l'insigne scienziato De Filippi che sventuratamente vi decedeva. La **Magenta** sostava poi nuovamente a Batavia per urgenti riparazioni al timone e da qui andò in Australia (maggio 1867), a Melbourne e a Sidney ove venne accolta con grandi manifestazioni di giubilo dagli italiani colà residenti. Passando poi a settentrione della Nuova Zelanda, traversò l'Oceano Pacifico, approdava il 12 agosto al porto peruviano di El Callao e volgendo poi a sud ancoravasi il 25 settembre a quello cileno di Valparaiso e qui l'Arminjon sostò lungamente per vedere che piega prendesse una rivolta scoppiata al Perù e per essere pronto a ritornarvi in caso di eventuale protezione dei nostri connazionali.

Da Valparaiso la **Magenta** salpò, diretta al sud, il 13 ottobre 1867 e penetrata nei canali (English Narrows) della Patagonia vi vennero diligentemente effettuati notevoli rilievi topografici e idrografici - completando e rettificando i precedenti inglesi - e tre baje fra le coste e l'isola Wellington ebbero rispettivamente i nomi di Magenta, Arminjon, Libetta e quello di Giglioli un'isoletta. La **Magenta** seguiva poi il tortuoso cammino dello stretto di Magellano, ne usciva il 6 dicembre ed il 17 approdava a Montevideo da dove ripartiva il 2 gennaio 1868 - scambiando clamorosi saluti con una divisione navale italiana composta dai bastimenti **Regina**, **Ercole**, **Veloce** - e dopo una buona traversata dell'Atlantico il 15 marzo era a Gibilterra, il 26 a Cagliari e finalmente il 28 a Napoli ove concludevasi felicemente il lungo, interessante e ben riuscito periplo durato oltre due anni attraverso gli oceani Atlantico, Indiano e Pacifico. L'Arminjon - meritatamente promosso capitano di vascello e poi ammiraglio - aveva così eccellentemente assolto il suo complesso compito politico-diplomatico-geografico-scientifico-commerciale che procurò all'Italia i primi trattati e le prime relazioni col Giappone e con la Cina e che dette uno splendido contributo agli studi oceanografici dei quali il Giglioli, continuando l'opera già intrapresa con il compianto De Filippi, adunò una messe veramente cospicua. Il Giglioli espose questi risultati scientifici e ci dette la pittoresca descrizione del periplo nella bell'opera "*Viaggio intorno al globo della R. corvetta Magenta*" mentre da parte sua l'Arminjon pubblicava i due volumi "*Il Giappone e il viaggio della R. corvetta Magenta*" e "*La Cina e la missione italiana nel 1866*". Aggiungo ancora che la giovanissima nostra Società Geografica e per essa il suo illustre presidente e fondatore Cristoforo Negri - conferì, dopo il compimento del viaggio, la grande medaglia d'oro di benemerita all'Arminjon. E le relazioni così bene iniziate nell'Estremo Oriente non rimasero sterili, che anzi furono lodevolmente continuate ed intensificate dalla marina nazionale e nel solo susseguente decennio si ebbero i viaggi della **Principessa Clotilde** (1868-71), **Vettor Pisani** (1871-73), **Governolo**, **Vedetta** (1872-74), (1871-1877), **Cristoforo Colombo** (1877-79).

Una legge del 1875 - proposta dal ministro Saint-Bon e dal Parlamento approvata - destinò alla radiazione un gran numero di nostre navi da guerra e fra esse vi fu compresa anche la **Magenta**. La sua memoria, per altro, rimase viva per molti anni nella nostra armata ed anche oggi possiamo degnamente ricordare questa vecchia ed onorata corvetta come la benemerita pioniera delle grandi navigazioni della marina italiana.



Stato Maggiore della "Magenta" al suo ritorno in Italia.

... QUANDO LA STORIA CONTINUA

È davvero piacevole poter constatare che recentemente una vecchia notizia di 85 anni fa pubblicata dal Notiziario venga raccolta così da poter avere un interessantissimo seguito. Le barche hanno un'anima e, soprattutto quelle famose hanno anche una storia che attraversa i secoli.

YACHT DEL XX SECOLO

Spett. Redazione,

desidero aggiornare i nostri lettori in merito al destino di due storici racer a vela quali *Meteor V* e *Shamrock V*, illustrati dalla Rivista Nautica del marzo 1940, come da riproduzione a pag. 20 e 21 nel numero 149 - gennaio 2025 della nostra rivista.

Ben vero, i due mega-yacht, avevano iniziato a battere la nostra Bandiera prima della Seconda Guerra Mondiale e, grazie alla digitalizzazione e messa on line del Lloyd's Register of Yachts (<https://hec.lrfoundation.org.uk/archive-library/lloyds-register-of-yachts-online>) possiamo apprendere che nel 1946 *Meteor V* era ancora di proprietà di Luigi Orlando, mentre nel 1947 risulta di proprietà di Re Faruq, e il nome viene cambiato in *Feid el Bihar*.

Il numero 73 - dicembre 2018 della nostra rivista contiene notizie su *Feid el Bihar*, e soprattutto una foto tratta dall'Archivio Riccardo Carbone che attesta la presenza dell'ex *Meteor V* all'ormeggio nel porto di Capri il 2 agosto 1952, mentre all'esterno è ancorato un altro storico mega-yacht, ma a motore, *El Marhousa*, come da [foto n. 1 e 2](#). In relazione a entrambi rimando all'indicato n.73 della nostra rivista e posso aggiungere che *Feid el Bihar* risulta riportato nel registro degli yacht sino al 1958: poi demolito?



Foto 1.

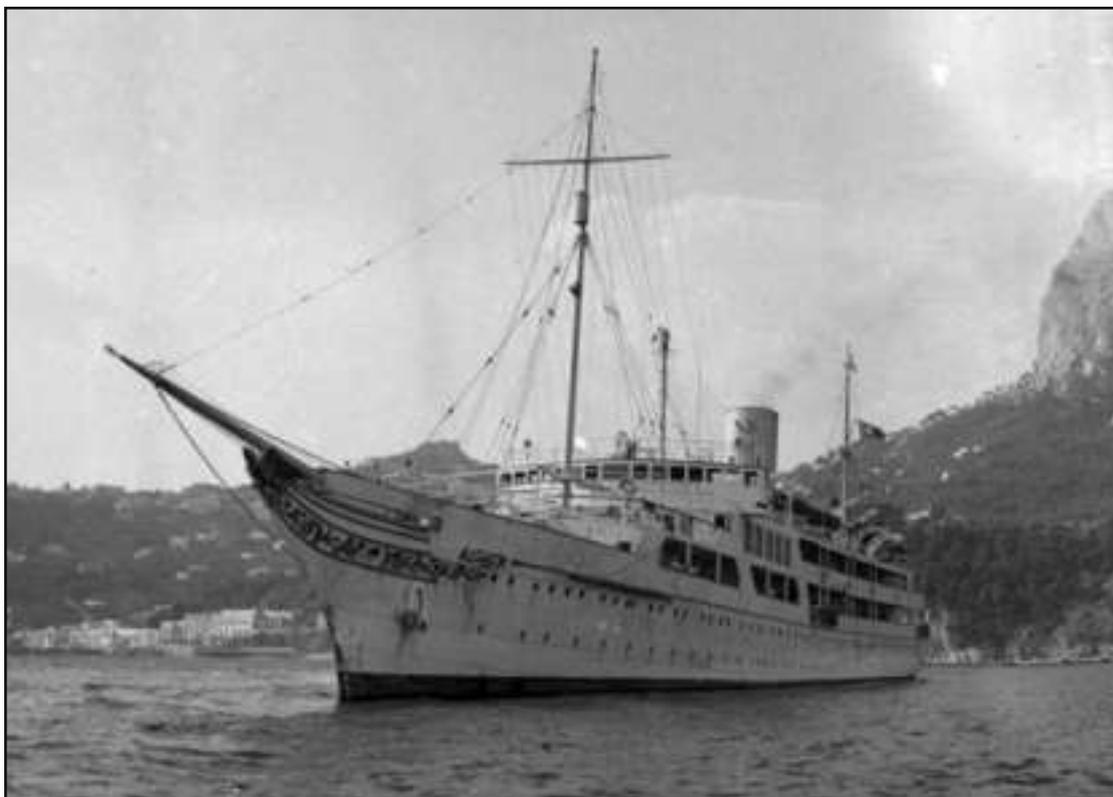


Foto 2.

Per quanto riguarda il Classe J *Shamrock V* (foto n. 3) per praticità mi sono rivolto a Wikipedia, che conferma che nel 1937 era di proprietà di Vittorio Crespi, e ci informa: “Crespi ribattezzò la barca *Quadrifoglio*, apportandole le prime modifiche necessarie a renderla adatta all'uso per crociera, incluso un nuovo armo a ketch. *Quadrifoglio* rimase alla famiglia Crespi fino alla morte di Vittorio, nel 1969. Passò quindi all'imprenditore sardo Piero Scanu e nel 1974 fu utilizzata per le riprese del film Travolti da un insolito destino nell'azzurro mare d'Agosto. Nel 1975 l'imbarcazione fu sottoposta a estesi lavori di ristrutturazione presso i cantieri Camper & Nicholson di Gosport, dove era stata costruita. Nel 1986 il J fu acquistata dalla Lipton Tea Company, che lo donò al Museum of Yachting di Rhode Island, dopo averlo nuovamente battezzato *Shamrock V*. La barca fu quindi sottoposta a un restauro, curato da Elizabeth Meyer (che aveva già restaurato *Endeavour*,



Foto 3.

altro yacht appartenente alla classe J), e fu riportata, per quanto possibile, allo stato originario. Nel 1989 *Shamrock V* disputò la prima regata della classe J, incontrando *Endeavour* al largo di Newport, dove aveva disputato le regate di Coppa America quasi sessant'anni prima. Nel 1995 *Shamrock V* passò alla International Yacht Restoration School. Nel 1998 passò nuovamente di mano, partecipando alla Antigua Classic Yacht Regatta insieme agli altri due yacht della Classe J originali, *Velsheda* ed *Endeavour*, e vincendo la competizione. Tra il 1999 ed il 2001 fu sottoposta a estesi lavori di ristrutturazione presso il Pendennis Shipyard di Falmouth, continuando poi a partecipare a diverse regate di barche d'epoca.”

Molti cordiali saluti alla Redazione e ai lettori.

LE PRIME REGATE D'ALTURA NEL MEDITERRANEO

Siamo agli albori delle regate della vela d'Altura nel Mediterraneo. 20 concorrenti così suddivisi: 5 Italiani, 2 Spagnoli e 13 Francesi. Sono previste due tappe: la Saint-Tropez-Ajaccio (miglia 133) e la Ajaccio-Ischia (miglia 271). La seconda tappa è vinta brillantemente dall'italiana "Orsa Minore" dello Spot Velico Marina Militare al comando del Ten. Col. Gianni Pera, indimenticabile pioniere dello sport velico della nostra Marina. (dalla rivista "Vela e Motore, settembre 1950).

Da Saint-Tropez ad Ischia per le bocche di Bonifacio (1950)

di GISL

La propaganda per il mare svolta in questi ultimi tempi dal nostro massimo sodalizio nautico, lo Yacht Club Italiano, punta particolarmente su due settori dello yachting a vela: le regate di triangolo e le regate d'alto mare. Le regate d'alto mare, per i motivi già segnalati in precedenza, primo fra tutti l'elevato costo dei trasporti, sono ormai la manifestazione nautica che convoglia al mare un numero sempre maggiore di appassionati e bisogna riconoscere che gran parte di questo successo è dovuto proprio all'intelligente e tenace opera organizzativa e propagandistica svolta in tal senso dei dirigenti dello Yacht Club Italiano capitanati da uno dei pionieri della Vela Italiana il Marchese Paolo Pallavicino.

La Saint-Tropez (Var)-Ajaccio (miglia 133) vinta brillantemente dal francese *Dahu III* del Sig. Grand Champ des Raux e la Ajaccio-Ischia (miglia 271) vinta altrettanto brillantemente dall'italiano *Orsa Minore* dello S.V.M.M., Comandante il Ten. Col. Gianni Pera, sono le due grandi Manifestazioni d'alto mare a carattere internazionale della stagione 1950.

La bella iniziativa dell'Union Nationale des Croiseurs e dell'Yacht Club Italiano, organizzatori delle due regate in argomento, ha riunito in cordiale e cavalleresca competizione agonistica gli yachtsmen di diverse nazioni mai sazi di conoscere ed ammirare le infinite bellezze delle più importanti mete crocieristiche, con il concreto risultato di un sempre maggiore rafforzamento delle relazioni sportive tra le varie nazioni praticanti la navigazione da diporto.

La sosta dei concorrenti a Saint-Tropez, nell'attesa della partenza, è stata oggetto di premurose attenzioni da parte della Société Nautique de Saint-Tropez la quale ha offerto in loro onore un ricevimento. Il Signor

Schneider, Presidente dello Yacht Club de France ed il Sig. Combastet hanno rispettivamente offerto il giorno prima della partenza, un cocktail nelle loro belle ville situate nei dintorni di Saint-Tropez.

Hanno partecipato alla prima regata d'alto mare, con partenza da Saint-Tropez il 2 Agosto, venti yachts divisi nelle diverse classi, come da tabella. Hanno tagliato il traguardo di partenza della seconda regata d'alto mare ad

N. velico	Nome dello yacht	Nazionalità	Yacht club	Nome del Proprietario	Settore di corse del tempo
CLASSE SPECIALE					
710	<i>Alice</i>	Italia	Y.C.I.	Borano	1.1120
710	<i>Alice</i>	Italia	Y.C.I.	Borani	1.0972
---	<i>Aile Blanche</i>	Francia	Y.C.F.	Feljusster	1.1650
---	<i>Alice</i>	Spagna	R.C.N.B.	Sala Mora	1.2120
---	<i>Orion</i>	Spagna	R.C.N.B.	Bertrand	1.2600
CLASSE II Dobleton Libera					
700	<i>Vela</i>	Italia	Y.C.I.	Vitali	0.7922
F.27	<i>Aile II</i>	Francia	Y.C.F.	Peri	0.8060
553	<i>Dahu III</i>	Francia	Y.C.F.	Grand Champ	0.7477
508	<i>Juriel</i>	Francia	Y.C.F.	Blauguet	0.8445
560	<i>Douglas</i>	Francia	Y.C.F.	Bellou	0.8170
412	<i>Windrush</i>	Francia	Y.C.F.	Degre	0.8149
Dobleton "A"					
509	<i>Gubien</i>	Francia	Y.C.F.	Gevanian	0.7391
71	<i>VGI</i>	Francia	Y.C.F.	Moutte	0.7780
512	<i>Martini II</i>	Francia	Y.C.F.	Cayol	0.7960
CLASSE III					
458	<i>Vela</i>	Italia	---	Centurione Scotti	0.7167
722	<i>Orsa Minore</i>	Italia	S.V.M.M.	S.V.M.M.	0.6740
583	<i>Steward</i>	Francia	---	De Haax	0.6790
511	<i>Bacri</i>	Francia	---	Holligauer	0.6867
538	<i>Jackie</i>	Francia	---	Boulaton	0.7447
CLASSE IV					
565	<i>Belle del Rio</i>	Francia	---	Biviere	0.5024

Ajaccio il giorno 5 Agosto gli stessi yachts della prima prova tranne i francesi *Aile Blanche*, *Wiki*, *Bacri*, *Jackie Belle de Rio* e l'italiano *Helen* perchè impossibilitati per sopravvenuti impegni.

Prima di fare una sommaria relazione dello svolgimento delle due crociere in parola, desideriamo dare rilievo all'alta classe dei concorrenti, equipaggi che alla bravura uniscono la passione per questa branca dello yachting

a vela che, come nelle regate di triangolo delle classi internazionali al disotto dei 14 metri e mezzo, non è limitata a pochi, ma aperta ad un numero molto maggiore di appassionati siano questi anziani, giovani o signore, nonché alla competente collaborazione offerta dell'Ing. Beppi Scarpa per il controllo delle stazze.

Tra i francesi, ottimi **Dahu III**, due volte vincitore nella sua classe e primo e secondo nella classifica generale delle due regate d'alto mare: **Ariel** secondo arrivato nella sua classe ad Ajaccio; **Enchanteur**», condotto dal competente e popolare Bellon, Presidente della Société Nautique de Marseille; **Maitness II** condotto dal bravo Cayol e meritevoli di un particolarissimo elogio **Bacrif**, una deriva con a bordo il famoso yachtsman e dirigente francese Jean Peytel e **Stemael** una specie di canoa equipaggiata da giovanissimi, entrambi per l'audacia con cui hanno affrontato la traversata da Saint-Tropez ad Ajaccio con condizioni di mare e di vento veramente preoccupanti, riuscendo a vincere brillantemente tutte le avversità della navigazione.



Il principe Ricciardi di Fondi, presidente della giuria, il comandante Arcigrete e il comandante Gianni Pera, vincitore della crociera Cannes-Ischia, subito dopo l'arrivo.

Tra gli italiani, **Orsa Minore**, condotto dal Comandante Pera e dal Tenente Paventi, primo arrivato della sua classe a Porto d'Ischia e primo nella classifica generale della seconda regata: la prima prova per condizioni di vento e di mare particolari non ha permesso a questo nuovissimo 24 piedi R.N.S.A. di dar prova delle sue possibilità; **Helen** condotto dall'appassionatissimo Marchese Giulio Centurione Scotto, vincitore della sua classe nella prima regata, **Alvee**, con a bordo i fratelli Francis e Beppe Ravano, vincitore della sua classe nella prima crociera; encomiabile **Altair** condotto dal Dr. Giuseppe Recchi, giunto primo nella sua classe ad Ischia, che ritiratosi nella prima regata a causa della rottura del bompresso, dopo la riparazione ha raggiunto subito il porto di Ajaccio per prendere la partenza della seconda regata, **Yega** condotto dal bravo Dr. Corrado Vitali, con a bordo il Dr. Gian Luigi Lagorio Serra attivissimo membro del Comitato di regata.

Tra gli spagnoli, i bellissimi **Orion** e **Altair** aventi il primo a bordo il Sig. Bertrand con famigliari tra gli ospiti il fratello del Generale Franco ed il secondo il Commodoro del Real Club Nautico de Barcelona, Sans Mora con famigliari ed ospiti.

A testimonianza della grande importanza attribuita a tali regate i Ministeri della Marina Militare francese ed italiana hanno distaccato per la scorta ed eventuale assistenza dei concorrenti due unità e precisamente la fregata **Croix de Lorraine** e la corvetta **Folaga**.

Passiamo ora brevemente allo svolgimento delle due regate d'alto mare.

Saint-Tropez - Ajaccio (12 Agosto 1950)

Nella mattinata i bollettini metereologici annunciavano forti colpi di vento sulle coste della Corsica e della Sardegna, il tempo era nuvoloso e si verificavano frequenti rovesci di pioggia e pertanto la partenza, prevista per le ore 14, veniva rinviata alle ore 16. Ristabilitosi il tempo, tagliavano il traguardo di partenza alla Torre del Portalet, con i motori piombati, gli yachts concorrenti in due tempi e precisamente alle 16 quelli della classe R.O.R.C. ed alle 16 e 30 minuti quelli della classe speciale. Partenza al lasco con maestrale leggero che ha permesso - fino all'uscita del Golfo di Saint-Tropez - la navigazione al lasco addirittura in poppa. Numerosi concorrenti hanno issato lo spinnaker. Non appena superata la meda che segna le secche prospicienti il promontorio che chiude il golfo di Saint-Tropez, tutti gli yachts si sono messi in rotta diretta per Ajaccio sempre sospinti dal "mistral" che li ha accompagnati per tutta la regata consentendo loro una andatura che dal lasco iniziale è successivamente passata al gran lasco ed alla poppa. Mano a mano che gli yachts si allontanavano dalla costa, mare e vento andavano frattanto aumentando considerevolmente di forza tanto che già dopo una quindicina di miglia di regata, i concorrenti della classe R.O.R.C venivano raggiunti e superati dai grandi yachts della classe speciale, che con tutta o quasi la loro vela al vento, procedevano ad una velocità veramente elevata. Durante la notte il vento, e di pari passo il mare, sono andati sempre aumentando fino a

raggiungere il massimo della loro violenza tra le 4 e le 6 del mattino del giorno successivo quando quasi tutti i concorrenti si trovavano già in vista della costa corsa. La fregata francese *Croix de Lorraine* che ha scortato magnificamente i concorrenti, mantenendosi per tutta la regata, con accorti spostamenti, in vista di quasi tutti gli yachts ha calcolato che, nel momento di maggiore intensità, il mare abbia raggiunto la forza 4/5 ed il vento una velocità di circa 70 km. all'ora. Solamente dopo aver superato le Sanguinarie il gruppo di piccole isole poste all'estremità del promontorio che chiude a nord il grande Golfo di Ajaccio, il mare ha cominciato lentamente a calmarsi e il vento a scemare di intensità tanto che nelle ultime otto miglia di regata, svoltasi nell'interno del Golfo, alcuni yachts trovandosi in lotta serrata a brevissima distanza gli uni dagli altri, hanno potuto alzare nuovamente lo spinnaker. L'arrivo ad Ajaccio è avvenuto con mare calmo e con vento appena fresco.

Per effetto della violenza delle onde e della intensità del vento pochissimi concorrenti hanno potuto conservarsi sulla rotta prestabilita. Quasi tutti si sono quindi trovati in vista della Corsica più o meno spostati verso settentrione rispetto all'entrata del golfo di Ajaccio, caratterizzata, come si è detto, dal gruppo delle Isole Sanguinarie. Una delle pochissime unità che ha toccato esattamente le Sanguinarie risulta essere lo yacht Helen del Marchese Giulio Centurione Scotto.

* * *

Se si esclude il ritiro dello yacht italiano *Altair*, dovuto alla rottura del bompreso, avvenuta poche miglia al largo di Saint-Tropez, l'abbandono dei piccoli yachts francesi *Jakie* e *Belle de Rio*, avvenuto per cause imprecisate, e la fortunatamente evitata collisione tra l'italiano *Alvee* ed il francese *Dahu III*, nessun incidente è venuto a turbare il regolare svolgimento della regata. Tutti gli yachts concorrenti, dai più grandi ai più piccoli, hanno dimostrato di essere dotati di una attrezzatura tale da poter sopportare senza danni navigazioni in condizioni di mare e di vento particolarmente dure e l'aver brillantemente superato le non lievi difficoltà incontrate in questa regata ne è prova tangibile.

L'arrivo dei concorrenti nel porto di Ajaccio previsto, a causa del fortissimo vento favorevole incontrato durante la traversata, per la notte tra il 3 ed il 4 Agosto è avvenuto con un anticipo assolutamente imprevedibile nella mattinata di giovedì 3 Agosto e gli yachts hanno tagliato il traguardo d'arrivo tra le 10 e le 12 a brevissima distanza l'uno dall'altro.

L'accoglienza che Ajaccio ha riservato ai concorrenti è stata veramente entusiastica. Un numero enorme di persone attendeva sulla banchina del porto e tutti hanno dimostrato grande interesse per le barche, per i partecipanti e per lo svolgimento della regata. Questa folla ha gremito quasi senza interruzione la banchina cui erano ormeggiati gli yachts per tutti i tre giorni in cui essi hanno sostato ad Ajaccio per aumentare ancora notevolmente nelle ultime ore precedenti la partenza per porto d'Ischia cui hanno assistito indubbiamente alcune migliaia di persone e che è stata salutata da un buon numero di imbarcazioni che hanno seguito i concorrenti per un bel tratto.

I proprietari degli yachts, su invito del Sindaco di Ajaccio per venire incontro al desiderio che gli era stato espresso dalla popolazione, hanno alzato il gran pavese sulle loro unità ed appena ormeggiati hanno ricevuto la visita dell'Addetto Consolare Italiano di Ajaccio che si è posto a loro disposizione per tutto quanto potesse occorrere nonché quella del Console Generale di Bastia spiacentissimo di non aver potuto trovarsi all'arrivo a causa dell'imprevisto anticipo.

Classif.	Nome dello yacht	Tempo Reale	Tempo com.
CLASSE SPECIALE			
1°	<i>Alvee</i> (I)	18h 24'	18h 14'
2°	<i>Orion</i> (S)	18h 34'	20h 29'
3°	<i>Altair</i> (S)	17h 35'	21h 08'
4°	<i>Aile Blanche</i> (F)	18h 04'	22h 12'
ritirato	<i>Altair</i> (I)	---	---
CLASSE II			
<i>Divisione Libera</i>			
1°	<i>Dahu III</i> (F)	18h 17'	13h 40'
2°	<i>Ariel</i> (F)	17h 34'	13h 50'
3°	<i>Yago</i> (I)	18h 32'	14h 41'
4°	<i>Windrush</i> (F)	18h 11'	14h 48'
5°	<i>Aile IV</i> (F)	18h 26'	14h 50'
6°	<i>Enchanneur</i> (F)	18h 32'	13h 06'
<i>Divisione "A"</i>			
1°	<i>Gabian</i> (F)	18h 22'	14h 19'
2°	<i>Maitas</i> (F)	18h 10'	14h 21'
3°	<i>W'ala</i> (F)	18h 14'	14h 55'
CLASSE III			
<i>Divisione Libera</i>			
1°	<i>Helen</i> (I)	18h 17'	13h 49'
2°	<i>Sirazel</i> (F)	20h 04'	13h 54'
3°	<i>Baerij</i> (F)	21h 31'	14h 11'
6°	<i>Oran minore</i> (I)	22h 08'	15h 55'
ritirato	<i>Jakie</i>	---	---
ritirato	<i>Belle de Rio</i>	---	---
CLASSIFICA GENERALE			
1°	<i>Dahu III</i>	II	13h 40'
2°	<i>Helen</i>	III	13h 49'
3°	<i>Sirazel</i>	III	13h 54'
4°	<i>Ariel</i>	II	13h 50'
5°	<i>Baerij</i>	III	14h 11'
6°	<i>Gabian</i>	II	14h 19'
7°	<i>Maitas II</i>	II	14h 21'
8°	<i>Yago</i>	II	14h 41'
9°	<i>Windrush</i>	II	14h 48'
10°	<i>Aile IV</i>	II	14h 50'
11°	<i>W'ala</i>	II	14h 55'
12°	<i>Enchanneur</i>	II	14h 55'
13°	<i>Oran minore</i>	II	14h 00'
14°	<i>Alvee</i>	III	15h 25'
15°	<i>Orion</i>	speciale	18h 14'
16°	<i>Altair</i>	speciale	20h 29'
17°	<i>Aile Blanche</i>	speciale	21h 08'
			22h 12'

Classifica prima regata.

La serie dei festeggiamenti in onore dei crocieristi è stata di gran lunga superiore a quanto prevedeva il programma. Nel pomeriggio del 3 Agosto, alle ore 19, vi è stato un cocktail al “Bar du Golfe”, alle ore 12 del 4 Agosto ve ne è stato un altro a bordo della Fregata francese *Croix de Lorraine*, ormeggiata al Molo dei

Classificati per classi	Nome dello yacht	Tempo compensato
CLASSE SPECIALE		
1°	<i>Altair</i> (I)	57h 58' 36"
2°	<i>Altair</i> (S)	58h 45' 05"
ritirato	<i>Orion</i> (S)	
ritirato	<i>Alce</i> (I)	
CLASSE II		
1°	<i>Daku III</i> (F)	57h 52' 19"
2°	<i>Ariel</i> (F)	61h 29' 24"
3°	<i>Enchanneur</i> (F)	62h 16' 50"
4°	<i>Vega</i> (I)	65h 24' 17"
5°	<i>Windrush</i> (F)	67h 53' 13"
ritirato	<i>Gobias</i>	
ritirato	<i>Aile IV</i>	
ritirato	<i>Maitnes II</i>	
CLASSE III		
1°	<i>Orca minore</i> (I)	57h 13' 04"
2°	<i>Stemael</i> (F)	62h 35' 25"
CLASSIFICA GENERALE		
1°	<i>Orca minore</i> (I)	57h 13' 04"
2°	<i>Daku III</i> (F)	57h 52' 19"
3°	<i>Ariel</i> (F)	61h 29' 24"
4°	<i>Enchanneur</i> (F)	62h 16' 50"
5°	<i>Stemael</i> (F)	62h 35' 25"
6°	<i>Vega</i> (I)	65h 24' 17"
7°	<i>Windrush</i> (F)	67h 53' 13"

La classifica della seconda regata.

bordeggiando spirando il vento in direzione esattamente contraria a quella che doveva essere seguita per raggiungere lo stretto di Bonifacio.



In navigazione con mare mosso. In primo piano la M.s.a Isabetta Centurione.

Alcuni yachts, tra cui l'italiano *Altair*, non appena superato Bonifacio, hanno seguito per un certo tratto la costa orientale della Sardegna, cosa questa che li ha particolarmente favoriti in quanto essi hanno potuto poi usufruire durante tutta la regata di un vento un po' più fresco e costante. Quelli che invece si sono subito diretti verso levante hanno incontrato frequenti zone di bonaccia, vento sempre leggero ed hanno lasciato a sud tutte le burraschette non usufruendo quindi del loro vento. Questi ultimi hanno quasi tutti avvistato terra all'altezza di Capo Miseno, incontrando vento fresco che, in poppa, li ha sospinti, perfettamente in rotta, per Ischia, dalle prime ore del pomeriggio del giorno 8 fino verso le 22 dello stesso giorno.

Al traverso di Ventotene il vento è però caduto lasciando posto ad una bonaccia quasi completa tanto che alcuni yachts che si trovavano presso Ventotene al calare della sera del giorno 8 e che quindi contavano di superare le

Cappuccini, alle ore 18,30 del pomeriggio dello stesso giorno vi è stato un ricevimento offerto dal Sindaco di Ajaccio nella residenza Comunale ed alle 22, ha avuto luogo la premiazione dei concorrenti che si è svolta all'Ammiragliato. Il 5 Agosto alle ore 12, vi è stato un altro cocktail offerto dal Senatore corso Musso nella sua casa ed a questo ha fatto seguito, tra le 13 e le 17, una colazione nel parco del Castello del Duca Pizzo di Borgo, sito ad una quindicina di km. da Ajaccio.

Distribuite ai concorrenti le istruzioni di regata a cura del Dr. Gian Luigi Lagorio Serra, membro del Comitato di Regata, con la collaborazione del Comandante la Fregata francese *Croix de Lorraine* e del Conte Peraldi, Presidente del Sindacato d'iniziativa della Corsica, la partenza degli yachts per porto d'Ischia è avvenuta il 5 Agosto in bolina con vento leggero e gli yachts hanno subito iniziato il bordeggiamento indispensabile per uscire dal golfo di Ajaccio incrociandosi con frequenza. Anche dopo aver superato Capo Muro ed essere quindi usciti dal golfo i concorrenti sono stati costretti a continuare il

Il vento si è sempre mantenuto molto leggero sia durante la notte che nel giorno successivo. Il mare era calmo. Lo stretto di Bonifacio è stato attraversato in gruppo sia dagli yachts delle classi del R.O.R.C. che da quelli della classe speciale. Il passaggio dei primi è avvenuto tra le 14 e la 15 del giorno 16 mentre quello dei secondi all'imbrunire dello stesso giorno. Anche dopo aver superato Bonifacio e per tutta la regata fino ad Ischia, il mare si è mantenuto calmo e il vento leggero, intervallato da frequenti zone di bonaccia e da qualche burraschetta, che ha particolarmente favorito chi vi è incappato.

venti miglia circa che li separavano da porto Ischia in poche ore hanno potuto approdare solo la mattina successiva. Le rotte più appropriate sono state seguite dagli italiani *Orsa Minore* e *Altair* e dal francese *Ariel*. Gli arrivi ad Ischia si sono susseguiti, ad intervalli più o meno lunghi, dalle primissime ore del giorno 9 Agosto sino al primo pomeriggio del giorno stesso.

In navigazione con mare mosso. In primo piano la M.sa Isabetta Centurione.

Il servizio di scorta dei concorrenti è stato espletato, nel tratto Ajaccio-Bocche di Bonifacio, dalla Fregata francese *Croix de Lorraine*, dalla Corvetta italiana *Folaga* e dal rimorchiatore italiano d'alto mare *Atlante*; nel secondo tratto, ossia in quello da Bonifacio ad Ischia, dalla sola Corvetta *Folaga*. Tutte e tre le suddette navi hanno svolto un servizio veramente prezioso mantenendosi sempre in stretto contatto con gli yachts concorrenti e suscitando in tutti i partecipanti un vivo senso di compiacimento.

Ischia, a cura del Comitato di regata composto degli yachtsmen Sigg. Ing. Piero Ferrari, René Levainville, Miguel Sans Mora, Prof. Enrico Altavilla, Conte Nando Avogadro di Collobianco, Avv. Augusto Cesareo, Principe Gismondi Chigi, Avv. Alfonso Franciosi, Avv. Luigi Mazzella, Avv. Guglielmo Waschimps e Dott. Gian Luigi Lagorio Serra, ha offerto in onore dei concorrenti un ruscitissimo pranzo all'Albergo Belvedere seguito da un ricevimento al Monkey Bar con la partecipazione del cantante Roberto Murolo.

Al Monkey Bar ha avuto luogo la distribuzione dei premi ai vincitori.

Ottimo il funzionamento della Giuria, composta di competenti sportivi quali Don Riccardo De Sangro Principe di Fondi, Avv. Cesare Ratti, Ten. Col. Giovanni Arciprete, che ha contribuito validamente alla riuscita di questa grande regata che chiude il ciclo delle manifestazioni d'alto mare a carattere internazionale indette dallo Yacht Club Italiano d'intesa con la Union Nationale des Croiseurs, manifestazioni utilissime dalle quali scaturisce una grande forza richiamante non solo il fior fiore del turismo nautico straniero, ma che incrementa un importante e soddisfacente movimento turistico interno destinato a valorizzare sempre più le attrattive vecchie e nuove delle nostre isole e delle mete crocieristiche più importanti. (GiSL§) *(foto: vita di bordo)*



Le imbarcazioni "Orion" e "Altair" nel porto di Ischia.

PITTORI DI MARINA

La straordinaria ed anche toccante figura di un cittadino di Meta di Sorrento, prima ufficiale della marina Borbonica e poi pittore della Regina d'Inghilterra a Londra dove le sue spoglie mortali sono invano in attesa essere traslate come da suo desiderio testamentario.

ITALIANO L'ULTIMO PITTORE ALLA CORTE D'INGHILTERRA

Eduardo de Martino, nato a Meta di Sorrento, ricevette la "patente reale" della regina Vittoria. Ebbe grande successo all'estero dove morì nel 1912. Fu probabilmente il più grande marinista italiano.

AMM. RENATO SICUREZZA

Nonostante l'intimo contatto che geograficamente e storicamente la nostra Patria ha con il mare, la pittura di marina è un genere che in Italia ha ancora oggi pochi cultori, sia come autori, sia come estimatori di questo particolare filone artistico.

Per pittura di marina si intende quel genere di pittura che ha come elementi figurativi essenziali il mare, le navi, gli ambienti e gli eventi navali; non è quindi una pittura per così dire generica, ma è una pittura mirata ad un soggetto ben preciso, con tutti i suoi risvolti ed anche con i suoi limiti. La pittura di marina è quindi un genere artistico del tutto autonomo, anche se necessariamente circoscritto. E richiede non solo quella competenza generica di tipo artistico, che deve essere naturale appannaggio di ogni pittore, ma anche una competenza specifica nel campo delle tecniche di costruzione, degli equipaggiamenti, delle manovre della nave, nonché della storia e dell'ambiente in cui la nave opera e dei fenomeni ad esso collegati. Va rilevato che spesso il mare viene dipinto anche da pittori nel senso più ampio del termine, e in questi casi è spesso utilizzato come sfondo, o come paesaggio generico. Ma solo quando c'è la felice combinazione tra capacità artistica da un lato e conoscenza del "mestiere del mare" dall'altro (intesa quest'ultima come impegno in attività marittime, militari o mercantili che siano) solo da questo connubio nasce l'artista di marina o, con una sola parola, il "marinista". Il marinista quindi deve avere una conoscenza tecnica della nave, meglio ancora se vissuta in prima persona, con una buona pratica di imbarco; deve infatti conoscere sia la nave di oggi e di ieri, per poterla rappresentare nella maniera più corretta e precisa, sia l'ambiente mare, con tutte le sue manifestazioni.



Ufficiale della Marina Borbonica

Il felice connubio cui si è accennato si è verificato in Italia poco più di un secolo fa, in una terra legata al mare per antica tradizione, quella della penisola sorrentina, nelle immediate vicinanze di Amalfi, la più antica e meno nota delle Repubbliche Marinare. Eduardo de Martino nasceva a Meta di Sorrento nel marzo del 1838, ultimo di otto figli, dopo tre femmine e quattro maschi. Il padre, Salvatore, era "primo pilota" cioè tenente di vascello, della Real Marina delle Due Sicilie, e venne a mancare quando il piccolo Eduardo aveva solo due mesi. All'epoca Meta aveva una popolazione di circa 6500 anime, per la gran parte dedita ad attività legata al mare, sia nel campo della costruzione dei velieri sia in quello dell'armamento. E fu quindi in un ambito sostanzialmente marittimo che il giovane Eduardo crebbe maturando la sua precoce inclinazione artistica in una costante consuetudine con il mare.

Nel 1849, a poco più di 11 anni, seguendo l'esempio del fratello maggiore Gennaro, entrò nell'Accademia Navale di Napoli; iniziò quindi lo studio di quelle discipline che avrebbero dovuto farne un ufficiale della Marina borbonica; ma non trascurò di frequentare anche i corsi serali dell'istituto di Belle Arti.

Presso l'Accademia Navale seguì con vivo interesse i corsi di architettura navale, dedicandosi particolarmente alla realizzazione di modelli e di particolari di allestimento, precisi fin nei minimi dettagli; in seguito fu sempre

in grado di costruirsi, in legno o in cera, il modello della nave che poi avrebbe dipinto.

In quel periodo così importante per la sua formazione ebbe anche modo di fare qualche viaggio all'estero, naturalmente stando imbarcato.

Per l'Italia intanto maturavano "tempi unitari"; nel 1861 le "province meridionali" furono annesse al Piemonte e la Real Marina delle Due Sicilie confluì nella Marina sarda, dando origine, esattamente il 17 marzo 1861, alla Regia Marina del novello Regno d'Italia. E fu così che il de Martino, nel 1863, all'età di 25 anni, si ritrovò ad essere sì "Piloto di terza classe", vale a dire "Guardiamarina", ma non nella marina borbonica, bensì, in quella sabauda. La fusione delle due marine non fu affatto una cosa facile; per lunghi anni le scuole navali rimasero separate, una a Napoli ed una a Genova, e solo nel 1881 nacque l'Accademia Navale di Livorno, finalmente unico istituto di formazione per ufficiali della Regia Marina italiana. Si trattava comunque di unificare non solo le scuole, ma anche le mentalità ed il pensiero; di ritrovare cioè nel mare una comune tradizione ed una spinta all'effettiva unione operativa.

Specie agli inizi i "piemontesi" non devono essere stati molto teneri con i "napoletani", che a torto erano mal giudicati dai primi, forse per qualche episodio non proprio edificante che si era verificato nella marina borbonica proprio poco prima dell'annessione. Va subito chiarito che in generale il comportamento della flotta borbonica nei fatti siciliani del 1860 e nei confronti dei garibaldini fu quanto mai blando; se non di "tradimento vero e proprio" certamente si può parlare di tradizione di "inquietudine e di leggerezza", come dice il De Cesare. Vi erano stati in particolare due episodi che avevano gettato ombre sinistre sul comportamento degli ufficiali borbonici. Il primo è quello del tradimento del Comandante Conte Anguissola, che consegnò la sua nave, la corvetta Veloce a Garibaldi. La nave fu ribattezzata Tukory dal nome di un giovanissimo ungherese caduto nell'assedio di Palermo. Buona parte dell'equipaggio, la bassa forza, fedele alla casata regnante, chiese ed ottenne di rientrare a Napoli e i fratelli dell'Anguissola, per riscattare l'onore della famiglia, si arruolarono come soldati semplici nell'esercito borbonico. L'altro episodio è il tentativo di cattura del vascello Monarca nel porto di Castellamare di Stabia da parte del Tukory, organizzato dallo stesso comandante del Monarca, il Capitano di Vascello Vacca, con accordi segreti con il Persano. Va poi detto che il tentativo abortì miseramente; il Vacca, non volendo essere compromesso, al momento giusto lasciò la nave e il più anziano a bordo rimase il suo secondo, il C.F. Guglielmo Acton: costui, all'oscuro di tutto, organizzò una magnifica difesa del bastimento dagli attacchi dei bersaglieri e dei marinai del Tukory che dovettero battere in ritirata.

Si comprende quindi come la fiducia dei piemontesi nei napoletani fosse alquanto limitata, e di tale situazione probabilmente soffrì anche il giovane de Martino.



Napoli 1888. Rivista navale in onore del Kaiser. In primo piano lo yacht reale "Savoia" che porta l'insegna del Vice Ammiraglio Acton. Il quadro è conservato presso l'ufficio dell'Ammiraglio Comandante il Dipartimento Marina Militare del Basso Tirreno.

La breve carriera militare del de Martino

Si è già detto che il De Martino fu nominato "Piloto di terza classe" nel 1863, cioè due anni dopo l'unificazione delle Marine. Ma forse egli era già pilota nel 1860; c'è infatti un "ex-voto" del 1861 in cui egli si qualifica appunto con questo grado.

Nel 1864 è promosso sottotenente di vascello e con tale grado è riportato nell'Annuario Ufficiale della Marina sia nel 1866 che nel 1867, ma non compare invece nell'edizione del 1868. Nel 1866 era imbarcato con l'incarico

di ufficiale di rotta della pirocovetta *Ercole*, destinata alla stazione navale dell'America Meridionale; il 7 maggio di quell'anno l' *Ercole* incorse in un grave incidente di navigazione mentre si trovava nello stretto di Magellano. Viene istintivo pensare che l'ufficiale di rotta potesse essere in qualche modo coinvolto; ed è anche probabile che la situazione di rapporti precedentemente descritta facesse sentire la sua influenza; infine è quasi logico ritenere che tra un comandante forse "piemontese" e un sottotenente di vascello "napoletano", la bilancia pendesse a favore del primo. Fatto sta che la responsabilità dell'incidente fu fatta ricadere totalmente sul de Martino, il quale certamente vide compromessa da questo fatto ogni possibilità di carriera e maturò la decisione di dare le dimissioni e di lasciare la Marina. Cosa che fece nel 1868, a 30 anni di età, dopo un ulteriore periodo di imbarco, prima sul rimorchiatore *Calatafimi* (forse un periodo di "punizione") e poi sulla fregata *Euridice* per la campagna di istruzione dei sottotenenti di vascello nel Mar Baltico.

Il Sud America

De Martino si stabilì a Montevideo in Uruguay; piuttosto rapidamente si fece notare nei circoli di marina per le sue capacità artistiche. Entrato nelle grazie di alcuni ammiragli brasiliani, fu presentato all'imperatore Dom Pedro II di Braganza, buon amico dell'Italia, anche per aver sposato nel 1843 Teresa Cristina, figlia di Francesco I delle Due Sicilie; e non è da escludere che questo fatto abbia facilitato in qualche modo il successo del de Martino. L'artista iniziò una frenetica attività pittorica, tutta di grande successo, per enti statali, notabili e circoli nautici.

Una produzione validissima, ancora oggi conservata con orgoglio in musei nazionali e circoli di marina in Uruguay, Argentina e Brasile. Ebbe quindi onori, riconoscimenti e successo finanziario.

Alla corte di San Giacomo

Nel 1876, a 38 anni, dopo aver prodotto quasi 350 quadri e sposato una graziosa brasiliana diciottenne, decise di lasciare il Brasile, sia perché il mercato era ormai abbastanza saturo, sia perché si sentiva attratto da ambienti e sfide nuove. Si recò infatti a Londra, cioè al centro della più qualificata tradizione pittorica marinista.

Si era in pieno periodo vittoriano e i fatti di marina venivano tenuti in grande considerazione. Munito di lettera di presentazione dell'imperatore Dom Pedro, il de Martino non ebbe difficoltà nell'introdursi a Corte ed a stringere legami con le personalità più eminenti dell'Ammiragliato britannico. Anche qui le sue opere furono subito apprezzate e non poteva essere altrimenti perché si trattava di un lavoro di grande pregio e qualità, ad elevata caratura artistica, ma nello stesso tempo aderente alla storia navale, che spesso illustrava, ed all'architettura navale. Divenuto buon conoscente di Edoardo VII, sia prima sia dopo che diventasse re succedendo a sua madre la regina Vittoria, lo accompagnò spesso nei suoi viaggi per mare, ideando per lui numerosi albi da disegno, ora conservati al castello di Windsor. Fu anche amico del Kaiser Wilhelm II, che non mancava di visitare il suo studio durante le sue visite a Londra, e che lui andava a trovare in Germania due volte l'anno, a gennaio per il compleanno e a giugno per la settimana Velica di Kiel.



Dipinto nel 1894 rappresenta una regata disputata a Kiel con in primo piano il cutter imperiale "Meteor".

E per motivi artistici frequentava New York, per l' "America's Cup", l'isola di Wight per gli eventi sportivi e l'ancoraggio britannico di Spithead per quelli navali.



1899 New York. Regata di Coppa America tra "Columbia" e "Shamrock I".

Ebbe in definitiva successi finanziari e onori grandissimi anche in Inghilterra.

Tra questi il più grande fu la nomina nel 1894 a "Marine Painter in thè Ordinary to Her Majesty", cioè Pittore di Marina di ruolo di Sua Maestà, la Regina Vittoria. La nomina gli fu confermata da Edoardo VII nel luglio del 1901 ed infine da Giorgio V nel 1910. Dopo la sua morte l'incarico di pittore di corte non fu più assegnato. Ebbe riconoscimenti da numerosi paesi, anche dall'Italia, alla quale egli si sentì sempre legato; nel 1882 fu nominato Cavaliere dell'Ordine della Corona d'Italia, titolo che gli era particolarmente caro; era infatti conosciuto ovunque come "Chevalier de Martino". Amava dire, a sottolineare i suoi sentimenti patriottici: "Ditemi che sono un cattivo pittore, ma non ditemi che sono un cattivo italiano"; e nel giardino della sua casa londinese, su un bel pennone di nave la domenica alzava il Tricolore, che spesso dipingeva anche su qualche nave dei suoi quadri. Nostalgia di esule, ma anche attaccamento ad una patria dalla quale si era allontanato ancora giovane, e che in fondo, anche per i modi di questo distacco, non aveva conosciuto bene. Il suo successo a Corte non mancò di causargli invidie locali anche sprezzanti; a volte veniva infatti definito "giullare di corte", ma con la sua indole aperta e la sua condotta artistica sempre altamente professionale seppe ben barcamenarsi. Dipinse oltre 2500 quadri a olio che si trovano nelle Americhe, in particolare Argentina, Brasile, New York e Montevideo, e in quasi tutti i Paesi europei. Un suo quadro, quello della corazzata FujiYama, è conservato all'interno del Palazzo Imperiale di Tokyo. In Italia troviamo suoi quadri presso l'Ammiragliato di Napoli, in Accademia Navale, nel palazzo del Quirinale, nella Galleria di Arte Moderna, nella sala Consigliare del Comune di Meta, al Comune di Sorrento e in collezioni private. Due suoi dipinti a olio sono conservati presso il National Maritime Museum di Greenwich. Un'opera artistica che perseguì con tenacia e ostinazione e realizzò con grande aderenza storica fu la serie dei grandi quadri dedicati alla battaglia di Trafalgar. La serie di cinque quadri fu acquistata nel 1913 da Giorgio V per 12.000 sterline; oggi si trova esposta lungo la Privy Purse Staircase di Buckingham Palace.

Epilogo

Dopo un'intensa attività professionale ed una impegnativa vita pubblica, come la sua posizione di pittore di corte richiedeva, il de Martino morì a all'età di 74 anni e fu sepolto nel cimitero cattolico di St. Mary in Harrow Road. In un suo testamento del 1901 il de Martino aveva espresso un desiderio diverso: "In caso di morte desidero essere trasportato a Meta, mio paese natio, e vicino a mia madre e famiglia che ho tanto amata, e ancora più il mio caro germano Gennaro". Una volontà che deve ancora essere realizzata. Nell'opera del de Martino possiamo distinguere tre periodi. Il primo quello della sua giovinezza, fino alle dimissioni dalla Marina, quando dipingere era già un'esigenza, ma non ancora la "professione"; in qualche suo quadro giovanile troviamo forse un certo manierismo, una eccessiva cura dei dettagli; ma c'è già l'impronta di un artista di forte personalità. Il secondo periodo è quello della permanenza in sud America; l'arte è abbracciata con passione e convinzione, anche perché è da questa attività che il pittore trae da vivere; i colori sono quelli caldi e solari del mare del sud. Il terzo periodo infine è quello londinese, di gran lunga il più significativo, della piena maturazione artistica, della professionalità al più alto livello. C'è comunque nell'opera di de Martino un motivo conduttore sempre presente; la sua grande coerenza pittorica e la più attenta osservanza dei fatti tecnici e storici. Oggi la fama del de Martino è un po' "appannata" dal tempo, ma ciò è in un certo senso comprensibile e probabilmente dovuto ad un limite stesso di una pittura "a soggetto". Varrebbe la pena però di procedere ad un inventario completo dell'opera almeno "italiana" del pittore, e a qualche restauro, in alcuni casi quanto mai necessario; il tutto finalizzato ad una mostra che rivaluti il nome di un uomo che ha dato lustro al nostro Paese.

CON GLI ITALIANI SUI BANCHI DI TERRANOVA

Una rara testimonianza di 80 anni fa ci permette di conoscere quanto fosse avanzata tecnologicamente l'Italia nella pesca industriale del merluzzo sui Banchi di Terranova.. "I Grandi Banchi di Terranova sono un gruppo di bassi fondali sud-est dell'isola canadese di Terranova che coprono una superficie di 282.500k km2 e si estendono fino a circa 480 km dalla costa. La scarsa profondità, variabile tra 25 e 100 metri e l'incrocio tra la calda corrente del Golfo e la fredda corrente del Labrador che sollevano dai fondali le sostanze nutritive ne fanno una delle zone più pescose al mondo". (fonte Wikipedia)

IL MERLUZZO DIVENTA BACCALA' di FIDENZIO PERTILE

Prima di dirvi come noi, sul Genepesca 1 si lavorava il merluzzo appena pescato, cioè come lo si trattava lo si preparava e in una parola lo si trasformava, conviene che vediamo in quali maniere può essere conservato questo pesce. A parte il fatto che in notevoli quantità è anche consumato fresco, due sono le lavorazioni principali (la terza la vedremo poi): quella dello stoccafisso e quella del baccalà.

Lo stoccafisso, che costituisce il metodo più semplice economico e sotto certi aspetti perfetto, si produce quasi esclusivamente in Norvegia e nell'isola di Sàkalin, poiché ben poca importanza bisogna assegnare finora ai tentativi russi sulla costa di Murmansk e all'annunciato ritorno dell'Islanda ad un'organizzazione istituita su criteri industriali di ampia portata e vasta estensione. Per circostanze davvero provvidenziali dal marzo al luglio in parecchie regioni della Norvegia settentrionale soffia un fortissimo vento freddo e asciutto che, senza far congelare il merluzzo - poiché il gelo, così come il caldo, ne farebbe scoppiare tessuti e fibre, - compie naturalmente l'opera dei pescatori essiccando le migliaia e migliaia di esemplari ittici, opportunamente decapitati, ripuliti delle interiora, lavati con acqua salsa, ed appesi per la coda alle pertiche o anche sciorinati sulle stuoie. In altri paesi questo sistema porterebbe alla putrefazione della pescagione, nella Scandinavia invece porta alla maturazione di quel prodotto, che può essere consumato anche a distanza di due tre anni e che è tanto ricercato su certi mercati.

L'unico luogo, come si diceva, che presenti le stesse condizioni ambientali è l'isola di Sàkalin, dove i Giapponesi hanno recato un intenso sviluppo alla produzione dello stoccafisso, da essi consumato in forte



quantità. Tuttavia non lo possono esportare in Europa, poiché a fargli percorrere per mare la linea del mezzogiorno potrebbe essere pregiudizievole per l'integrità igienica, dovendosi traversare zone torride; mentre che la strada del Pacifico dell'America e dell'Atlantico è troppo lunga e quindi troppo costosa per un prodotto così economicamente povero. Lo stoccafisso, perciò, è un prodotto dei paesi che si trovano in quelle determinate

zone geografiche e climatiche. Differentemente, il baccalà può essere prodotto da qualunque paese, purché invii sui banchi la sua flotta di pescherecci.

Due sono le maniere di conservazione, che si possono effettuare su un battello espressamente attrezzato, quella principale della salagione e quella sussidiaria della congelazione. Vediamo come queste si svolgono, con minuzioso procedimento, poiché sul *Genepesca 1°* le praticavamo entrambe.

Il merluzzo è tutto in coperta, massa gelatinosa metallica guizzante per il rollio della nave irrequieta entro le pareti perentorie dei cassoni; la rete intanto ara il fondo sabbioso per trarre a bordo nuova preda da sostituire a quella che i pescatori esauriscono con lavoro esatto regolare ordinato.

In coperta la prima operazione è la cernita del materiale da salare compiuta in base alla grandezza, il merluzzo troppo piccolo e magro viene ributtato a mare assieme agli altri pesci. (Ecco perchè in un'ottima giornata con un bottino di settanta ottanta tonnellate di pescagione, in stiva scendono soltanto diciotto venti tonnellate di merluzzo lavorato e salato). Passati uno ad uno in altro scomparto, gli esemplari migliori vengono subito afferrati da un pescatore, infissi con la testa in un chiodo e, con un coltello affilatissimo e puntuto, squarciati con un solo taglio dalla gola alla pancia. L'uomo entra con la mano nel cavo ventrale, strappa il fegato che, trasportato dall'acqua d'una gronda, confluisce in una canestra, le altre interiora le butta in un



altro canale perchè si convoglino verso gli scoli che portano in mare, delizia agli appetiti dei gabbiani.

Da un secondo pescatore schiantata la testa sulla mezzaluna d'una ghigliottina di legno, il merluzzo finisce nelle mani d'un terzo il quale, con un coltello dalla lama quadrata e tagliente come un rasoio, stacca dalla carne i due terzi superiori della spina dorsale, il corpo precipita in una vasca ove si sciacquerà abbondantemente. Questa di togliere la spina dorsale è l'operazione che richiede maggior perizia abilità precisione, I provetti agiscono con l'indifferenza di chi per passatempo taglia le pagine d'un libro, ma sanno di non strappare o seghettare gli strati dermici e di non far versare inutilmente il sangue, che combinandosi col sale deve condire di sapore il gusto caratteristico di questo commestibile.

Convenientemente lavato d'ogni impurità, il merluzzo viene portato a ceste alla boccaporta della stiva e qui gettato dentro. Sotto, sono i due salatori; con la pancia aperta e rivolta all'insù il pesce viene disposto ordinatamente a strati e ricoperto da una mano uniforme di sale: è una specie di muraglia spessa e greve, in sezione appare formata di corsi bianchi e rosa.

In Italia, poi, si completerà questa lavorazione in appositi stabilimenti perfettamente attrezzati e modernamente organizzati, che nulla hanno da invidiare a quelli similari dell'estero. Anzitutto, scelto secondo la taglia, viene abbondantemente lavato del sale; quindi è rimesso in istiva, ad una temperatura sugli otto gradi, perchè con la pressione scoli l'acqua. Questo è il baccalà "pressato". Da tale stadio, con un'esposizione all'aria aperta sui ventotto gradi - o artificialmente in ambienti adatti - si prepara il baccalà cosiddetto "stile". Da quest'altro stadio infine, rimesso nuovamente a scolare umidità e grasso, vien preparato il tipo "secco", che può essere



conservato a lungo anche in paesi caldi. Il processo artificiale dell'essiccagione si svolge incamerando in apposite gallerie il merluzzo grezzo e tostandolo mediante aria riscaldata con radiatori a nafta o a carbone, e proiettata violentemente con giganteschi ventilatori).

L'organizzazione del lavoro sulla coperta della nave è disposta secondo un criterio logico ed ordinato, il processo avviene come per le fabbricazioni in serie, gli uomini agiscono in concordia ed in fervore, senza intervento di macchine e di strumenti, li aiuta soltanto l'acqua che provvede a trasportare i fegati da una parte e i rifiuti dall'altra, quelli raccolti come una crema molliccia nel canestro, questi ammuccati sottomurata per essere spinti attraverso lo sportello nelle onde. Tutta quest'opera non ha riposi la si sospende solo quando la cala è proprio scalognata oppure si hanno avarie oppure si deve sostituire la rete oppure si cambia posizione, sennò ha inizio il primo giorno della campagna e si conclude quando l'ultima stiva è zeppa, così la gente deve sopportare gli umori del tempo che sui banchi sono sempre

fastidiosi, e deve lavorare nelle raffiche del nevischio come sotto i gelidi acquazzoni o tra le nebbie opache e snervanti.

Il merluzzo di dimensioni inferiori ai sessanta centimetri e altri degli esemplari di fauna marina pregiata - l' "haddock" l' "halibut" e certa specie di sogliole gigantesche e gustosissime - vengono congelati, icuneati in cassette o legati a mazzi sono calati nella stiva frigorifera dove la temperatura, mantenuta costante sui meno 20°, li irrigidisce e quasi pietrifica, conservandone integre le qualità e proprietà igieniche e cucinarie. Dopo una permanenza di qualche giorno in questa cella, il prodotto viene portato nell'attiguo deposito alla stessa temperatura. I fegati raccolti e lavati abbondantemente finiscono a poppa, ove è l'impianto per l'estrazione dell'olio ad uso medicinale.

Queste sono le lavorazioni che avvenivano a bordo del *Genepesca I°* e anche sugli altri sei pescherecci di bandiera italiana, presenti sui banchi durante la mia campagna.

(Veramente gli altri sei vapori, poiché erano troppo piccoli, uno raggiungeva le ottocento tonnellate di stazza, ma i rimanenti erano proprio barchetti di appena trecento, quando avevano le stive piene, in media ogni quindici venti giorni, andavano in porto e scaricavano tutto il merluzzo, che veniva

poi prelevato da un grosso piroscampo da carico e trasportato in Italia, ove si provvedeva a compiere il ciclo della lavorazione). Ma nulla del merluzzo dovrebbe essere gettato a mare, molti piroscampi stranieri utilizzano anche i residui delle lavorazioni principali. Così, come del resto fanno a terra i popoli boreali dediti a questo genere di pesca, le guance la lingua le uova e le vesciche natatorie possono essere conservate in sale o in ghiaccio o seccate, e le uova possono dare anche una mostarda molto ghiotta simile al caviale. Tutta la parte ossea, dalla testa alla spina dorsale, cotta disseccata macinata, dà una farina adoperata sia nei beveroni dei quadrupedi sia come concime fertilizzante. Anche l'olio che si ricava dalle interiora è usato nei saponifici e nelle concerie di pelli.

Oltre che prolifico in grado eccezionale e quindi di largo e popolare consumo, il merluzzo è dunque un pesce integralmente utile e sfruttabile dall'uomo. Ci avevate mai pensato?



CANOTTAGGIO STORICO

Tra i meriti di Sergio Pepe, che non sono assolutamente pochi, c'è quello, da ex canottiere, di aver aperto l'ingresso sul Notiziario alla storia del canottaggio e di storia ce n'è tanta.

La nascita del campo di regata al Lago di Patria

di **VINCENZO PALOMBA E SERGIO PEPE**

con foto di **RICCARDO CARBONE**

(parte terza e ultima)

La regata clou del 26 maggio 1960, in occasione dell'inaugurazione del nuovo campo di regata, è quella degli otto fuoriscafo, che si contendono la Coppa Eduardo Pepe.

Dal momento che questo articolo è pubblicato sulla rivista del Centro Studi Tradizioni Nautiche, è opportuno ricordare l'origine di quello che per decenni fu un tradizionale appuntamento delle ammiraglie fuoriscafo dei Circoli Nautici campani.

La Coppa, in origine denominata Città di Napoli, fu messa in palio dall'avv. Eduardo Pepe, all'epoca Presidente del Comitato XI Zona della FIC e del Circolo Canottieri Savoia. L'avv. Pepe, in occasione della riunione a Firenze del Consiglio Federale del 18 marzo 1957, annunciò di offrire la Coppa, riservata agli otto fuoriscafo esordienti. La prima edizione della Coppa Città di Napoli si svolse il 28 settembre 1958 e fu vinta dal C.N. Posillipo con l'equipaggio composto da Gaetano Cuccurullo, Antonio Esposito, Nicola Guida, Ciro Triunfo, Franco Fulfaro, Roberto Albarella, Nicola Anzoino, Enrico Spezie, tim. Guido Marra (foto n. 1, 2 e 3)



Foto 1.

La Coppa "Città di Napoli", vinta dal Posillipo

Se un giorno mi dicessero che Eduardo Pepe, il decano dei Presidenti dei Circoli Nautici cittadini, il Presidente del nostro Comitato di canottaggio, è sceso in una canoa per sgranchirsi un po' i muscoli, state certi che, pur a conoscenza delle sue settantasette primavere, non proverei alcuna meraviglia.

Quella forza d'animo, quel non so che di ardore, oseremmo dire giovanile, il più delle volte si trasfonde e si comunica a chi gli sta vicino, facendogli sgorgare dal profondo del cuore tutta la passione per questo o quello sport.

Egli che da giovane è stato un bravo atleta, un eccellente schermidore, un ottimo nuotatore, un agguerrito skipper; è giusto, però, che ami e segua col maggiore degli interessi quell'attività agonistica praticata più a lungo e che ha dato a Lui le migliori soddisfazioni, le più grandi vittorie: il canottaggio.

Era giusto, anzi sarebbe più appropriato dire era naturale, quindi, che, trovandosi una sera a dirigere una discussione piuttosto animata, sorta in Comitato, sul come spingere ed incoraggiare i giovani verso quest'ultima attività agonistica, decidesse di offrire una coppa: «La Città di Napoli», da assegnarsi a canottieri i quali, per conquistarla, scendessero a regata in una barca di tipo olimpico, quale l'otto fuori sculmo, per poi prendere parte e distinguersi in altre competizioni d'alto livello.

Due equipaggi del Posillipo, uno dell'Accademia Aeronautica, ed un altro dell'Y.C.C. Savoia, rispondendo al suo appello, si allineavano sulla stessa linea d'acqua, nel tratto di mare antistante il porticciolo di Mergellina, per prendere il via alla «Città di Napoli», il pomeriggio del 28 settembre.

La cronaca di quella regata già da altri è stata fatta sin nei minimi particolari. È stata raccontata, palata dopo palata, la lotta serrata fra gli equipaggi del Posillipo e dell'Accademia. Gli aumenti dell'uno e quelli dell'altro; il serrate vertiginoso dei rossoverdi, e quello non meno forte, ma leggermente più fiacco degli Aquilotti di Nisida.

6'38"2 il tempo dei vincitori.

In quel 6'38"2, vi è stato chi, però, ha trovato per qualche istante, più interessante volgere lo sguardo verso Eduardo Pepe che verso gli equipaggi regatanti.



Il Gen. Uff. Eduardo Pepe, Presidente del Comitato Campeno della F.I.C., con la coppa «Città di Napoli» da Lui donata.

In Lui vi si leggeva lo sforzo e la tensione del canottiere in gara; il dolore degli ultimi i quali, malgrado ce la mettessero tutta, non riuscivano a farcela; la gioia dei vincitori.

La coppa che il D'Artagnan del canottaggio, come è stato giustamente definito Eduardo Pepe per la Sua nobile figura, ha bacato prima di consegnare agli otto ragazzi rossoverdi; la stretta di mano data al dinamico presidente del nostro sodalizio Gaetano Cerbone; le parole di ringraziamento e di elogio dette da quest'ultimo al decano dei Presidenti, ci hanno sinceramente commossi.

E nel commiato, ci hanno fatto chiaramente comprendere che una attività agonistica come il canottaggio, in una città come Napoli, non potrà mai aver fine, perché essa è affidata a uomini che per lo sport remiero hanno avuto ed avranno sempre una grande passione.

RENATO RIBAUD

Comunicato

A seguito della premeditata manifestazione d'insolitezza, nonché del contegno scortato ed indisciplinato, di alcuni canottieri, durante la premiazione, la sera del 29 ottobre, il Consiglio Direttivo, a tutela del patrimonio morale e sportivo del Circolo, ha adottato il provvedimento di espulsione nei confronti di due atleti, responsabili di avere promossa la manifestazione e, maggiormente, per avere pronunciato frasi offensive nei confronti dell'allenatore.

L'espulsione è stata comunicata alla F.I.C. per i provvedimenti conseguenti e, particolarmente, per l'esclusione definitiva dei colpevoli da ogni attività sportiva.

Il Consiglio Direttivo ha inoltre sospeso per quattro e tre mesi da ogni attività sportiva, e dalla frequenza al Circolo, altri cinque vogatori responsabili di avere preso parte alla manifestazione suddetta.

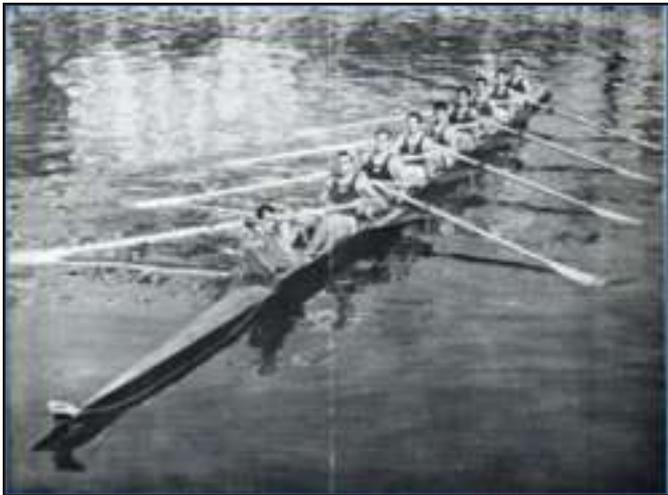


Foto 3.



Foto 4.

Nella foto n. 4 l'equipaggio e l'allenatore Valerio Perentin con la Coppa; in piedi da sinistra: Nicola Guida, Gaetano Cuccurullo, Ciro Triunfo, Valerio Perentin (allenatore), Nicola Anzoino, Antonio Esposito, Franco Fulfaro, accovacciati da sinistra: Enrico Spezie, Guido Marra (timoniere), Roberto Albarella.

L'anno successivo, il 23 gennaio 1959, improvvisamente muore l'avv. Eduardo Pepe e così lo ricorda l'avv. Gaetano Cerbone, storico Presidente del C.N. Posillipo (foto n. 5).

Non solo il Circolo Savoia deve individuare un nuovo Presidente, ma anche il Comitato della XI Zona FIC. La Presidenza del Comitato viene affidata al dott. Pasquale Bevilacqua, storico vogatore e dirigente del Circolo

il centro Posillipo - gennaio 1959

Eduardo Pepe

Non ricordo più chi ha scritto che l'umanità ha più bisogno di uomini buoni che di uomini illustri. E' una frase che dice da bambino, non ha più importanza, e, sia lo scrivo agli anni, nulla sempre più convincente che la buona prova o l'aver sempre fatto male, ottusi o fregolosi approcci di diplomazia raggiungibili con altre vie. Quando poi alla buona si appropinquo del tema di intelligenza, forza e dignità, allora si può veramente dire che l'uomo ha compiuto tutto in una rivoluzione ed ha diritto all'orgoglio ed al rispetto di questi lo considero.

Eduardo Pepe era tra questi pochi civili: era perché la sua dignità ha costato il coraggio umano di un'intera città.

Natura al suo livello umano e rappresentativo del Governo, del Clero, della Magistratura, della Forza Armata; gli uomini più insigni dell'Arte e della Scienza, funzionari ed uomini rappresentativi del popolo; gente onesta, disposta, disposta, disposta, onesta, onesta che avevano voluto offrire, una ragione oggi, un momento onesto di grandezza all'uomo che si era, per decenni, chinato sulla loro sofferenza materiali e spirituali con amore profondo, per aiutarlo. E' l'immagine anche noi, gli sportivi, noi che lo ammiravamo forse più profondamente e più naturalmente di tutti questi gli altri, noi che lo amiamo ancora a qualsiasi esempio di

essere afferrando ad una disciplina sportiva che nasce negli anni verdi e che distaccando si accomiava per fatto la vita.

Eduardo Pepe, uomo, per momento uomo e forse più, è rimasto fedele agli sport del mare con la stessa tenerezza della prima navigazione che lo aveva in scialuppa e fondo i naufragi in una stanza accademica, per sentirlo la vittoria.

L'uomo, valente, il dirigente onestissimo, il Presidente per abitudine, e in una parola il capo di tutti noi, si fu sempre, onestissimo con la sua amara, commovente con la sua presenza.

Che potrà dimenticare i suoi giorni che saranno ogni e fatto del mare e ogni manifestazione romana, ogni riunione di dirigenti ed atleti?

La sua parola nella rappresentazione di essere, il suo punto sempre il abbraccio, il suo sguardo, fatto in forza che proveniva dalla sua personalità, il compiacimento, e, quasi, il tramonto fatto con la sua gente.

Salteranno il ricordo di una giovinezza irrimediabile, di una amara delusione, che si prendeva e si affacciava, quella mattina che rivedo negli occhi del mio figlio e che per sempre non è anche morto.

Per questo credo, che si accomiava per fatto la vita, Eduardo Pepe sarà presente nel nostro cuore e nel momento la memoria.

GASTONE CERBONE

Foto 5.

Italia, che manterrà l'incarico sino al 1973. Tra i primi atti del nuovo Comitato è la decisione di intitolare la Coppa Città di Napoli a Eduardo Pepe e così nel 1959 viene disputata la prima edizione della Coppa Eduardo Pepe, vinta dal Circolo Italia con Mario Antonelli, Federico Ricciuti, Ezio De Bonis, Sergio Quatela, Salvatore Aiello, Mario Mussomeli, Antonio Venitelli, Lucio Florino, tim. Paolo Stampa. La Coppa Eduardo Pepe, già Città di Napoli, sarà messa in palio sino al 2018. Non resta che auspicare che il nuovo Comitato Regionale, cui è affidata dal 1958 la Coppa, la vorrà rimettere in palio. Del resto, dopo la Lyststrata, disputata per la prima volta nel 1909 e la Coppa Alfredo Pattison nel 1919, la terza per anzianità è la Coppa Eduardo Pepe.

Dopo il necessario excursus storico, torniamo al Lago di Patria, dove il 26 maggio 1960 scendono in gara per la prima volta gli otto fuoriscafo. Ancora una volta la rivista Il Canottaggio ci giunge in aiuto: apprendiamo così che alla regata partecipano sia gli otto seniores che si contenderanno la Targa Eduardo Pepe, sia gli otto allievi esordienti in fuoriscafo.

Ancora una volta l'Archivio Fotografico Riccardo Carbone è indispensabile. Infatti, documenta l'ampio margine con il quale l'otto seniores della Canottieri Napoli giunge primo, aggiudicandosi la Targa (*foto n. 6*)



Foto 6.

Nella *foto n. 7* gli equipaggi esausti dopo l'arrivo. In primo piano l'otto esordienti del Savoia, secondo classificato con Paolo De Feo, Ciro Petrone, Massimo Abbatangelo, Luca Fusco, Antonio Laraia, Antonio Campo, Pasquale Postiglione, Eugenio Bertonazzi, tim. Vincenzo Barattolo.

Nella *foto n. 8* l'avv. Guido Pepe, figlio di Eduardo e futuro Presidente del Savoia, del Comitato di Zona FIC e del Comitato Regionale del CONI, consegna la Coppa all'otto esordienti del C.N. Posillipo, composto da Andrea Colaianni, Luigi Coppola, Antonio Reo, Gennaro Visconti, Adolfo Cannavale, Mario Memoli, Leopoldo Lucibelli, Carlo Parlato, tim. Guido Marra. Lo stesso equipaggio in jole si era già aggiudicato la Coppa Lysistrata disputata il 24 aprile 1960.

Nella *foto n. 9* l'otto seniores della Canottieri Napoli si avvicina al pontile per ricevere la Targa Eduardo Pepe. L'equipaggio è composto da Vito Gagliardi, Giovanni Presacco, Luigi Caligiuri, Diego Albano, Piero Roscini Vitale, Nicolò Bertini, Gabriele Bottacin, Paolo Magnabosco, tim. Francesco Schiattarella.



Foto 7.



Foto 8.



Foto 9.



Dunque, dal 26 maggio 1960 ha inizio la storia del campo di regata del Lago di Patria, che in occasione dei Giochi del Mediterraneo del 1963 diverrà lo Stadio del Remo (*foto*), con la realizzazione della torre di arrivo e delle tribune, come illustrato, sempre grazie all'Archivio Fotografico Carbone, sul n. 114 - aprile 2022 di questa rivista. Nel 1965 sarà disputato il Campionato Italiano Allievi, che vedrà la vittoria in singolo di Gian Piero Galeazzi (v. n. 116 – aprile 2022), mentre nel 1967 sarà disputato quello Juniores, che vedrà il vittorioso debutto del doppio della Moto Guzzi con Umberto

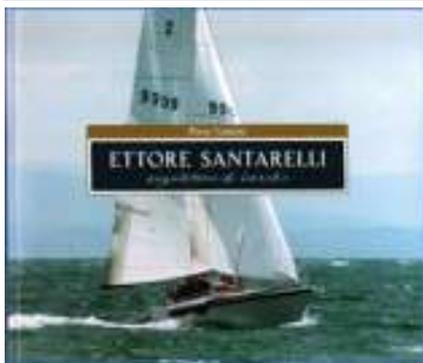
Scola e Fabio Cantoni, che proprio dal Lago di Patria spiccheranno il volo verso 79 primi posti in 83 regate in Italia e all'estero (v. n. 127 - marzo 2023).

Nel 1969 lo Stadio ha il battesimo mondiale: ospita il Campionato Mondiale Juniores. Ancora una volta, non resta che auspicare che il neo Presidente della FIC Davide Tizzano e il prossimo Comitato Regionale sapranno far ritornare lo Stadio del Remo ai fasti iniziali.

La figura dell'avv. Eduardo Pepe (1882-1959) (*foto*) è tra le più significative degli Sport nautici dell'inizio del XX secolo: nuotatore e tra i fondatori della Rari Nantes Napoli, vogatore del Reale Circolo Canottieri Savoia, poi Presidente. Nell'agosto 1903 è a Venezia dove si svolgono i Campionati Europei di Canottaggio e, in occasione della cena di gala, porta il saluto dei canottieri napoletani "con parola smagliante e foga tutta meridionale" come riferisce la Stampa Sportiva sul n.35 del 30 agosto 1903. La stessa parola smagliante e foga verrà rivolta dall'avv. Pepe, nella veste di Presidente di Zona e del Savoia, agli Olimpionici del 4 con della Moto Guzzi, quando, rientrati da Melbourne, furono ospiti del Circolo Savoia il 25 gennaio 1957 (v. n. 109 settembre 2021 di questa rivista). Nel 1904 l'avv. Eduardo Pepe è capovoga del 4 con che vince i Campionato del Mezzogiorno con i fratelli Arturo e Ernesto Cimino, Carlo Frasca, tim. Dell'Isola. L'equipaggio è denominato "Toga e Voga" perché composto da giovanissimi avvocati e nello stesso anno 1904 è presente il 29 maggio alle regate nazionali di Torino, classificandosi secondo dopo la Cerea. Il successivo 5 giugno vince a Pavia nella categoria juniores e l'11 agosto è sul campo di regata di Anzio.



Nel 1911 l'avv. Pepe è Consigliere della Sezione Partenopea, presieduta da Alfredo Pattison, del Reale Rowing Club Italiano, mentre nel 1925 è eletto per la prima volta Presidente del Circolo Savoia e conduce le trattative per l'acquisto da parte del Circolo dei locali prospicienti la banchina Santa Lucia, tuttora sede sociale. L'acquisto è particolarmente difficoltoso poiché una parte dei soci è contraria (sic!). L'Avv. Pepe individua anche la formula giuridica per consentire l'acquisto, in quanto l'allora vigente legislazione impediva alle associazioni di persone la proprietà di beni immobili. Nel 1927, avvenuto l'acquisto, si dimette dalla carica. Giusto vent'anni dopo, nel 1947, inizia la sua seconda tornata di presidenza, durata ben 12 anni ed interrotta solo per la sua morte improvvisa, avvenuta il 23 gennaio 1959.



ETTORE SANTARELLI

sognatore di barche

**Autore Piero Vantini, Grafica Aurora - Verona 2024,
pagine 124, s.p.**

Per gli appassionati dello sport della Vela, e non solo quelli italiani, il lago di Garda, dalla seconda metà del XX secolo, è diventato per importanza il quarto mare d'Italia dopo Tirreno, Ionio e Adriatico. La vela, soprattutto quella agonistica è diffusissima e con essa le regate di livello nazionale ed internazionale, eccellenti Club Nautici con campioni, timonieri ed equipaggi, dirigenti, giornalisti e fotografi ed ancora cantieri navali, progettisti e tutto il mondo che ne orbita attorno come velai, tecnici dell'attrezzatura velica, etc. . .

Da qualche anno, finalmente, si moltiplica l'interesse per la sua storia con i personaggi e gli eventi che si sono succeduti sul lago più grade d'Italia con la sua estensione di 370 kmq. e così il mercato editoriale pubblica i primi libri. *"Sul Garda a partire dagli anni '60 prendono vita numerosi cantieri nautici artigiani che danno un notevole sviluppo alla nautica da diporto. E un momento d'oro per la nautica gardesana, che diventa un'eccellenza sia a livello nazionale che internazionale specie con le costruzioni di imbarcazioni di classe IOR e di monotipi. Come non ricordare in costa bresciana i Dinghy, i Lightning, i cabinati della serie "Sintesi" e "Week ender" del Cantiere Patucelli, i Q.R. del Cantiere Alaver a Toscolano, le realizzazioni dei Feltrinelli a Gargnano, di Norberto Foletti a Riva del Garda, di Bettini e Marai, a Desenzano, di Zuanelli a Padenghe e quindi, in costa veronese Galetti a Peschiera, Guarnati a Bardolino, il Cantiere S. Stefano con le barche di "Grazia" a Lazise e il Cantiere Dal Ferro a Garda. Tutti piccoli cantieri artigianali con pochissimi operai ma con tanta fantasia e tanta capacità. Ma la carrellata sarebbe incompleta se non ricordassimo Ettore Santarelli, specie in occasione del suo centenario dalla nascita avvenuta nel 1924. Santarelli riunisce in sé tutti gli elementi tecnici che compongono una barca ideale, elementi che gli altri protagonisti sopra citati hanno molto spiccati, ma solo come costruttori. Perché Ettore è subito velista poi diventa velaio, per arrivare quasi in contemporanea a essere progettista e infine bravissimo costruttore.*

Tra tutti i costruttori sopra citati è quello più completo, ma è troppo meticoloso e spesso subisce l'handicap dell'essere troppo perfetto. Se non è perfetta, la barca non esce dal cantiere e questo spesso è a scapito del Santarelli costruttore a cui da tutti viene riconosciuta l'eccellenza. Se ci fosse un premio da assegnare al miglior costruttore, senza dubbio se lo meriterebbe tutto: la qualità, anche a scapito dell'economia (o meglio del bilancio), potrebbe essere il suo motto. Ma la sua interessante storia la possiamo conoscere meglio leggendo questo libro.

Anche questa pubblicazione è dedicata ai personaggi importanti della cantieristica gardesana, quelli vincenti ma non più attivi, che verrebbero dimenticati se non dessimo vita a un loro ricordo attraverso i loro progetti, le loro costruzioni, le vittorie delle loro imbarcazioni, perché a loro di essere famosi interessava ben poco, ma fare barche meravigliose o vincenti quello sì. E tutto ciò non sarebbe possibile senza l'aiuto dei numerosi amici, che do volta in volta mi sostengono in queste iniziative, A loro un grande grazie di cuore."

(dall'introduzione dell'autore sul libro).

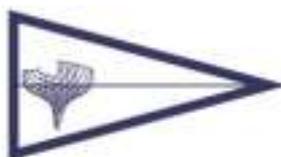
Piero Vantini

Laureato in architettura svolge tuttora la libera professione. Appassionato da sempre di vela, dapprima in forma agonistica con buoni risultati, ha collaborato con "Il Giornale della Vela", "Vela e Motore" e "Yachting Italiano" e importanti riviste del mondo nautico. È stato consulente della "Biblioteca del Mare" della casa Editrice Mursia.



In tempi più recenti ha affiancato Giorgio Vedovelli nella stesura della parte della vela moderna del libro "Barche e vele del lago di Garda", edito da Cierre nel 2009. Nel 2015 ha pubblicato "Dal Ferro, un cantiere gardesano, storia di barche, uomini e regate" mentre nel 2018 ha dato alle stampe "Galetti, un cantiere da regata". Nel 2023 ha curato la pubblicazione del libro postumo "Il lago dentro di noi" di Sandro Pellegrini.

Nettuno 1979. Campionato Italiano Strale "Isadora Duncan" di Piero Vantini-Matteo Bortolaso



ASSOCIAZIONE ITALIANA VELE D'EPOCA

a cura di FLO

Finalmente la Primavera, si entra nel vivo della pianificazione per la stagione velica in arrivo che per le barche d'epoca e classiche anche nel 2025 è molto intensa. Anzi lo è ancora di più. Praticamente impossibile partecipare a tutti gli appuntamenti. Però il bello di un'offerta così ampia, al di là di chi punta a conquistare i Trofei assegnati su serie nazionali o internazionali, è la flessibilità. Un'opportunità che permette di crearsi un proprio palinsesto personale a seconda di impegni

CALENDARIO REGATE AIVE 2025	
10-11 maggio	XXVIII TROFEO AMMIRAGLIO FRANCESE
23-24-25 maggio	VELE D'EPOCA ALTO TIRRENO-Trofeo Valdettaro
18-21 maggio	GRANDI REGATE INTERNAZIONALI SAN REMO
31 maggio-1 giugno	X PORTOPICCOLO CLASSIC
12-13 giugno	V CAPRAIA SAIL RALLY
18-22 giugno	ARGENTARIO SAILING WEEK
20-21-22 giugno	II TROFEO ARTU' CHIGGIATO
24-25 giugno	GRANDI VELE A GAETA
25-27 giugno	XI TROFEO PRINCIPATO DI MONACO

CALENDARIO REGATE AIVE 2025	
3-4 luglio	LE VELE D'EPOCA A NAPOLI
2-8 settembre	VELE D'EPOCA ad IMPERIA
11-13 settembre	REGATA DELLE ISOLE
20-27-28 settembre	IX INTERNATIONAL HANNIBAL CLASSIC <small>Morandi Sergio Sarmiento - 1 Trofeo del suo guidone</small>
4-5 ottobre	26° TROFEO "CITTA' DI TRIESTE"
10-12 ottobre	VELE D'EPOCA in PASSEGGIATA MORIN
11 ottobre	BARCOLANA CLASSIC TROFEO SIAD
15-19 ottobre	XX RADUNO VELE STORICHE di VIAREGGIO

TROFEO CIM 2025	
18-20-21 maggio + 1 giugno	GRANDI REGATE INTERNAZIONALI SAN REMO
4-8 giugno	VOILES D'ANTIBES
18-22 giugno	ARGENTARIO SAILING WEEK
1-11 luglio	PUIG REGATA BARCELONA
13-17 agosto	VELA CLASSICA MALLORCA - PALMA
20-30 agosto	VELA CLASSICA MINORCA - MAJON
2-8 settembre	VELE D'EPOCA AD IMPERIA
10-14 settembre	MONACO CLASSIC WEEK
12-17 settembre	REGATES ROYALES - CANNES
24 settembre - 4 ottobre	VOILES DE SAINT TROPEZ

lavorativi o di studio, di budget, di compatibilità geografica e via elencando. Con la consapevolezza e la tranquillità che i Circoli che organizzano e accolgono, lo fanno con grande passione e disponibilità. Quindi un grande grazie di inizio stagione a loro. Sul nostro sito www.aive-yachts.org i dettagli.

Da segnalare anche tra il V Capraia Sail Rally (12-15 giugno) e l'Argentario Sailing Week (18-22 giugno), la novità di un "avvicinamento" via Punta Ala tra il 15 e il 17 giugno



PESCATORI SORRENTINI IN AIUTO DI UNA UNITÀ NAVALE DELLO ZAR

Sul numero 30 del 10 ottobre 1883 del settimanale “LO SPORT” incaricato della pubblicazione degli atti ufficiali del Regio Yacht Club Italiano, della Società Canottieri e delle principali Società di Corse a partire dal 1880, viene riportato un gustoso fatto di cronaca che ha come protagonisti, una corvetta militare dell’Impero Russo in visita a Napoli, un gruppo di nobildonne ospiti sulla corvetta per una gita a Sorrento, un noto yachtman napoletano sul suo yacht ed infine i pescatori della costiera sorrentina.

“La corvetta russa, che trovai da qualche tempo nel nostro golfo, in una gita a Sorrento, perdette l’ancora a 65 metri di profondità. Per suggerimento del marchese Santasilia, il Comandante incaricò di pescarla ai marinai sorrentini, che dopo parecchie ore di lavoro la trovarono.

*In questa occasione il Comandante del bastimento russo, che già ospitava a bordo per la traversata, la principessa di Cassano e la signora Ilarngros, fece premura per avere tutta la brigata imbarcata sulla **Florence** del Santasilia che si componeva della contessa Caracciolo Stella di Traetto, lady Arnould e figlio, duchessa Caracciolo di Castagneto, marchesa Santasilia e duchessa di San Vito, che accettarono.*

*L’ospitalità fu squisita. Le Signore ritornarono nelle lance di bordo e il comando della **Florence** fu preso da un ufficiale russo, che fu largo di complimenti col marchese Santasilia, possessore di uno yacht unico nel suo genere.*

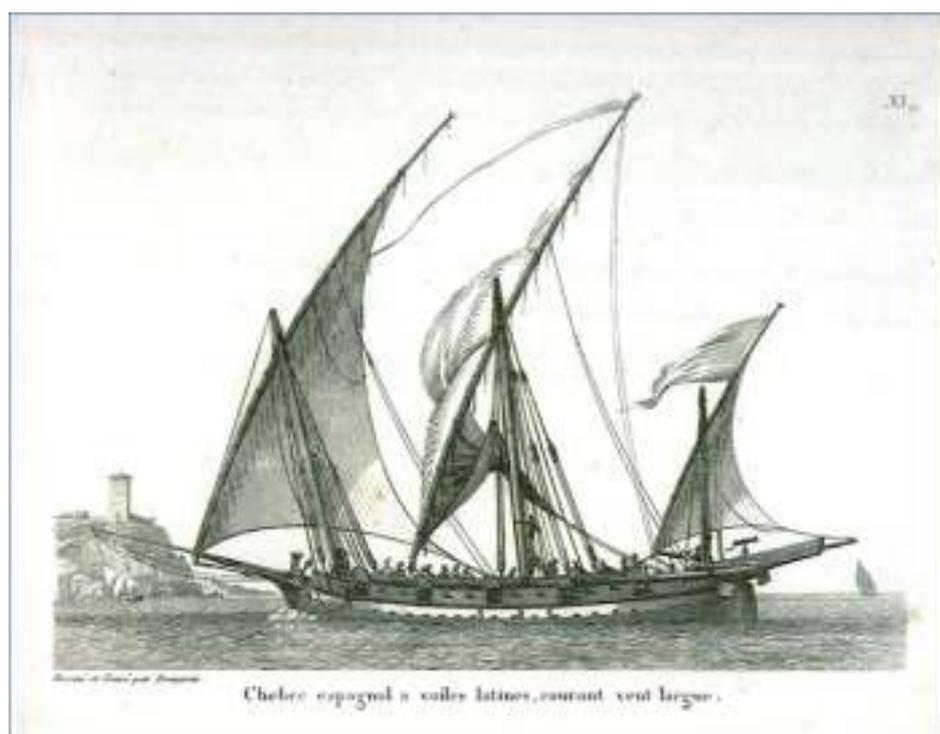
Note.

Santasilia Marchese Vincenzo.

Appartenente ad una delle più antiche e benestanti famiglie napoletane è stato tra i primi yachtman a praticare il diporto nautico e le regate a vela. Dal 1879 componente della direzione dello Regio Yacht Club Italiano poi nel 1889 socio fondatore e dirigente del Circolo Canottieri Italia poi Circolo del Remo e della Vela “Italia”. Nel 1875 è armatore dello sciabecco **Florence**.

Cantiere Gennaro Bonifacio di Castellammare di Stabia

Noto cantiere costruttore di Florence sciabecco di 12,77 ton varato nel 1875 per l’armatore Santasilia.





Barlow Brass Moore (attivo 1863-1900) - Hazards of Yacht Racing (1893) - Acquarello su carta - cm.37,5x46,5 - nella collezione di Beppe Croce.