

Le nostre radici
(vedi articolo a pag. 14)

Anno CXXII - n. 9-10
settembre-ottobre 2019

Direttore Responsabile
Paolo Bembo

Redazione
Franco Maria Puddu

Direzione - Amministrazione
Via Guidubaldo Del Monte, 54
00197 Roma
tel. 06 809159203
fax 06 809159205
C.C. post. 30719009
www.leganavale.it
redazione.rivista@leganavale.it

Registrazione Tribunale di Roma
n. 7727 del 24.10.1960

Poste Italiane S.p.A.
Sped. in abb. post. - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
art. 1 comma 1 DCB Roma

Realizzazione Grafica e Stampa
Tipografia Facciotti srl
Vicolo Pian Due Torri, 74
00146 Roma
Tel. 06 55260900



La rivista che viene inviata ai soci vitalizi, benemeriti, ordinari e studenti che ne fanno richiesta, è anche pubblicata sul sito istituzionale.

Manoscritti fotografie e disegni, pubblicati o no, non si restituiscono.

ISSN 0024-032X

Finito di stampare nel mese di settembre 2019

Sommario

Editoriale

di Paolo Bembo

3

• Il punto nave

di Maurizio Gemignani

4

• Trani: le Pietre della Storia

di Giuseppe d'Innella

5

• Una nuova Luna Rossa

di Giulio Guazzini

11

• Antiche Radici

di Franco Maria Puddu

14

• La mia tempesta sulla Stella Polare

di Michele matr. 145 N. Irrequieto

20

• Trovato il relitto più antico

di Stéphan Jules Buchet

25

• Goletta Gringo

di Simone Repetto

29

• Il marinaio d'Artagnan

di Enrico Cernuschi

34

Recensioni e segnalazioni 40



Sub

• Ambienti per le immersioni (25° parte)

di Alberico Barbato

43

La voce del diportista

• Patenti estere

di Aniello Raiola

46

Corso di pesca

• Estuari, un mondo pieno di sorprese fra dolce e salato

di Riccardo Zago

47

Vita della Lega Navale Italiana

50

A centro rivista

L'undicesima puntata del fumetto:
«Una storia della Marina»

NUMERI DI TELEFONO E INDIRIZZI E-MAIL UTILI

Centralino Presidenza Nazionale 06.80915901-02-03

Tesseramento e sped. Rivista 06.809159204 e-mail: tesseramento@leganavale.it

Scuole e Centri Nautici 06.809159211 e-mail: scuole@leganavale.it

Uff. Comunicazione: 06.809159218 e-mail: comunicazione@leganavale.it

UN'AMICA CHE TI FA CONOSCERE IL MARE



LEGA NAVALE ITALIANA

www.leganavale.it - il portale di chi ama il mare



**CULTURA MARINARESCA, TUTELA DELL'AMBIENTE, SPORT NAUTICI,
VACANZE SPORT, ISTRUZIONE PER NAUTICA DA DIPORTO**



www.leganavale.it • Tel. 06/8091591-2-3-4

Verso la fine dello scorso gennaio, fra i molti protocolli d'intesa firmati fra la Presidenza Nazionale della LNI e gli Enti più vari, allo scopo di realizzare sinergie per il raggiungimento degli scopi statutari o quanto meno ottenere vantaggi per i soci, uno è passato relativamente in sordina. Ciò è successo in quanto, almeno nelle fasi iniziali, esso non comportava azioni immediate da parte di nessuno; si tratta di quello fra LNI e Associazione dei Pittori di Marina. In esso si stabiliva una comunità d'intenti, in quanto entrambi gli Enti avevano a cuore la diffusione della Cultura del Mare, e si ipotizzavano possibili azioni comuni future.

L'Associazione è nata, per volontà dei soci, ovvero quei pittori ai quali la Marina Militare aveva conferito il titolo onorario di "Pittore di Marina" e alcuni simpatizzanti del mondo della Cultura e della Marina Militare, e si prefigge di rendere sempre più conosciuto e sempre più accessibile a tutti questo specifico genere d'Arte. Recentemente, la Marina Militare ha rivisto il proprio Statuto dei Pittori di Marina e a seguito di ciò, l'Associazione sta rivedendo il proprio che verrà ratificato alla prossima Assemblea dei Soci. Nel frattempo, però, è stata studiata una specifica collaborazione con la Marina Militare che prevede la disponibilità, per la Forza Armata, di una mostra itinerante. La mostra che si muove, a cura della Marina

in occasione di eventi di un certo spessore e che prevedono un sostanzioso afflusso di pubblico, ha già avuto un suo primo collaudo e sarà a Salerno per il raduno dell'ANMI e a Taranto, ad ottobre, in occasione del Trofeo del Mare. In questo caso il lavoro sinergico ha riguardato Marina Militare, Associazione Pittori di Marina e Lega Navale, sia a livello centrale che periferico. La mostra che avrà luogo nel castello angioino della città pugliese, a due passi dalla sede della locale Sezione LNI, si avvarrà della collaborazione della stessa e rientrerà fra gli eventi con i quali LNI e Associazione Pittori di Marina si prefiggono di collaborare. Fra l'altro, nell'ambito delle attività previste

a corredo della mostra, sarà anche tenuta una conferenza sulla storia della Pittura di Marina dalle origini ai giorni nostri, completando così l'offerta culturale a latere dell'evento, a beneficio di cittadinanza e scolaresche. È auspicabile che di fronte

a risultati particolarmente positivi e con il gradimento e la collaborazione della Marina Militare, questa esperienza possa essere reiterata presso altre Sezioni interessate e che abbiano in animo di organizzare manifestazioni di un certo livello a cui la stessa mostra possa fare da complemento. La Rivista, contenitore e custode di tutto ciò che è Cultura del Mare, darà adeguata copertura a tali eventi.

Paolo Bembo

Gentili soci, dopo un'estate piena di variazioni, non solo metereologici che, ci si predispone per la ripresa dell'attività lavorativa a tempo pieno, anche in vista della prossima AGS di Trani, con la quale si avvierà la procedura per il ricambio dell'attuale CDN, per poi arrivare di lì a pochi mesi al rinnovamento di tutta la P.N..

Nella prima metà dell'anno in corso, la P.N. ha continuato gli approfondimenti degli argomenti di maggior interesse che hanno caratterizzato l'intero 2018, in particolare la natura giuridica delle SS.PP., il connesso decreto relativo al Codice del terzo settore ed il decreto di riforma del Codice della Nautica da Diporto. Mentre i primi due argomenti sono stati compiutamente analizzati, individuando la policy più opportuna da seguire nell'interesse dell'Associazione, per il Codice della Nautica da Diporto buona parte dei provvedimenti per renderlo operativo sono ancora "in alto mare" ed è oggettivamente difficile poter prevedere come andrà a finire il tutto; rimane, per quanto ci riguarda, il positivo effetto che il Dlgs 229/2017 ha avuto, con l'introduzione dell'istruttore professionale di vela, sull'organizzazione del settore Formazione all'interno della LNI, risultato che nei prossimi mesi dovrebbe concretizzarsi compiutamente, apportando un impulso significativo a tutta la componente. Rimane un peccato che la legge delega 167/2015 non abbia potuto conseguire tutti gli obiettivi prefissati anche se, stante la situazione in atto, non è matematicamente escluso che, fino alla fine, non possano essere fatti altri passi avanti. Le materie di cui sopra non sono per altro le sole ad essere all'attenzione, anche se hanno assorbito, fino ad oggi, la maggior parte delle risorse della P.N.; altri argomenti, quali il rispetto delle norme statutarie e l'incremento delle SS.PP. allo scopo di aumentare le capacità dell'Associazione e di perseguire la principale "mission" della LNI (diffusione della conoscenza,



della cultura e del rispetto del mare) sono di fondamentale importanza e per i quali è indispensabile il massimo impegno da parte di tutti gli associati, oltre che il pieno coinvolgimento della P.N..

Il pieno e convinto rispetto delle norme statutarie, oltre che rispondere ad un preciso obbligo per gli associati, favorisce la diffusione di un'immagine della LNI caratterizzata da serietà, da coerenza, dal rispetto per gli altri e per quanto

ci circonda, quali valori positivi in cui può riconoscersi buona parte della società nazionale. L'incremento delle strutture periferiche, in numeri e dimensioni, frutto anche di quanto e come le SS.PP. si mettono in luce nell'ambito delle comunità in cui operano, ha bisogno, per potersi sviluppare in modo soddisfacente, di vari strumenti di comunicazione che favoriscano la diffusione della conoscenza delle realtà locali, del loro impegno e dei risultati di volta in volta conseguiti, oltre che dell'intera organizzazione nel suo complesso, con le sue finalità, regole, ecc..

Insomma, nonostante quanto fatto finora, rimane ancora moltissimo da fare ed è opportuno che tutti i soci della LNI assicurino il loro contributo fattivo e disinteressato per il conseguimento degli obiettivi fissati.

In proposito, durante l'estate, ho avuto occasione di osservare da vicino le quotidiane attività portate avanti da alcune sezioni; ho potuto vedere all'opera un buon numero di soci di quelle sezioni che dedicavano il proprio tempo e le proprie capacità alla realizzazione di quanto pianificato; la spontaneità e l'impegno nella partecipazione con cui ciascuno ha assicurato il proprio contributo mi hanno realmente impressionato e sono arrivato alla conclusione che fino a quando questo spirito continuerà a caratterizzare le nostre SS.PP., possiamo essere fiduciosi sul futuro della LNI.

*Il Presidente Nazionale LNI
Amm. Sq. (r) Maurizio GEMIGNANI*

Trani: le Pietre della Storia

di Giuseppe d'Innella



Il Porto di Trani ha la tipica struttura del porto romano così come ce lo descrive Vitruvio: angusta entrata difesa da due torri poste alla estremità dei moli curvi a semicerchio, entrata chiusa con catene per evitare l'accesso alle navi nemiche, una torre faro all'imboccatura del porto per agevolare l'orientamento e la rotta della navigazione.

*Ricca di chiese,
castelli e monumenti
si specchia nelle acque
dell'antico porto*

Al centro del bacino è posto l'Arsenale, formato da cinque gallerie parallele a volta (parzialmente scavate nella roccia nella porzione più interna), di profondità diversa, dai 3 ai 4 metri circa, aperte verso il mare con un fronte di quasi 57 metri di larghezza, cui si accede attraverso cinque ampie aperture ad arco leggermente acuto.



Il porto di Trani, la bella e storica città pugliese nella quale quest'anno si tiene la Assemblea Generale Soci, mantiene la tipica struttura del porto romano; in apertura, lo stemma cittadino



Quest'altra bella foto "a volo d'uccello" permette di vedere contemporaneamente il lungomare sul quale sorgono la cattedrale (a sinistra) e il castello svevo edificato nel 1233, sulla destra

La prima segnalazione della presenza di un Arsenale a Trani viene dai Registri Angioini, quando il 14 marzo 1273, Carlo D'Angiò scrive a Filippo Corbone di Pescara e ad Orso de Sindulfo di Trani dicendo *"che suspendano le rifazioni agli edifizii vecchi dell'arsenale di Trani e le nuove costruzioni per lo stesso principiate in certi luoghi opportuni da Trani fino a S. Flaviano per conservare le navi regie"*. Successivamente, la città ebbe altri tre arsenali, di cui uno fabbricato dal Governatore veneziano Ser Pietro Priolis, nella zona adiacente al *gialo grande* tra il 1499 ed il 1501, a cui si aggiunsero ben nove molini per la produzione del biscotto di mare, per approvvigionare le navi di Venezia che si recavano in oriente.

All'imbocco del porto sono due fortini, quello di Santa Lucia, e quello di Sant'Antuono, costruito quest'ultimo sopra l'omonima chiesa, del 1131, che si eleva 12 metri sul livello del mare. Ai piedi della chiesa, è un cantiere di alaggio, accanto alla Sezione della Lega Navale Italiana con i suoi pontili di ormeggio.

Lungo la banchina portuale, a ridosso della Sezione, vi sono i giardini pubblici, elevati interamente sul mare, ed in continuazione, l'Ospedale dei Cavalieri di San Giovanni, oggi trasformato in albergo, e l'attigua chiesa della Madonna del Carmine.

Delle antiche chiese ed *ospitali* resta solo la Chiesa dei Templari, con il suo *antico ospitale*, dove il principe Boemondo d'Altavilla, insieme

ai suoi militi, nel 1099, prestò giuramento solenne prima di partire per la Terra Santa.

Tra la fine del X secolo e la prima metà dell'XI, Trani è una città ricca, e, come si sa, dove c'è commercio, c'è diritto; sin dai tempi più antichi esisteva una Curia del Mare che regolava i rapporti che sorgevano durante la navigazione.

Alle origini del diritto

Nel 1215, Pier delle Vigne concesse alla città il suo primo tribunale; con Giovanna I d'Angiò (1377) i giudici tenevano udienza pubblica nella piazza delle merci; Filippo II la elesse a Sacra Regia Udienza con giurisdizione su tutta la regione, ed ancora sulla Piazza Duomo si erge, solenne e severo, il Palazzo dell'antica Corte di Appello delle Puglie.

Secondo un'antica tradizione qui nacque la prima *lex mercatoria*, datata 1063, meglio nota come *"Ordinamenta e consuetudo maris edita per consules civitatis Trani"*. Il codice fu rinvenuto da Giovanni Maria Pardessus, professore di Diritto Commerciale all'Università di Parigi, in uno con gli Statuti di Fermo, pubblicati nel 1589; è pervenuto in lingua volgare, tranne parte dell'incipit riportato, parzialmente, in latino. Tratta le norme di natura privata, intese a regolamentare la definizione di nave, le sue pertinenze e le condizioni di navigabilità, i diritti dei terzi sulle pertinenze, l'indennizzo degli aventi diritto al carico o dei proprietari

delle pertinenze e tutti gli altri capitolati inerenti il commercio marittimo.

Non tutti gli studiosi sono concordi nell'attribuzione della sua data.

In una famosa sentenza della IV Corte di Appello di New-York del 1999, in seguito al rinvenimento in acque internazionali ad alta profondità del transatlantico *Titanic*, vennero citati tra le più antiche norme di diritto della navigazione, e definiti *jus gentium*.

Nel 1541, il porto oltre ad essere sede del Pro-tontino (Tribunale Marittimo), era anche sede del Vice Ammiragliato per il Regno di Napoli, la cui carica era stata affidata a Goffredo Palagano, signore di San Vito in Terra d'Otranto, rappresentato a Trani da Camillo ed Ettore Palagano, che esercitavano anche il diritto del dazio sul pesce.

Nel 1682, Cosimo III, Granduca di Toscana, reclama ed ottiene le reliquie di Santo Stefano Papa che saranno portate nella Chiesa dei Cavalieri di Santo Stefano a Pisa.

La tradizione della pesca

Le "tranesi" erano solite effettuare la *pesca al paro* a mezzo di due barche accoppiate poste ad una distanza di circa ottanta metri l'una dall'altra, con la manovra che è diretta dalla barca di sopra vento. Il buon fine della pesca dipendeva dall'abilità degli equipaggi che dovevano agire in modo sincrono, infatti la battuta di pesca iniziava con le due paranze accostate che provvedevano a filare in mare i lunghi cavi da cui era tenuto il sacco.

La paranza di sopravvento provvedeva ad impartire le manovre mentre quella di sottovento divaricava la rete all'unisono con l'altra paranza: quando la rete era ben traversata iniziava la lenta navigazione regolando le vele all'unisono per evitare eccessivi divaricamenti. Il *contratto di paranza* veniva sancito in forma solenne, con atto notarile imponendo vincoli indissolubili a reciproca garanzia tra le parti.

Questo tipo di pesca, la cui rete venne chiamata *scorticatoria*, raschiando i fondali del mare creava danni che minacciavano di divenire irreversibili per il ripopolamento delle varie specie ittiche tanto che nel 1784 Ferdinando I di Borbone emanò una "prammatica" rivolta alla salvaguardia delle piccole specie marine, stabilendo limiti temporali alla stagione di pesca, oltre alle misure delle maglie delle reti.



Una suggestiva immagine notturna di Via Ognissanti, detta un tempo Strada della Rosa, l'antica e ricca strada commerciale della città apula

Trani, la cui popolazione era formata essenzialmente da pescatori, venne esonerata dal rispetto di questa prammatica e questo le consentì di pescare impunemente per molti anni nel Golfo di Napoli, Gaeta, Procida, Cetara, a danno dei pescatori locali; successivamente anche le barche di Trani vennero assoggettate ai vari divieti, per cui gli equipaggi si diressero verso altri banchi di pesce in Mar Egeo, a Patrasso, Smirne, o lungo le sponde delle coste del nord Africa, Bona, La Golette e Port Said. Il 16 febbraio 1868, il ministro Luigi Torelli, in un incontro presso l'Istituto di Scienze ed Arti di Venezia, comunicò la strabiliante notizia che "In data 3 e 5 settembre 1867 due paranze di Trani la "Carminella" di diciotto tonnellate,

armata da Francesco Paolo Fabiano, al comando di Marino Croce fu Luca, con otto uomini di equipaggio, e la "Amilcare", di diciassette tonnellate, armata da Domenico Papagni e c., al comando di Mauro Sinigaglia, prime al mondo, hanno attraversato l'istmo di Suez per entrare nel Mar Rosso. Additando l'ardimento dei due legni di Trani si fanno voti affinché lo storico attraversamento del canale di Suez venga imitato da altri navigli italiani.

Nel 1887, il governò francese organizzò una campagna di ricerca sulle metodologie di pesca nel Mar Mediterraneo e di classificazione del naviglio addetto. La missione fu affidata al comandante P. A. Ennique che dopo una lenta navigazione lungo le coste del Mediterraneo si diresse verso la Tunisia, dove ebbe modo di rilevare una barca straordinaria che non esitò a chiamare "Paranza di Trani" in riferimento alla sua provenienza, procedendo alla sua classificazione e studiandone i metodi di pesca in coppia detta al paro.

L'antica City di Trani

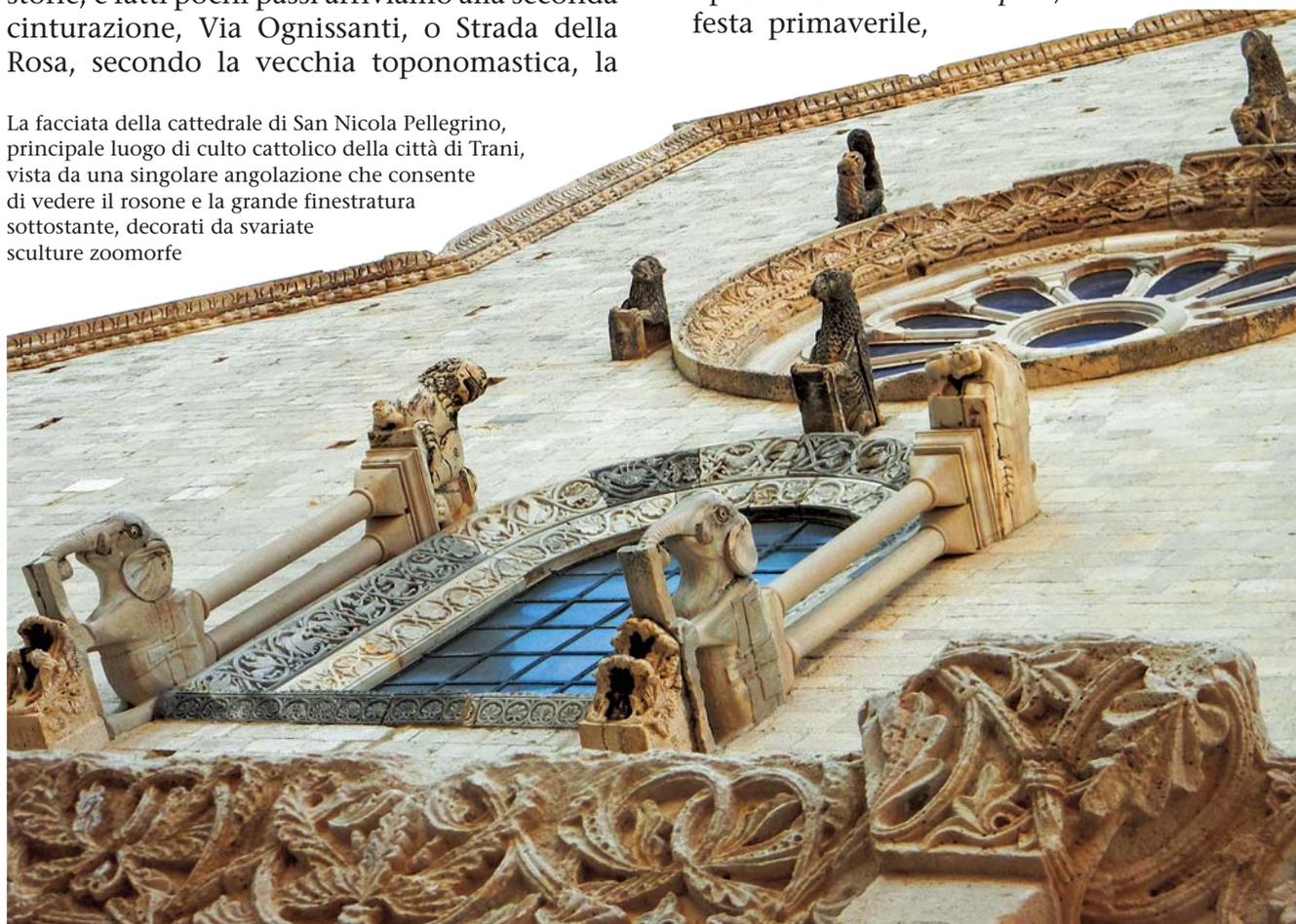
Ma lasciamo le banchine del porto, con le sue storie, e fatti pochi passi arriviamo alla seconda cintura, Via Ognissanti, o Strada della Rosa, secondo la vecchia toponomastica, la

La facciata della cattedrale di San Nicola Pellegrino, principale luogo di culto cattolico della città di Trani, vista da una singolare angolazione che consente di vedere il rosone e la grande finestratura sottostante, decorati da svariate sculture zoomorfe

strada commerciale per antonomasia, ricca di portici, ormai accecati, dove s'incontra la Chiesa di Santa Teresa, già San Marco, nell'antico quartiere veneziano, mentre poco più a sud abbiamo il quartiere dei lombardi, noti per il commercio di preziosi e libri.

Risalendo verso la parte alta della città, davanti alla Chiesa dei Templari, abbiamo la Strada del Cambio, ove avvenivano le transazioni commerciali e finanziarie, e si contrattavano le preziose sete tinte di porpora, le spezie provenienti dall'oriente, i preziosi damaschi, utilizzando l'antica misura di Trani, incisa su di una colonna della sua Cattedrale.

Arrivati al quartiere dei veneziani, verso la vicina chiesa dei teresiani, si sale lungo Via Prologo dove s'incrocia la Strada delle Sinagoghe (Via della Giudea); ne incontreremo ben quattro, a testimonianza della vivacità commerciale di Trani, di cui una restituita attualmente alla Comunità ebraica, che vi esercita il proprio culto, mentre una seconda è stata trasformata in un Museo dell'ebraismo; qui non sarà difficile assistere alla festa di *chanukkà* che ricorda la riconsacrazione del Tempio di Gerusalemme ad opera dei Maccabei o la *pesa*, festa primaverile,



che celebra la ricchezza del gregge in espansione, o sentire le voci dei bambini per la festa del Purim.

Attraverso la vicina *Porta Antica* si entra nel cuore della città murata, un dedalo di vie che ricorda i quartieri islamici, con la storica torre dell'Orologio in bilico tra oriente ed occidente, ma anche Longobardi, Bizantini, Normanni, Svevi, Angioini, Aragonesi, Ravellesi, Fiorentini, Piceni, Veronesi, Veneziani, Ragusei, Catalani. Passeggiando lungo le sue antiche strade, le pietre ne raccontano le storie, sui muri si disegnano ancora le grandi arcate dei fondaci, su cui si proiettano le ombre del passato, e le impronte di antiche finestre ogivali che incorniciavano leggiadre bifore e trifore tanto che Anselmo Adorno la paragonerà alla *città di Beyrouth* o di *Damasco*.

Usciti dalla vecchia cinta murata, incontriamo il quartiere dei veronesi con la chiesa di Sant'Agnese. Liberandoci dall'intrico di case da cui ci siamo fatti avviluppare, ci portiamo verso il mare in quella che è stata definita una delle più belle Piazze d'Italia, ove con un sol colpo d'occhio, osserviamo la meravigliosa cattedrale romanica, il Castello federiciano, e l'austero Palazzo dell'antica Corte di Appello delle Puglie. Qui tutto è di una pietra che al tramonto si fa rosa corallo.

La cattedrale, fra i massimi capolavori del romanico pugliese, fu costruita tra XI ed il XII secolo sull'antica chiesa di Santa Maria della Scala, che rappresenta la chiesa inferiore del tempio ed è la parte più antica, risalente al VII secolo. Accanto vi è l'ipogeo di San Leucio, scavato nella roccia di mare, e la cripta di San Nicola Pellegrino. Le indagini archeologiche effettuate nel 1970/71 hanno portato in luce due precedenti edifici, uno del quarto secolo con tracce d'incendio, e l'altro attribuibile tra la fine del sec. 5° e gli inizi del 6°, di una tipologia che trova riscontri in esempi nordafricani.

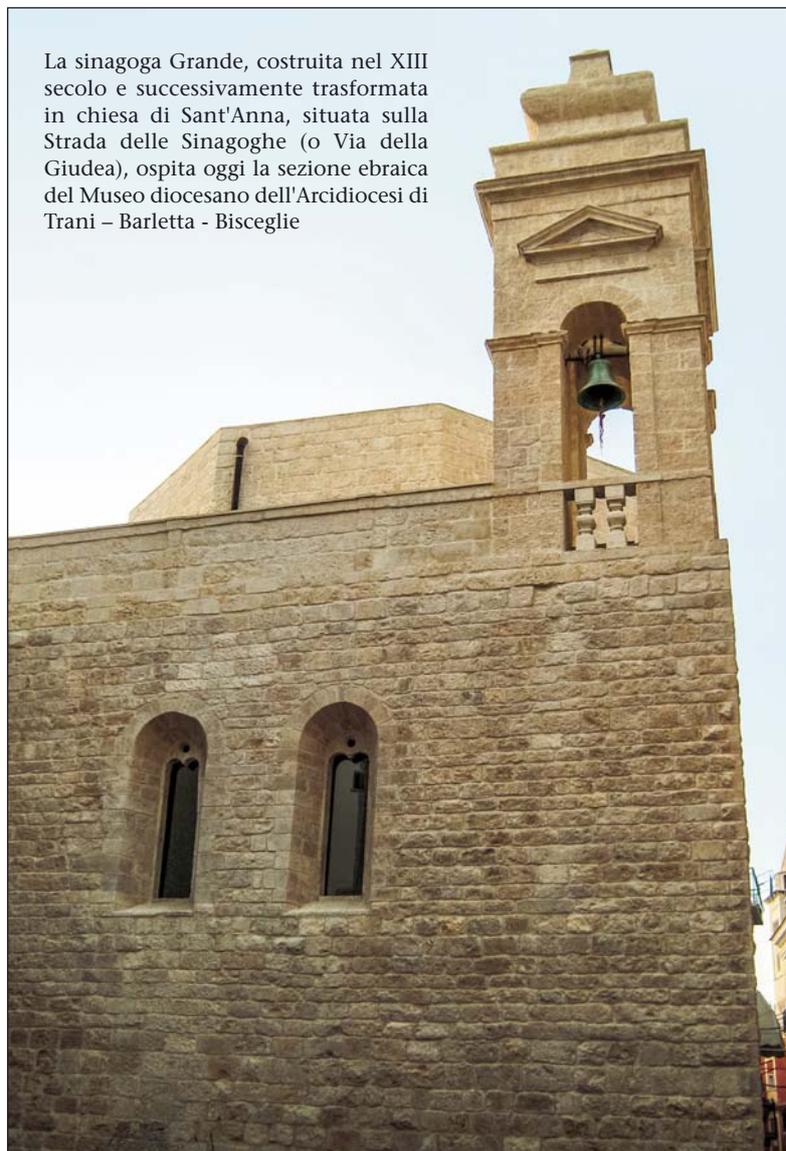
La chiesa maggiore sorge su di una terrazza preceduta da una scala con aperture laterali, su di un promontorio affacciato sul mare, in una posizione assolutamente incantevole; su tutto il corpo di fabbrica, rappresentazioni zoomorfe stilofore e protomi ferine: leoni ed elefanti spuntano dalle cornici delle finestre, sotto i rosoni meravigliosamente decorati. La pianta è a croce latina con le navate divise da dodici coppie di colonne. Sopra sono i matronei,

composti da tre archi a tutto sesto; sopra stanno le monofore. Transetto e navata centrale sono coperte da una carena rovesciata, mentre le navate inferiori hanno volta a crociera.

Uno splendido portale in bronzo

Il portale di bronzo della porta processionale, del 1180, oggi posto all'interno della chiesa, è un capolavoro di Barisano da Trani che unisce elementi romanici a stilemi bizantini e saraceni. Pesa 25 quintali ed è ripartito in 32 riquadri. In uno di questi si è raffigurato lo stesso Barisano ai piedi di San Nicola Pellegrino. Ma oltre al portale in bronzo anche il campanile riporta la firma del suo autore, Nicolaus Proto-magister; snello e slanciato, è adagiato su di una sorta di nartece aperto da una grossa ogiva e decorato con vari archetti ciechi, che si collega al grosso transetto sinistro. I primi

La sinagoga Grande, costruita nel XIII secolo e successivamente trasformata in chiesa di Sant'Anna, situata sulla Strada delle Sinagoghe (o Via della Giudea), ospita oggi la sezione ebraica del Museo diocesano dell'Arcidiocesi di Trani - Barletta - Bisceglie



piani della torre furono iniziati nel Duecento, mentre terzo e quarto piano furono aggiunti nel Trecento. Sopra la cornice marcapiano sta la torre campanaria decorata con un motivo di luci crescenti, man mano che la torre si sviluppa in altezza.

Bifore, trifore, quadrifore, prima di giungere alla meravigliosa pentafora della cella, sormontata da archetti ciechi e da una grossa cornice sostenuta da mensole.

Salendo sul nartece della cattedrale lo sguardo incontra palazzo Torres, fatto costruire nel XVI secolo da Martino Torres; interamente in pietra, presenta la facciata divisa da cornici. Le finestre, il portale e le tre balconate conferiscono al palazzo armonia e nobiltà nelle linee e proporzioni.

Il palazzo ospitò dal 1817 il massimo organo giudiziario della terra di Bari e d'Otranto, e dal 1681 al 1923, la Corte di Appello delle Puglie; oggi è sede degli uffici giudiziari.

Allungando lo sguardo, appare il castello federiciano, con le sue torri, su cui risuona ancora il richiamo dell'abile falconiere, ma anche il pianto della leggiadra Elena d'Epiro per la morte dell'amato Manfredi, che sembra civettare con le torri ottagonali di Castel del Monte.

Un binomio inscindibile, nato subito dopo il ritorno di Federico II di Svevia dalla VI Crociata del 1229, a cui erano rimasti nella mente quei

castelli che i Templari avevano costruito in Siria, Libano e Palestina. Inizialmente il "castello" ha la struttura di un fortilizio, a pianta quadrata, con quattro torri agli angoli, poggiante su di uno scoglio nel mare. Venti anni dopo, nel 1249, verrà modificato l'apparato murario difensivo con la costruzione di un antemurale.

La storia del castello è lunga e complessa e contempla la visita di Federico II, il matrimonio di Manfredi, ma anche quelli di Carlo d'Angiò e del figlio Filippo, l'adeguamento delle sue mura alle armi da fuoco; nel 1586 accolse la sede della Sacra Regia Udienza, fu poi trasformato in carcere, prigione per detenuti politici, come Enrico Malatesta, ancora carcere ed infine venne trasformato per finalità turistico culturali.

Oggi, Trani è una moderna cittadina che attraverso le sue associazioni di volontariato ha saputo cogliere lo spirito del passato per guardare al futuro, come *La Maria del Porto*, promotrice dei famosi *Dialoghi di Trani*, o *l'Associazione Orizzonti* attiva nell'accoglienza, *Tranitradizioni*, gelosa custode della nostra storia ed infine, ma non ultima la nostra Sezione della Lega Navale Italiana, nata come custode e guardiana delle antiche tradizioni marinare cittadine, intesa a diffondere lo spirito e l'intraprendenza marinara dei nostri Padri. ■

La sede della Sezione della Lega Navale di Trani (in basso sullo sfondo), rappresenta con il suo oltre mezzo secolo di vita, la continuità, nella realtà locale, dell'attaccamento al mare dei tranesi



Una nuova *Luna Rossa*



di Giulio Guazzini

AC75, per certi versi, sembra un nome in codice; invece è la sigla sintetica e un poco enigmatica forse che contraddistingue la nuova classe d'imbarcazioni con le quali si disputerà la prossima edizione

dell'*America's Cup*, la numero 36, nelle acque di Auckland, in Nuova Zelanda, nel 2021.

Un monoscafo, almeno sulla carta, come desiderato da Patrizio Bertelli e invocato a gran voce da una folta schiera di appassionati: nostalgici del *match race* ravvicinato, di strambate repentine ed incroci da brivido!

Peccato che il nuovo monoscafo indicato e ufficializzato dai Kiwi, detentori della Coppa America, delle barche tradizionali di una volta ma anche di quelle più moderne abbia ben poco, anzi direi quasi nulla visto che più che un monoscafo sono stati in molti a definirlo senza mezzi termini e con una certa ironia una sorta di "monomarano".

Ovvero un mezzo, forse più simile, per caratteristiche, linee d'acqua, soluzioni e prestazioni ad un multiscafo che ad un monoscafo classico.

In realtà, in un mondo dove volare, fare *foiling*, è diventata la nuova frontiera della vela, l'AC75 (*l'America's Cup Class* di 75 piedi) può essere considerata il prodotto di una sfida estrema, capace di cambiare il corso della vela futura.

*Soluzioni d'avanguardia
per uno storico
nome che in passato
ha già portato alle stelle
la vela italiana*

Un'autentica astronave sarà la nuova *Luna Rossa*, l'AC75 del Team Prada Pirelli, come emerso a Palermo dove presso il Circolo Vela Sicilia, nel corso di una memorabile conferenza stampa, l'equipaggio con il team al

completo ha presentato il progetto, scendendo nei dettagli, pur aspettando il varo ufficiale di Cagliari fissato per i primi di settembre.

La nuova Luna, AC75, Challenger della 36^a Coppa America che sventolerà a poppa il tricolore, sarà un monoscafo volante di 22,6 metri, capace di toccare i 50 nodi nelle andature portanti (90 chilometri all'ora), qualcosa di incredibile, con a bordo 11 uomini di equipaggio.



Un modello stilizzato del nuovo "monomarano"; in apertura, il logo della 36^a America's Cup



Chi sarà il timoniere?

Ancora da decidere, al momento in cui scriviamo, e questo sarà un punto cruciale, chi sarà il timoniere, se il poliedrico Francesco Bruni detto Checco, o il fuoriclasse australiano Jimmy Spithill veterano della Coppa e maestro del Match Race.

Una sfida più che mai rivoluzionaria dove mantenere il giusto equilibrio sarà necessario oltre che vitale. Se infatti i catamarani utilizzati nelle edizioni precedenti della Coppa volavano appoggiandosi su tre punti, l'AC75 potrà contare solo su due punti: il timone e una deriva zavorrata che pesa una tonnellata.

Qualcosa che progettualmente desta interrogativi ma che rappresenta anche un'occasione per spostare i paletti avanti guardando al futuro. Come qualcuno ha voluto scherzosamente sottolineare, è come cercare di stare su una gamba sola con un peso enorme sulle braccia tese.

Scafo nero in carbonio e tecnologia made in Italy. A guidare il team lo skipper Max Sirena, veterano della Coppa avendo all'attivo ormai ben 7 partecipazioni. Un'avventura iniziata nel

lontano 1997 fatta di tanti successi ed esperienze positive ma ora con un sogno che si è trasformato in autentico incubo: vincere portando la Coppa America per la prima volta in Italia.

Un peso particolare che non nasconde anche un gran numero di dubbi soprattutto sulla formula della barca: «Questo tipo di scafi fanno paura- confessa Max Sirena- sono toppo difficili. Io avevo suggerito ai Neozelandesi una barca meno estrema. Queste macchine volanti offriranno partenze acrobatiche ma anche molti rischi! Soprattutto il sistema elettronico di queste barche è molto complesso; ci stiamo lavorando da due anni. Il risultato è che probabilmente ad Auckland ci troveremo in quattro team».

Per alcuni quella di Luna Rossa e del team Prada è una sfida già vinta soprattutto a giudicare dal suo patron Patrizio Bertelli, 73 anni, amministratore delegato del gruppo Prada, che, dal 1851 ad oggi è il personaggio che ha lanciato il maggior numero di sfide all'America's Cup.

Se calcoliamo, infatti, anche l'edizione del 2017, quando Luna Rossa, ancora prima di arrivare a disputarla con le regate di Bermuda,



Parte del team di Luna Rossa assieme a Patrizio Bertelli (a sinistra) e allo sponsor Pirelli Marco Tronchetti Provera (a destra) dietro al modello della nuova imbarcazione

se ne era andata sbattendo la porta in disaccordo con il detentore statunitense di Oracle Larry Ellison, capace di cambiare le regole in corso d'opera, Bertelli, con *Luna Rossa*, ha lanciato 6 sfide alla regata più famosa del mondo. Quasi come lui, il baronetto Sir Thomas Lipton, famoso per il tè, che di Coppe America né ha archiviate ben 5, in realtà perdendole tutte e stabilendo un triste record.

Differentemente Bertelli, più di vent'anni fa, aprì una strada, con *Luna Rossa* che sino ad allora era stata solo una canzone napoletana.

Le parole di Patrizio Bertelli

Oggi *Luna Rossa* con i suoi velisti è un brand riconosciuto, un marchio di un team velico che ha scritto la storia della marineria internazionale, facendo da volano per il made in Italy. «La squadra nata nel 1997- dichiara Patrizio Bertelli - era quasi tutta formata da italiani; dopo quel nostro risultato (la squadra di Francesco de Angelis arrivò a sfidare i neozelandesi per la finale della Coppa) dimostrò che questi atleti potevano reggere il confronto con qualsiasi altro

velista, sia neozelandese che britannico o australiano. Gli anglosassoni, che si credono i depositari dello Yachting mondiale, non sono poi così tanto meglio dei nostri. Adesso questo è chiaro e riconosciuto da tutti.»

«Abbiamo creato - continua Bertelli - più di una generazione di velisti italiani di alto livello, oggi chiamati a far parte dei team internazionali più forti del mondo. E non solo. Per esempio, anche i tecnici italiani per l'idraulica, il carbonio, e la tecnologia, oggi sono fra i più quotati al mondo. Prova ne sia che le appendici in carbonio e l'idraulica per tutte le barche della prossima Coppa sono sviluppate, costruite e messe a punto in Italia da Persico e Cariboni.»

Insomma l'eccellenza tutta italiana sembra essere la parola d'ordine, come ci tiene a sottolineare anche Agostino Randazzo, presidente del Circolo Vela Sicilia, il Circolo che lancia la sfida in Coppa con il proprio guidone.

La regola delle tre T - sottolinea Randazzo - ovvero: Tecnologia, Tempo e un grande Team.

Su questo tema, quello della tecnologia, insiste soprattutto Marco Tronchetti Provera (Sponsor Pirelli) grande appassionato di vela: «In Italia ci si lamenta spesso di tutto, eppure siamo la patria di grandi eccellenze. Nelle multinazionali come nelle imprese più piccole che con le grandi lavorano. Basta guardare *Luna Rossa* ma anche le tante aziende che con essa sono cresciute negli anni, diventando nei loro settori leader indiscussi. Cantieri come Persico, Re Fraschini, Cariboni e tante altre. Ecco perché noi, come Pirelli, abbiamo deciso di essere qui».

Aspettando, dopo il varo, di testare in acqua, finalmente navigando, il nuovo AC75, studiato solo con il simulatore, intanto, a Cagliari, ci si allena con quello che i velisti di *Luna Rossa* chiamano il barchino, «Quick and Dirty», rapido e sporco, in scala il 30% rispetto a quello vero.

Aspettano il 6 marzo 2021 quando prenderà il via la prima regata di Coppa America, nel Golfo di Auraki nelle acque di Auckland, in Nuova Zelanda, lanciato infine il programma del 2020 con le World Series.

Quattro eventi preparatori sotto l'egida della Prada Cup. Il primo sarà a Cagliari dove c'è il quartier generale della base italiana di *Luna Rossa*. Alla fine di dicembre 2020 poi ci sarà la *Christmas Race* ad Auckland che precederà di qualche giorno la vera e propria *Prada Cup*. ■



Antiche Radici



di Franco Maria Puddu

Il 28 ottobre del 1932 (anniversario della Marcia su Roma) Benito Mussolini inaugurò con una solenne cerimonia una nuova e moderna arteria cittadina della Capitale che, collegando il Colosseo a Piazza Venezia, con un percorso di 850 metri pavimentato in sampietrini, progettato dall'architetto Barnaba Gozzi, passando attraverso la zona degli antichi Fori Imperiali era destinata a celebrare i fasti di Roma (e, secondo il Duce, del fascismo) con il nome di Via dell'Impero.

*“Italiani: popolo di eroi,
di santi, di poeti, di artisti,
di navigatori, ecc. ecc.”
proclamò il passato
Ventennio.
Ma siamo sicuri
che fu proprio così?*

A poco meno di metà del percorso, sulla sinistra venendo dal Colosseo, furono apposti sul muraglione esterno della Basilica di Massenzio che sovrastava la strada, tre grandi pannelli in marmo nero e bianco realizzati dall'architetto Antonio Muñoz, illustranti l'espansione nei secoli dell'Im-

pero Romano, mentre un quarto (rimosso dopo la fine della guerra) mostrava quella dell'Impero Fascista.

Nel complesso, un grandioso sistema propagandistico, che era stato ideato per ricordare agli italiani dello scorso secolo quale fosse stata la capacità e la gloria delle genti italiche, discendenti dalla grandezza romana.

Ma alcune autorevoli voci fuori dal coro, ci ricordano che le cose non erano andate esattamente così, e che anticamente, nella nostra penisola, di italiano c'era ben

La terza delle grandi carte di marmo di Via dei Fori Imperiali, a Roma, che indicava il punto di massima espansione dell'Impero Romano; in apertura, il cuore dell'antica Roma, il foro romano, visto dal Campidoglio



poco. Parliamo, ad esempio, di Polibio, uno storico greco (Megalopoli 206 a.C. circa, Grecia 124 a.C.) che studiò a fondo il sorgere della potenza della Repubblica romana, riconoscendone le capacità e l'eccellenza delle istituzioni civiche e militari.

Nel quarto volume delle sue Storie (citando eventi del 218 circa a.C.) parlava della parte di Italia che veniva chiamata "Graecia Maior" in greco, *Megál Hellás*; intendendo l'area meridionale anticamente colonizzata dai greci a partire già dall'VIII secolo a.C., un secolo prima che Roma, appena fondata, manifestava la sua presenza come un rustico villaggio.

E non dimentichiamo neanche il poeta romano Ovidio (Sulmona, 20 marzo 43 a.C., Tomi, 17 o 18 d.C.), che in uno dei volumi detti *Fasti*, circa due secoli dopo, avrebbe proclamato che "all'epoca in cui le regioni d'Italia venivano chiamate la Magna Grecia..." ribadendo la precedente tesi dell'illustre collega greco.

Alle parole che abbiamo citato, ci permettiamo di aggiungere nel nostro piccolo che, anche se prima che sorgesse la grande potenza dell'Urbe ed il sud della nostra penisola era una colonia greca, buona parte di Campania, Lazio, dell'attuale Toscana, Umbria, Emilia e Romagna,

erano abitate da una *gens* della quale ancora la storiografia moderna non è riuscita a stabilire le esatte origini, ma che comunque di romano o italico aveva ben poco: quella etrusca.

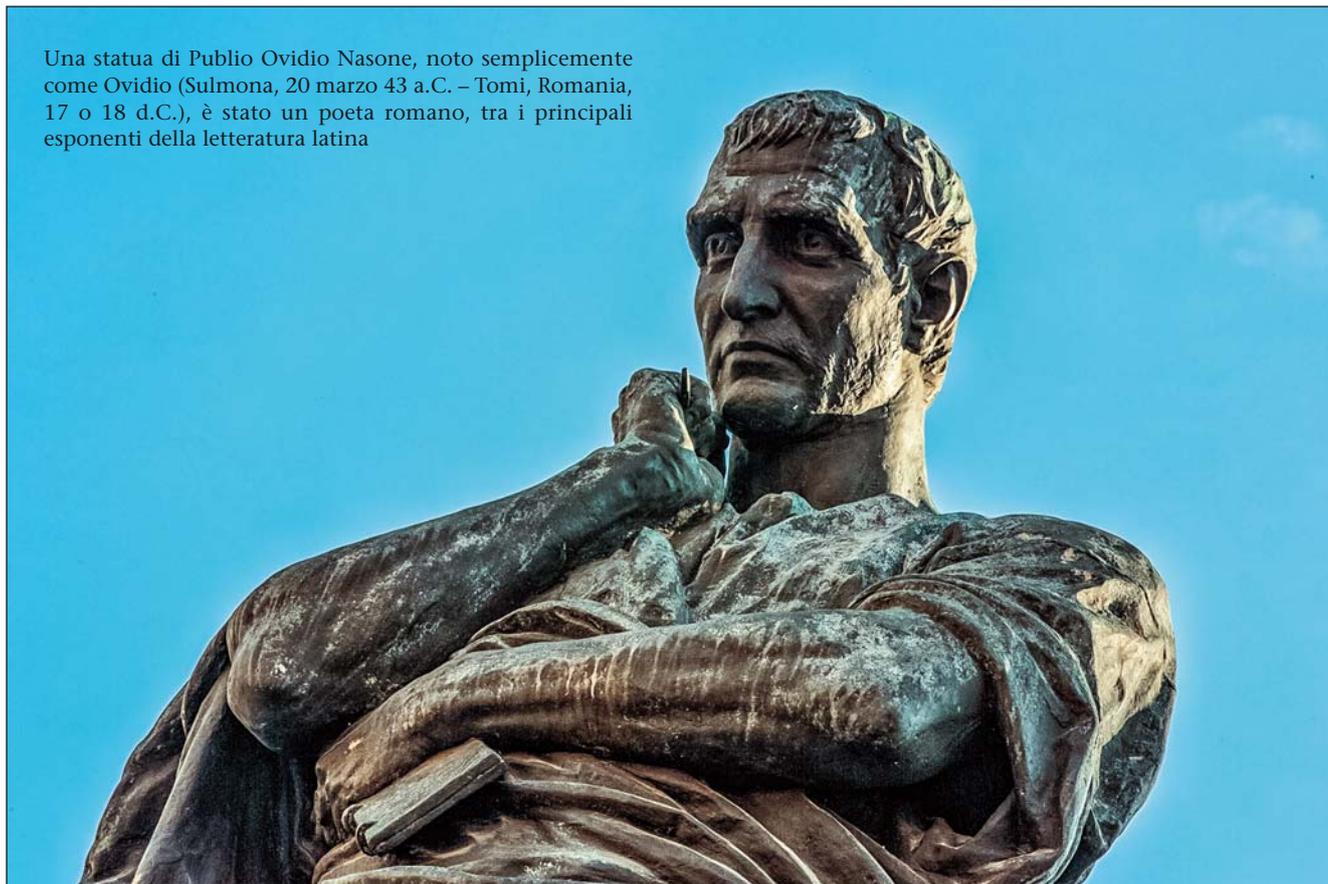
E dobbiamo riconoscere che, se i greci ebbero tanta influenza su Roma, gli etruschi furono in grado di dare a quella che sarebbe divenuta la *Urbe Maxima*, ben tre dei primi sette storici Re che la governarono: Tarquinio Prisco (che tuttavia era greco di madre e di padre etrusco), Servio Tullio e Tarquinio il Superbo. Per non citare il sabino Tito Tazio che per un periodo condivise il potere con Romolo.

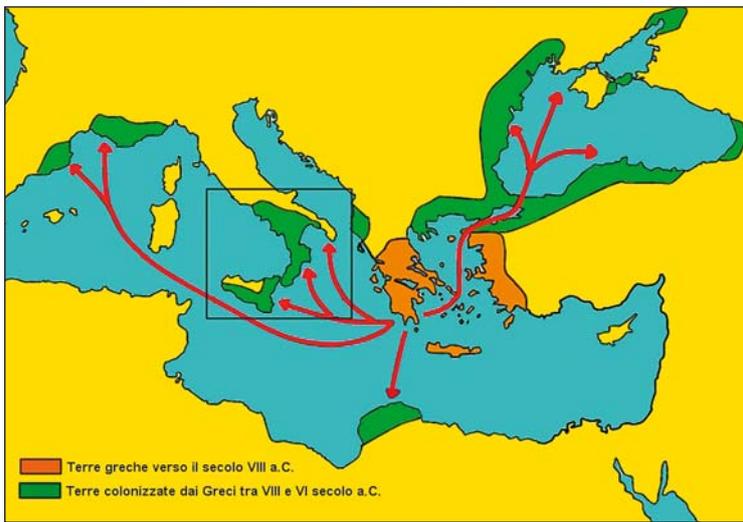
Ne conseguirebbe che, con buona pace di Mussolini, gli italiani del Ventennio non erano proprio una specchiata discendenza della stirpe italica. O No?

Be', per essere esatti, come per tutte le cose, la verità sta un po' nel mezzo.

Tutto era iniziato quando, a partire dall'inizio dell'VIII e sino all'VII secolo a.C., un flusso di migrazione aveva iniziato a stabilirsi nella parte meridionale dell'Italia (e di altri Paesi) provenendo da città greche, sia per sviluppare le attività commerciali della madre Patria, che a causa di motivi sociali generati da un incremento demografico non sufficientemente sup-

Una statua di Publio Ovidio Nasone, noto semplicemente come Ovidio (Sulmona, 20 marzo 43 a.C. – Tomi, Romania, 17 o 18 d.C.), è stato un poeta romano, tra i principali esponenti della letteratura latina





La carta indica la posizione del territorio metropolitano greco verso il secolo VIII a.C. e, in verde, la sua massima espansione al termine della grande colonizzazione

portato da un adeguato aumento di attività produttive, principalmente agricole, che ne potesse garantire lo sviluppo.

Tutto questo aveva creato forti malcontenti sociali che avevano costretto a scegliere l'opzione dell'emigrazione, in un certo senso, forzata: i

coloni non partivano alla ventura o per libera scelta, ma erano precettati dalla comunità di origine e anche per questo il loro cuore era colmo di malcontento. Ma, come si sa, la necessità fa virtù.

La prima colonia greca

I coloni iniziarono con il fondare *Pithecussa* (letteralmente "popolata dalle scimmie"), una sorta di comunità mercantile a prevalenza greca in cui convivevano però numerosi elementi etruschi, fenici e forse anche punici, sull'attuale isola d'Ischia.

Sulle coste della penisola, poi, nascevano città come *Kyme* (Cuma), *Metapontion* (Metaponto), *Taras* (Taranto, fondata da coloni spartani) e *Rhegion* (Reggio) mentre, di fronte a questa, sulla costa siciliana si sviluppava *Zancle* (Messina); intanto genti di stirpe achea fondavano, sul versante jonico della Calabria, *Sybaris* (Sibari) e *Kroton* (Crotone).

Fra l'VIII e il VI secolo a.C., gruppi di acheo-rodiesi fondarono *Krimisa* (Cirò Superiore), *Petelia* (Strongoli), *Makalla* (area di Strongoli) e *Chone* (Pallagorio), quindi un gruppo di Locresi fondò *Lokroi Epizephyroi* (Locri Epizefiri), ultima città calabrese creata da coloni provenienti direttamente dalla Grecia.

Anche la Sicilia vide numerose colonie (come, fra le altre, Messina (*Zancle*), *Naxos* (Nasso), *Selinus* (Selinunte) e *Syraka* (Siracusa), che divennero le città più importanti nel mondo greco occidentale, ma che, stranamente, secondo i greci antichi non facevano parte della Magna Grecia, come invece ritenevano i romani.

Megàle Hellàs, un nome che racchiude tutto: la fierezza, l'amore per la Patria lasciata, l'orgoglio di queste genti. Ma, e su questo torneremo più avanti, anche se il territorio metropolitano della Grecia era molto più piccolo di quello colonizzato dai suoi, potremmo dire, profughi, non era questo il motivo che li portava ad usare questo nome (che fra l'altro venne impiegato solo per le colonie italiche e ad esclusione di quelle siciliane), non fu la necessità di vantare un impero o una grande espansione territoriale, ma l'orgoglio di aver dato vita, lontano dalla Grecia, ad una comunità che, autonomamente, aveva raggiunto tali livelli in campo sociale, culturale ed economico, da poter essere considerata più grande della stessa madrepatria.



La massima espansione del territorio etrusco (fino al 750 a.C.) nella colonizzazione avvenuta tra il 750 e il 500 a.C.



Capo Colonna è il promontorio che determina il limite occidentale del golfo di Taranto, dove sorgeva il tempio dedicato ad Hera Lacinia, ricco di numerose colonne con capitelli dorici, delle quali ne è rimasta solo una

Prima i fenici poi gli etruschi

Non bisogna comunque dimenticare che i primi colonizzatori stranieri furono i fenici che fondarono varie colonie commerciali sulle coste della Sicilia e della Sardegna, che a volte divennero centri urbani di una qualche entità parallelamente a quelli greci, come *Mozia*, *Zyz* (Palermo), *Kfra* (Solunto) in Sicilia e *Nora*, *Sulki* (Sulcis) e *Tharros* in Sardegna. Ma la loro presenza, pur se non indifferente, fu essenzialmente commerciale, e anche se lasciarono tracce evidenti della loro presenza e delle loro strutture sociali, furono destinati a scomparire. Per quanto riguarda i greci, invece, sarà l'arrivo delle legioni romane tra il 290 ed il 280 a.C., a sancire il passaggio sotto la protezione ed il dominio di Roma di tutte le città di *Megàle Hellàs*.

Diverso è invece il discorso degli etruschi: nonostante il loro elevatissimo livello artistico, culturale e sociale, la loro struttura non era omogenea. Le loro città-stato erano cioè indipendenti, ma pur se accomunate fermamente

da lingua e religione, la mancanza di unità fu causa della loro decadenza: le città del Nord furono conquistate dai Celti; quelle del Sud dai coloni della Magna Grecia e dai Sanniti e quelle del centro caddero una dopo l'altra sotto il dominio di Roma.

Il declino degli Etruschi ebbe inizio nel V secolo a.C., con il progressivo distaccarsi dalle loro città maggiormente periferiche nel Lazio, nella Campania e nelle regioni settentrionali. I commerci marittimi tracollarono quando nel 453 a.C. Gerone, tiranno di Siracusa, occupò l'isola d'Elba. Sull'Adriatico le città etrusche vennero attaccate dai Celti e dai Greci siracusani. Nel 396 a.C., conquistata Veio, dopo una guerra durata quasi un secolo, Roma si espanse nell'Etruria meridionale, e nel giro di qualche decennio prima del 300 a.C., assoggettò tutte le città del Lazio, divenute comunque alleate quando l'Urbe subì l'assedio di Annibale; ma anche per questo, dopo aver ricevuto la cittadinanza, anche se latina e non ancora romana, nel 90 a.C., la Guerra Sociale pose fine alla

loro autonomia, ma ne riconobbe la cittadinanza romana con la *Lex Julia* dell'89 a.C. Tuttavia a questo punto è lecito porsi la domanda: cosa riuscì a far sì che due, tre o più entità riuscissero a trovare un punto di coesione che le trasformò tanto intimamente da poter consentire loro di fondersi in un *unicum* destinato a durare nei secoli? La risposta esiste, anche se non sempre appare evidente, ma è un poco come l'uovo di Colombo.

Come fu possibile?

I romani, come è noto, non furono mai un popolo di grandi inventori: utilizzarono i progetti delle triremi greche, accettarono di buon conto divinità e religioni orientali, assorbirono come spugne la cultura greca e molte strutture sociali etrusche. Ma non copiarono mai niente *pedissequamente*, piuttosto osservarono, studiarono e migliorarono l'oggetto del loro interesse trasformandolo in una idea originale.

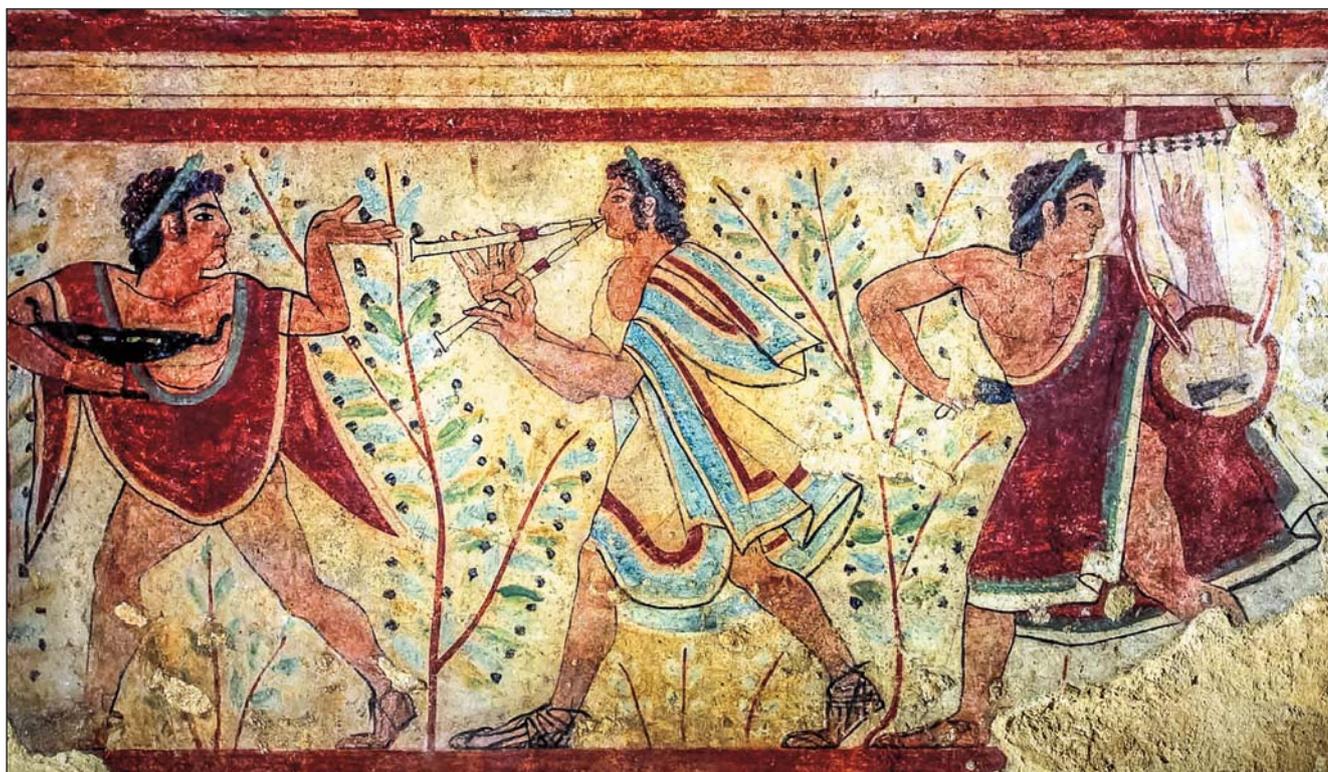
Inoltre ebbero anche un altro immenso pregio: contrariamente a molti altri popoli antichi, i romani non conobbero mai il termine "razzismo". Potranno aver avuto qualche fisima sciocca e superficiale su questo o su quello, ma se distrussero i punici spargendo il sale sulle rovine di Cartagine fu per la sopravvivenza, ma non per la supremazia della razza, ma per quella economica.

Se massacrarono gli israeliti (che definivano scherzosamente "*gente di dura cervice*") fu perché con le guerre giudaiche, questi si erano ribellati a Roma. E anche contro gli stessi cristiani furono a lungo ben più tolleranti di molti altri. L'incendio di Roma e i colossali massacri di cristiani nel Colosseo furono il primo del tutto, i secondi in buona parte, frutto di oculata propaganda.

Nelle case della nobiltà romana non era possibile non trovare uno o più istitutori greci cui veniva affidata *in toto* l'educazione. L'istru-



Il teatro greco di Siracusa, costruito nella prima fase nel V secolo a.C., è situato all'interno del Parco archeologico della Neapolis; la città, nonostante la sua indiscutibile grecità, non veniva considerata facente parte della Magna Grecia al pari di tutti i centri ellenici siciliani



La Tomba dei Leopardi fa parte della necropoli etrusca dei Monterozzi, a Tarquinia, ed è datata al 473 a.C.; i tre musicisti (nell'immagine) sono il soggetto dell'affresco più famoso di tutto il mondo etrusco

zione e la creazione della forma mentis delle nuove generazioni. Se si aveva necessità delle cure di un buon odontoiatra, si ricorreva ad un etrusco, di un buon internista o di uno specialista ad un greco o a un egiziano.

In questa maniera si venne a creare un fenomeno di osmosi naturale per il quale, conquistando altri popoli con la spada, ma assimilando la parte migliore delle loro culture, mano a mano etruschi, romani e greci vennero a formare un insieme che, senza sminuire Roma, con l'assimilazione anche di altre tribù settentrionali diede vita per l'appunto a quel "popolo di eroi, di santi, di poeti, di artisti, di navigatori e di trasmigratori" di

mussoliniana memoria che, pur con tutti i suoi difetti, per secoli mantenne alta la fiaccola della civiltà occidentale.

La mente, pur servendosene, aveva superato la spada. ■



Le lamine di Pyrgi (nei pressi di Civitavecchia); sono incise su tre fogli di lamina d'oro e, di fondamentale importanza per la conoscenza della lingua del popolo etrusco, sono considerate una delle prime testimonianze di una lingua italica; sono esposte al Museo Nazionale Etrusco di Villa Giulia, a Roma

La mia tempesta sulla *Stella Polare*

di Michele matr. 145 N. Irrequieto



Nel corso della Campagna toccammo i porti di La Maddalena, Portimao, Lisbona, Cowes, Malmo, Travemunde, Cherbourg e Brest, dove passammo la mano ad un nuovo equipaggio.

Fu una gran bella campagna, incluse due esperienze molto forti: tre giorni di tempesta che ci spinsero nel Golfo di Biscaglia e una notte di tregenda, al largo di Helgoland con condizioni tali da causare l'abbandono della regata – la Cowes – Skagen – da parte di oltre 100 navi scuola!

Della prima però abbiamo un documento basato su appunti stesi a caldo dopo l'arrivo a Cowes.

La ruota del timone era leggera da portare, la barca filava via liscia sotto genoa e randa in una bolina larga che la sbandava di pochi gradi. Un residuo di onda lunga in poppa generava un lento beccheggio che cullava il pensiero.

Era una gran bella barca, di quasi 60 tonnellate di mogano e teak. Lo scafo bianco con la prora alta e la poppa fine e slanciata dava, con il suo pronunciato cavallino, l'idea di una creatura nata per le onde. Le sue forme, che ben si adattavano al mare, si accompagnavano alla splen-

dida finitura, pensata per la amorosa e sapiente realizzazione da anziani carpentieri che ancora “sapevano” il legno.

La breve tuga di biondo teak lucidato e verniciato terminava in un pozzetto fondo e ben protetto. La grande ruota del timone poteva essere agevolmente tenuta sia dal centro del pozzetto sia, come piaceva a lui, sedendo sottovento, per vedere bene il gran fiocco.

Con un occhio distratto alla bussola, una volta di più ripensava con ammirazione al progettista della barca: saper pensare, forse intuire, e sentire questa armonia in modo astratto dietro ad un tavolo da disegno!

Le forme dello scafo, sotto la spinta della vela, reagivano all'onda lunga di poppa guidando un morbido movimento di orza e puggia – verso il vento e ad allontanarsi da lui – in una serpentina che però, accompagnata dal lento saliscendi del beccheggio, era piuttosto una specie di danza, priva di spigoli e discontinuità. Anche il suono seguiva quel ritmo. Era un suono fatto di un gorgoglio basso e modulato – il “basso continuo” dell'acqua che fluiva attorno allo scafo – accompagnato da un leggero frangere tutte le volte che la prua scendeva verso l'onda.

Più basso ma dolce anch'esso, il lieve scricchiolare delle ossature ritmicamente forzate dalle sartie e dai passascotte.

Guardando in alto si vedeva la testa dell'albero che descriveva delle ellissi allungate in avanti. Il ritmo di base era quello del respiro, calmo; e si accorgeva una volta ancora di come quel ritmo diventasse il suo ritmo, il ritmo del carico sui talloni, il ritmo del respiro, il ritmo del pensiero, il ritmo della calma.

Su quell'onda lunga il mare era appena increpato.

Non c'era terra in vista, da un momento all'altro là davanti, leggermente a dritta, avrebbe dovuto cominciare a vedersi il faro di Ouesant.

Nel tepore del primo pomeriggio in quell'aria terribilmente gradevole si asciugavano i jeans, i maglioni, le magliette, le cerate e le paure di tutti.

Due di loro erano sotto coperta a rigovernare, due sonnecchiavano nel pozzetto e gli altri nove erano scompostamente rilassati sulla coperta tiepida e segnata da uno strato di sale che, sul ponte asciutto, cominciava a farsi polveroso. Quanta acqua dolce ci sarebbe voluta in porto per sciacquare tutto quel sale!

Nel silenzio quasi innaturale, dopo il primo pasto decente da oltre tre giorni, ognuno probabilmente metabolizzava l'esperienza passata.

Erano partiti quattro giorni prima da Lisbona, i bollettini meteo dichiaravano bel tempo. Avevano perciò sfruttato con piacere la brezza tesa che li aveva accompagnati nell'estuario del Tago: erano convinti che fosse soltanto un fatto locale.

Doppiato il capo presero perciò con decisione la rotta a nord-nordovest che li avrebbe portati a prendere il vento fresco dell'anticiclone per



La *Stella Polare* è uno yacht da regata della Marina Militare, utilizzato da molti anni come nave scuola per l'addestramento velico degli Allievi dell'Accademia Navale

entrare trionfalmente nella Manica con vento in poppa e magari sotto spinnaker fino al mitico porto di Cowes.

Mentre a destra sfilava la residenza d'esilio della famiglia Savoia, il vento, da ponente, era teso, sui 20 nodi. I quindici dell'equipaggio, età media 21 anni, scherzavano ricordando le abbondanti mangiate di bacalao, le grandi bevute, i maldestri – o poco convinti – tentativi di abordaggio delle ragazze di Lisbona. C'era il sole ed era caldo.

Le vele tese, la schiuma bianca abbagliante dell'acqua spostata dalla prua sul mare blu verde nel vento che sapeva di mare buono d'estate componevano un quadro ideale.

Vennero fuori panini con il salame e qualche bicchiere di vin bianco portoghese frutto dei baratti con i pescatori del Tago.

Pian piano la costa si allontanava ma il vento, anziché diminuire come si sarebbero aspettati, aumentava di intensità e tendeva a ruotare verso nord.

Fu in breve necessario ridurre vela: Genoa Storm e una mano di terzaroli.

Ammainarono il "70 cavalli". Il Genoa medio era stato ribattezzato così dopo aver osservato che gli oltre 100 metri quadri di vela facevano correre la barca alla stessa velocità del suo motore, appunto da 70 cavalli. Il Genoa Storm salì a riva.

Subito dopo si organizzarono per dare i terzaroli. Era un'operazione che, su quella grande barca progettata negli anni '50, era più difficile che in altre imbarcazioni, sia per le dimensioni della randa, sia per il peso del boma.

Erano manovre di forza da eseguire in equilibrio precario.

Per sventare la randa bisogna orzare andando verso il vento, di quel tanto che basta per scaricare la tensione della vela senza però perdere quel minimo di velocità che è necessario per continuare a governare ed evitando che la randa "sbatta" troppo a rischio di far del male a chi deve recuperare la vela.

L'operazione richiede un gruppo affiatato e ben diretto, timoniere, operatori alla drizza, operatori alle borose, operatori ai terzaroli.

Il giovane Comandante era forse teso, forse scontava qualche eccesso di porto e non aveva guidato la manovra nel modo migliore; per fortuna i quindici erano ben addestrati e, salvo il fatto di essere bagnati e di essersi scambiati

Golfo di Biscaglia: questo forte vortice ciclonico è stato ripreso da apparecchi fotografici della NASA nel 2013



la giusta dose di insulti, conclusero l'operazione abbastanza rapidamente.

Erano bagnati dagli spruzzi che si alzavano da prua e gli insulti, per qualche strano motivo,



erano, come forse anche su altre barche, una componente indispensabile delle manovre di forza svolte in gruppo.
Nel caso specifico fra le imprecazioni gridate

con tono scherzoso, se ne era aggiunta una, ripetuta, espressione originale del Nostromo: "Orza e non ci rompere i coglioni!". Era rivolto al timoniere e veniva da uno o forse più di quelli che, in equilibrio precario sul tetto della tuga, appoggiati al boma oscillante, non riuscivano a tirare giù la randa troppo tesa.

Ansimando per lo sforzo rientrarono comunque nel pozzetto e restarono in ammirazione degli splendidi colori di quel primo pomeriggio di agosto.

La barca così alleggerita filava davvero come un incrociatore. Era sbandata al punto giusto. Il vento continuava però a crescere e con lui l'onda. Anche scherzare cominciava a diventare faticoso: il vento, il rumore del vento nelle sartie e lo scroscio delle onde che frangevano contro la prora impedivano il normale fluire della conversazione.

Il Comandante, era sceso ritirandosi nel suo mini locale.

Scendendo aveva detto di chiamarlo se necessario.

Il vento aumentava ancora.

La barca, sotto quasi 40 nodi di vento si piegava un po' troppo. Il trincarino era sempre sott'acqua e il mare, ormai decisamente formato, saliva a tratti sulla prua scorrendo lungo i bordi del pozzetto con un nuovo rumore come di torrente. L'alone di spruzzi salini che si alzava da prua faceva un magnifico arcobaleno nella luce pomeridiana, le minuscole gocce, portate dal vento, pizzicavano sulle guance e negli occhi, asciugando subito e lasciando sulle facce un velo di sale.

Non era facile stare in piedi. Il timoniere alla ruota accompagnava il naturale moto della prua a seguire l'onda: orzare salendo e puggiare scendendo.

Non erano preoccupati.

Era però buffo quel tremito che prendeva tutta la barca quando, saltuariamente, passando sulla cresta dell'onda, la prua si infilava nel frangente verde coperto di schiuma.

Il Genoa Storm, robusto ma grande, quasi ad ogni onda si riempiva d'acqua schiumosa. L'onda saliva rallentando sulla faccia interna del fiocco e poi scendeva schiumosa lasciando la vela luccicante, quasi uno specchio. Il vento e l'impercettibile sbattere la asciugavano subito portando a poppa un'ulteriore nuvola di pulviscolo salato.

Decisero allora di ridurre vela in autonomia, ammainando il genoa storm, armando lo strallo basso ed alzando a prua la Trinchetta e lo Yankee.

La Trinchetta è una vela triangolare abbastanza piccola, molto robusta. Lo Yankee è uno strano fiocco piccolo che viene armato molto in alto proprio per stare sempre fuori dall'acqua.

L'operazione andava fatta con criterio per non lasciare la barca priva di vele di prua. Ciò l'avrebbe infatti resa poco governabile.

Andare a prua per fare quelle operazioni faceva una certa impressione: camminavi nell'acqua che scorreva ad ondate, come un torrente verso poppa. Quando la barca saliva l'onda ti sentivi schiacciare, mentre all'inizio della discesa provavi la stessa sensazione di quando si inizia la prima discesa dell'ottovolante: lo stomaco in bocca, senza fiato, le mani strette sulle sartie per tenerti. Quindi senti salire dalle gambe l'urto della prua contro l'onda che viene verso la barca e vedi due muraglie verdi, striate di schiuma, che, non più divise dalla forma dello scafo, si richiudono sulla prua e ti vengono addosso. E l'ondata è pesante, se non ti tieni bene ti porta via, verso poppa.

Una cintura, con un moschettone per agganciarti ti fornisce sicurezza.

Fatte passare un paio di onde per abituarci all'idea, i tre destinati a prua armarono lo strallo basso, alzarono la trinchetta ed ammainarono il genoa storm. Il Genoa, quasi 60 metri quadri di vela venne arrotolato e legato a prua a prezzo di non poca fatica. Dovendo lavorare seduti in coperta, puntando un piede contro la base dell'albero e l'altro contro i verricelli, le bitte o i rinvii presenti, a tratti andavano interamente sott'acqua.

Due volte uno di loro, alzato dall'onda, venne trascinato lungo la coperta e fermato dalla cintura. Nel tragitto raccontava poi di aver contato con il deretano e la schiena un imprecisato numero di ostacoli: golfari, galloce, bozzelli, lande, che non avrebbe saputo quantificare.

Finalmente il Genoa Storm fu portato dentro. Nella operazione il Bruco – il soprannome, molto datato, diceva della speranza di vederlo presto rinascere farfalla – venne colpito da un garroccio proprio sopra il sopracciglio. La scena seguente, mentre la barca beccheggia e scrollava sotto le onde, fu fra il tragico e il

comico. Sdraiati sulla tazza del gabinetto che era sopravvento in modo da poter puntare i piedi uno sosteneva il Bruco mentre il Dottore applicava i necessari punti di sutura! Il Bruco conserva ancora il garroccio malefico ed una davvero piccola cicatrice – bravo il dottor Monti!

La barca sembrava comunque grata di queste attenzioni. Alleggerita della grande vela di prua era molto più leggera e maneggevole sulle onde. Si diede quindi la seconda mano di terzaroli senza particolari problemi.

L'equipaggio si sentì molto fiero della manovra complessa eseguita senza la ingombrante presenza del Comandante. Era una sorta di rivalsa che scatenò qualche euforia, favorita dal momentaneo migliore equilibrio e dalla magnifica serata.

Erano forse le venti di una serata estiva. Non c'era più terra in vista.

Dal conto delle miglia percorse e da una grossolana misura della altezza del sole fatta in equilibrio precario con il sestante stimavano comunque di essere quasi alla latitudine che avrebbe consentito di doppiare il capo Finisterre. Con la difficoltà di farsi sentire sopra il rumore del vento, del mare e degli spruzzi, con qualche sorriso e a frasi spezzettate ricordarono la sosta a La Coruna di due anni prima. Qualcuno citò la visita a Santiago de Compostela.

Il vento era ormai decisamente da Nord e la barca filava a circa 8 nodi in direzione Nord-Ovest.

Prima o poi avrebbero dovuto virare, ma forse valeva la pena di tener duro e andare a cercare l'anticiclone che li avrebbe portati con il vento in poppa dritti verso la Manica.

Il quadro era abbastanza chiaro, non c'erano avvisi di burrasca, perciò doveva trattarsi solo di un fatto locale.

E poi a dritta c'era il fantomatico golfo di Bisaglia.

Il vento cresceva ancora. A quasi cinquanta nodi – sono novanta chilometri all'ora – il fischio del vento fra le sartie, in mezzo alle drizze, e sulle scotte tese come corde di violino era molto particolare. Il rumore della balumina, il lato libero della vela, che sbatteva con rumore di scappamento di motocicletta e lo scroscio dell'acqua erano decisamente più forti. ■

(Continua nel prossimo numero)

Trovato il relitto più antico



di Stéphan Jules Buchet

È stato ritrovato sui fondali del Mar Nero il più antico relitto di nave, che l'esame al radio-carbonio colloca a 2.400 anni fa. Il ritrovamento è straordinario perché il relitto è in ottimo stato di conservazione nonostante sia di legno.

Lo straordinario ritrovamento di un relitto ligneo in eccellente stato di conservazione

I componenti del *Black Sea Maritime Archaeology Project* (MAP) che si avvale di archeologi e scienziati britannici, bulgari e americani, durante una campagna condotta in Mar Nero

a bordo della *Stril Explorer*, allo scopo di studiare i comportamenti delle popolazioni che vivevano



La nave *Stril Explorer* utilizzata dai componenti del *Black Sea Maritime Archaeology Project* per le campagne scientifiche e archeologiche in Mar Nero; in apertura, un'immagine del relitto



Il relitto di 2.400 anni fa è in buono stato di conservazione grazie alla profondità dove si trova, ed alla assenza di ossigeno che impedisce la proliferazione di batteri che mangiano il legno

sulle sponde del Mar Nero man mano che nei secoli il livello del mare si alzava, hanno individuato 41 relitti d'imbarcazioni datate in varie epoche, dal nono al diciannovesimo secolo. Individuati in una ristretta area del Mar Nero, sono relitti di navi mercantili che trasportavano metalli, vino, granaglie ecc. quasi tutte naufragate a causa del mare in tempesta.

Un giorno i sensori della nave hanno rilevato una forma abbastanza grande che emergeva dal fondale. Come di consuetudine, per meglio

identificare l'oggetto, sono stati inviati due ROV (*Remotely Operated Vehicle*, in questo caso mezzi sottomarini a comando remoto) che hanno riportato immagini e video straordinari. Il mercantile naufragato, probabilmente per una tempesta, è adagiato sul fondale a oltre 2.000 m e si presenta in uno stato di conservazione molto buono.

Il relitto, probabilmente di nave greca, è lungo 70 piedi (circa 23 m) e sono riconoscibili, oltre allo scafo, l'albero, i timoni e i

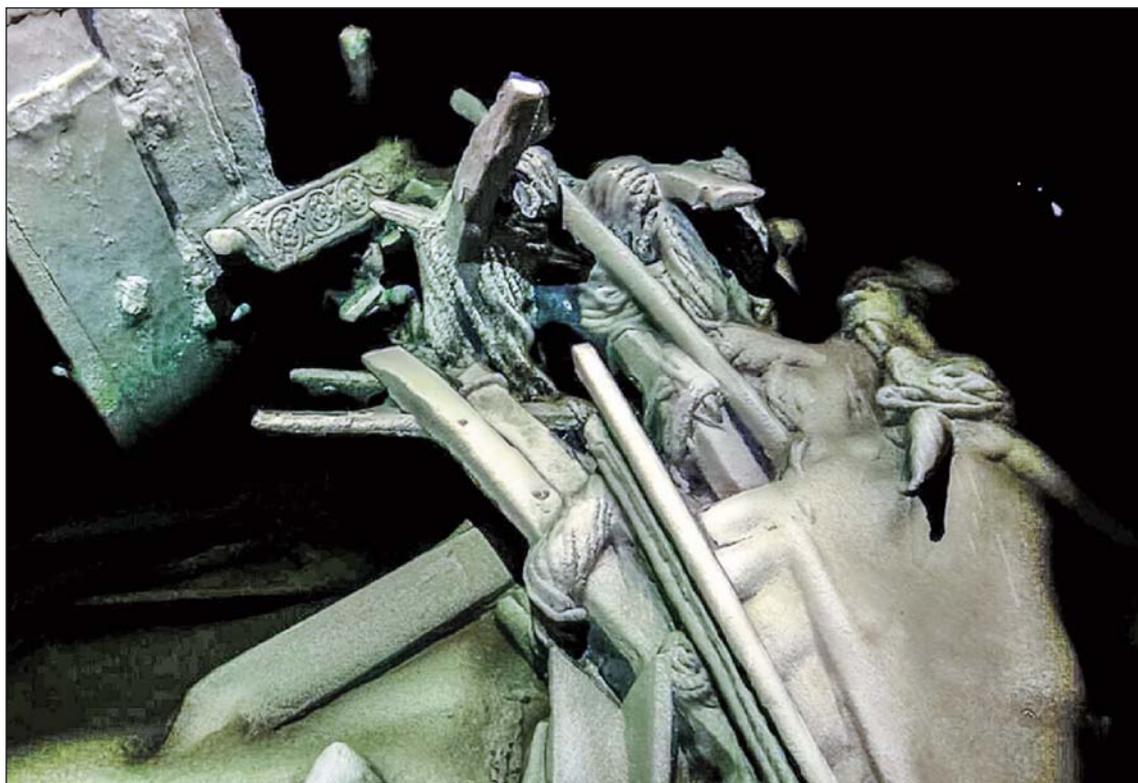
banchi dei rematori. È inoltre presumibile che il carico o parte di esso, costituito da anfore e ceramiche, sia ancora all'interno della nave.

La buona conservazione del relitto è dovuta



Particolare dello *stamnos* attico rinvenuto a Vulci sul quale è rappresentato l'episodio dell'Odissea relativo a Ulisse e le Sirene. Il relitto trovato sembrerebbe essere di un modello simile a quello della nave dipinta

alla profondità del fondale su cui giace, dove l'acqua ha una quantità di ossigeno praticamente inesistente, fattore che ha impedito il deterioramento del legno e dei cavi da parte dei batteri. Circa 12.000 anni fa, al termine dell'ultima glaciazione, il Mar Nero era un lago; lo scioglimento dei ghiacciai dovuto alle temperature che man mano crescevano, fece innalzare i livelli dei mari e il Mediterraneo iniziò a versare acqua nel lago attraverso il Bosforo fino a che si creò un flusso continuo. Contemporaneamente il lago ha continuato e continua a essere alimentato con l'acqua dolce proveniente dai vari fiumi che vi si immettono. Così si sono stabiliti due



La tecnica della fotogrammetria 3D è utilizzata sempre più spesso nella fotografia o rilievi subacquei. Si notino i particolari degli intarsi e dei cavi spezzati su un relitto ottomano in Mar Nero



In alcune zone del Mar Nero, l'acqua del fondale ha una profondità che rende la quantità di ossigeno praticamente inesistente, fattore che ha impedito il deterioramento del legno e dei cavi dei relitti da parte dei batteri

strati differenti di acqua, una più in superficie con ossigeno e poco sale e uno inferiore senza ossigeno (oltre i 150 m di profondità l'ossigeno è praticamente zero).

La nave è stata classificata del tipo "sirena", che possiamo vedere dipinta sul "vaso delle sirene", un manufatto del 480 a.C. circa, rinvenuto nella necropoli etrusca di Vulci, che racconta l'episodio dell'Odissea quando Ulisse si fece legare all'albero della nave per non cedere ai richiami delle sirene.

La ricostruzione tridimensionale dell'immagine della nave è stata possibile grazie alla fotogrammetria, una tecnica che si avvale di misurazioni delle dimensioni dell'oggetto ripreso da diverse angolazioni e di migliaia di scatti fotografici. La nitidezza del risultato con questa tecnica è eccezionale come si può evincere da una parte del particolare di un relitto di nave ottomana, in cui si vedono particolari dell'intarsio del timone, i cavi spezzati, ecc.

Il ROV *Surveyor Interceptor* utilizzato dal MAP naviga con una velocità di 4-6 nodi ed è in grado di trasportare il sonar a scansione laterale multifascio, un sistema di *Sub-Bottom Profiling*,

capace d'individuare i vari tipi di sedimenti sotto il fondale così come relitti sommersi, fotocamere ad alta definizione, l'apparato per la scansione laser e un sistema d'illuminazione forte.

L'eccezionale ritrovamento è stato fatto al largo della Bulgaria, e per il momento resterà lì, dati i costi elevatissimi per il recupero e la possibilità di deterioramento o addirittura distruzione in fase di recupero.

Non c'è da meravigliarsi della quantità di relitti trovati dato che quel mare è stato un crocevia di contatti fra varie culture per migliaia d'anni, quindi molto trafficato prima dai greci per i collegamenti con le colonie della sponda opposta, e poi dai commercianti veneziani e dalle navi dell'impero Ottomano.

John Adams, responsabile del Black Sea Maritime Archaeology Project e direttore del Centro di archeologia marittima dell'università di Southampton (UK) ha dichiarato che *"la scoperta cambierà radicalmente le nostre conoscenze sulle tecniche di navigazione e le costruzioni navali del mondo antico"*. ■



Messa a mare di uno ROV *Surveyor Interceptor* configurato con molteplici apparecchi di rilievo e attrezzatura da lavoro

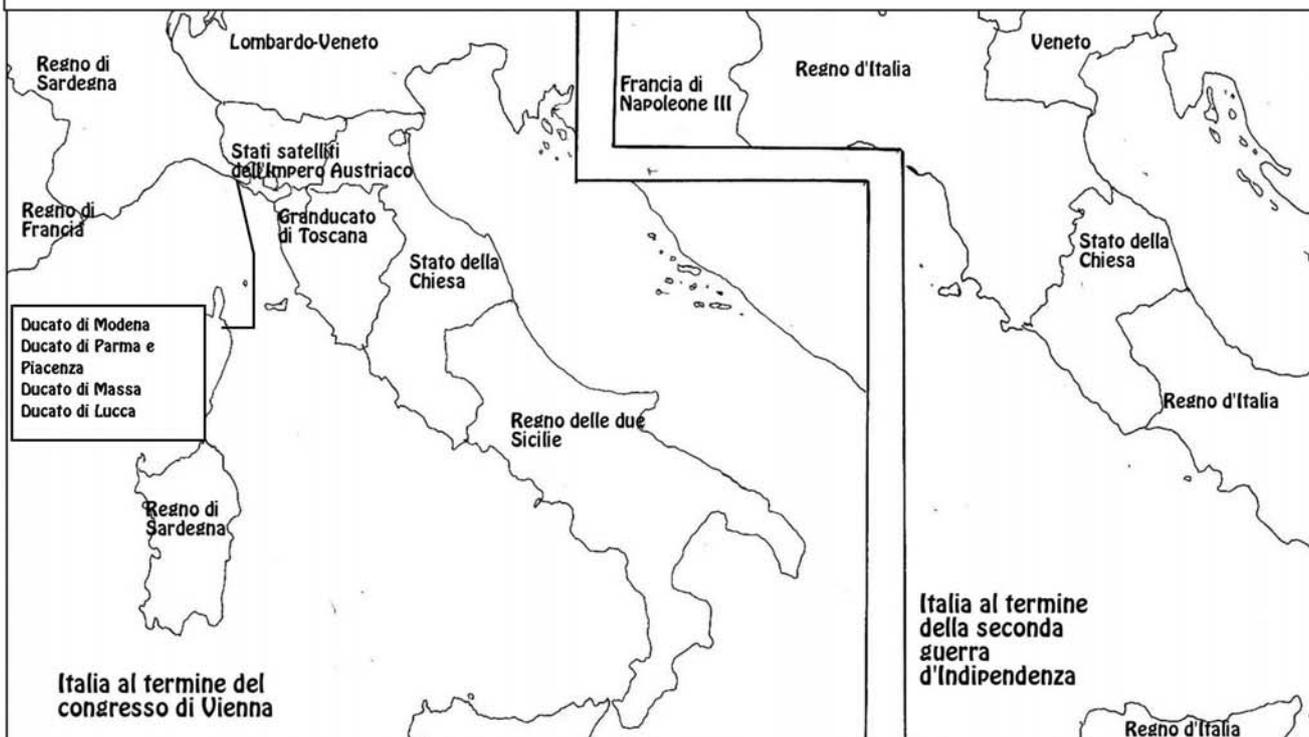
Undicesima puntata: Lissa 20 Luglio 1866 - prima parte



...il resto del territorio nazionale dopo il congresso di Vienna era suddiviso tra i vecchi regni restaurati dalle potenze europee e piccoli staterelli satelliti dell'Impero Austriaco. L'unico stato con una relativa indipendenza, era...



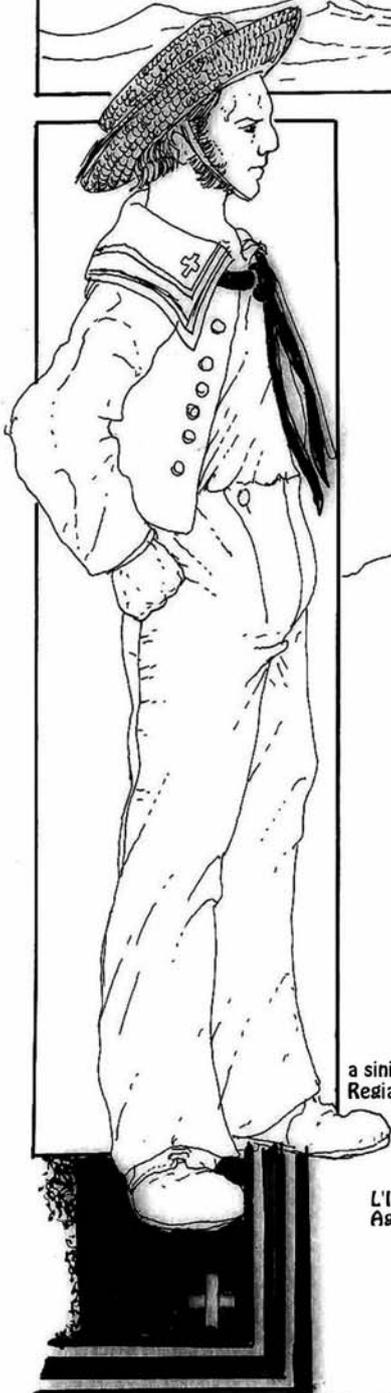
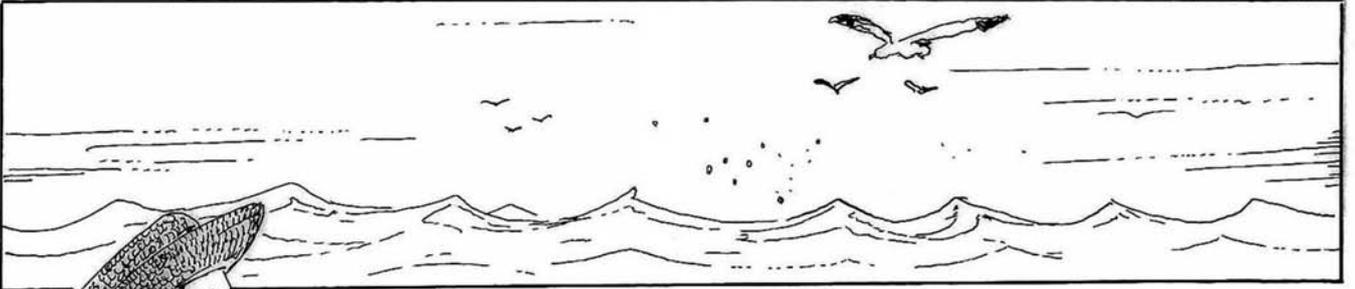
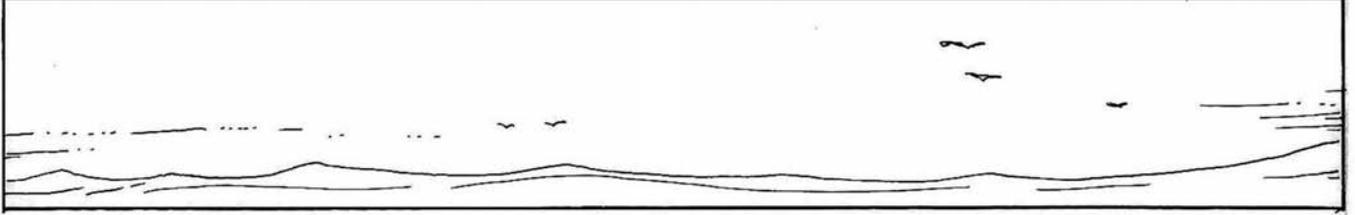
...il Regno di Sardegna; questo posto come stato "cuscinetto" tra il Lombardo-Veneto (Austriaco) ed il regno di Francia, si fece promotore degli aneliti di unità nazionale; con due guerre d'indipendenza, riuscì in parte a raggiungere l'obiettivo



Testi e disegni di Marco Trecalli - Consulenza di Mino Milani

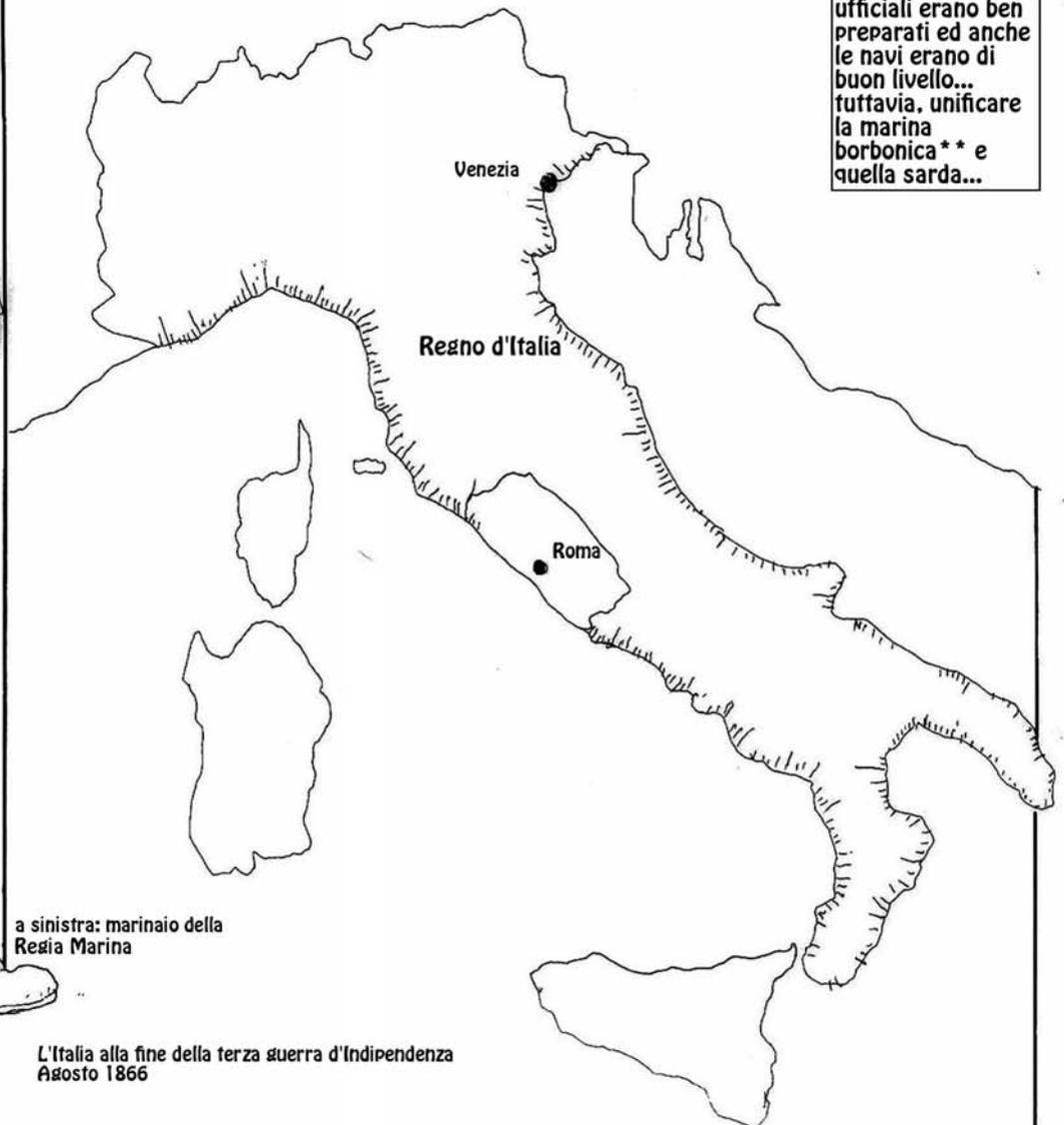
*Napoleone cedette Venezia ed il suo territorio all'Impero d'Austria, con il trattato di Campoformio, firmato il 17 ottobre 1797, ponendo fine alla gloriosa Repubblica di Venezia

Anche la terza guerra d'Indipendenza volgeva al termine. questa campagna, non particolarmente brillante per l'Italia, si stava comunque risolvendo con esito positivo. Adesso l'Italia aveva bisogno di una vittoria* sulla flotta austriaca dell'Adriatico; ma... la sua marina militare era appena stata creata ed era impreparata al compito affidatole.



a sinistra: marinaio della Regia Marina

L'Italia alla fine della terza guerra d'Indipendenza
Agosto 1866

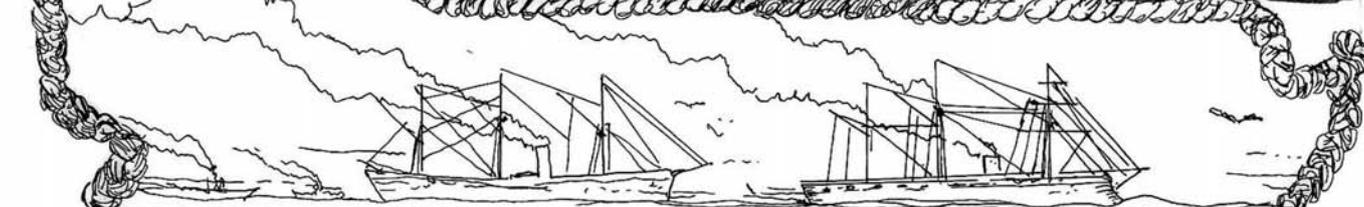
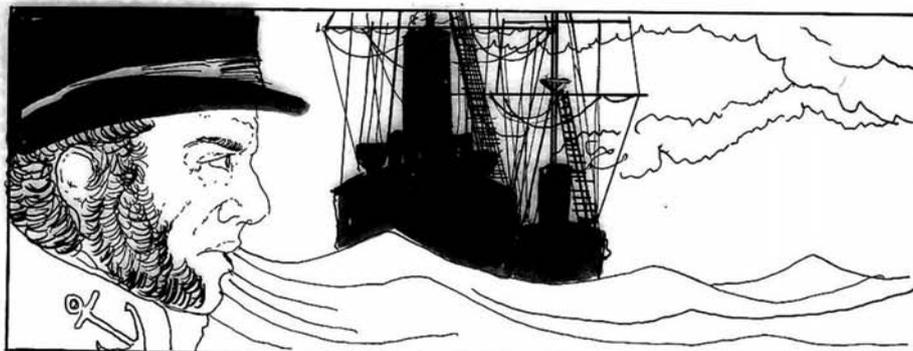
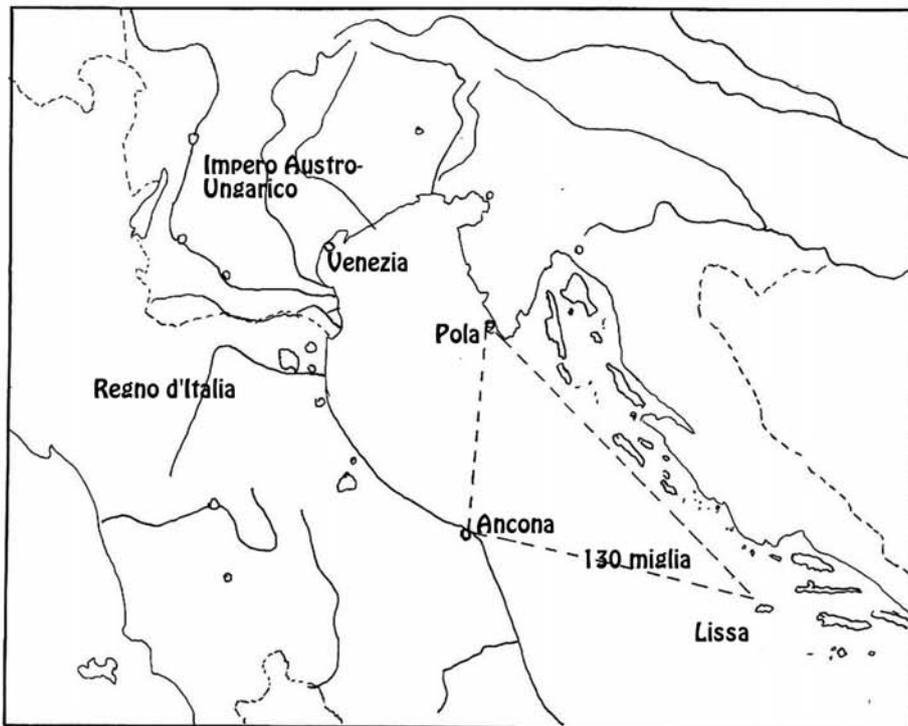


I marinai e gli ufficiali erano ben preparati ed anche le navi erano di buon livello... tuttavia, unificare la marina borbonica** e quella sarda...

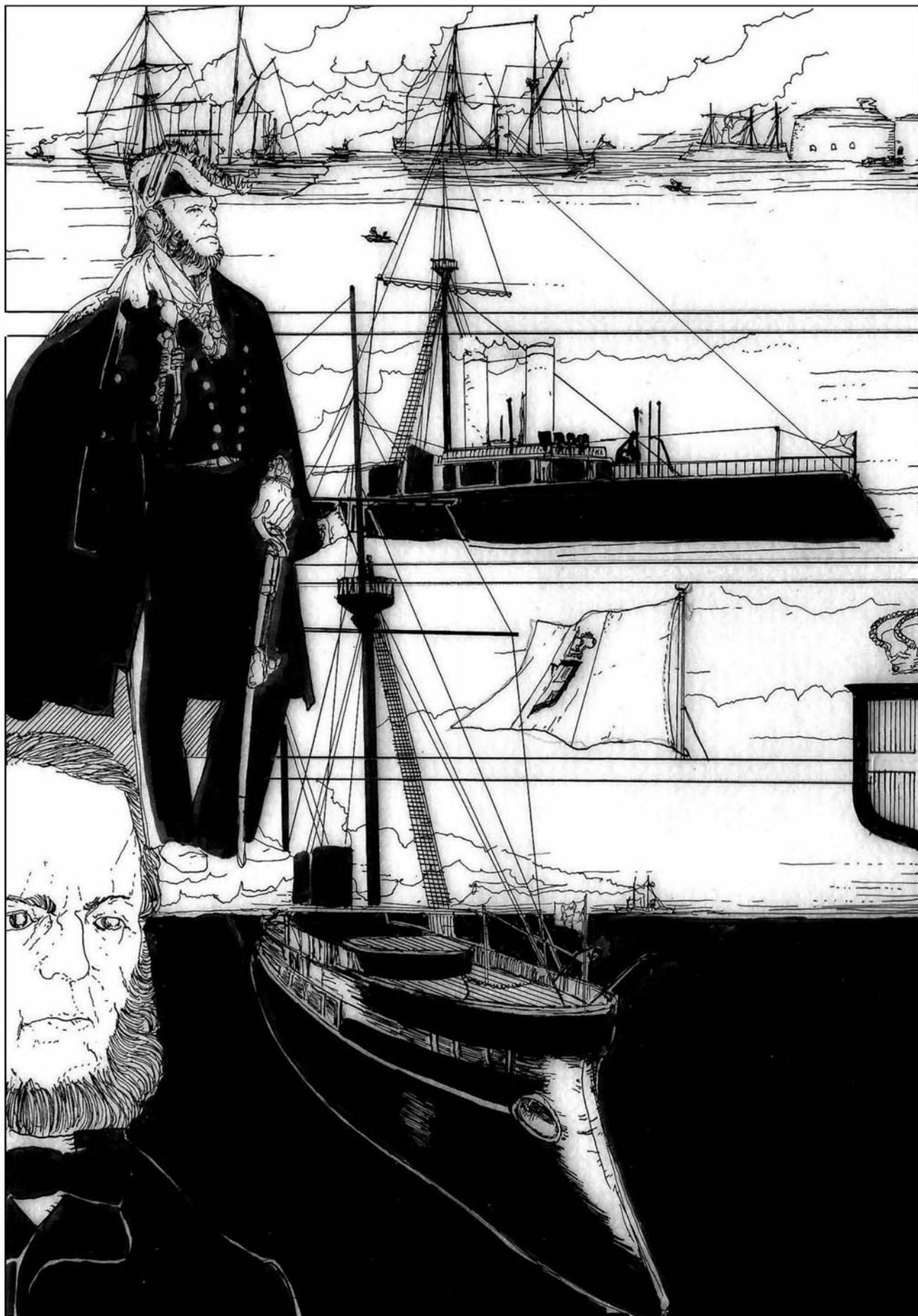
*La ricerca di questa vittoria aveva risvolti più politici che strategici. **La Marina Militare del Regno delle due Sicilie dopo il 1860 confluisce in quella italiana: la marina borbonica era formata da ottimi quadri di ufficiali e marinai; i cantieri navali (dopo quelli veneti) erano i migliori del Mediterraneo. Anche la Marina del Regno di Sardegna (con il suo famoso porto di Genova) era un'eccezione.

...Non era una cosa semplice. Il Maggio del 1866, il Governo decise di costituire un' Armata con il compito di attaccare la flotta austriaca nell'Adriatico. Il comando di questa Armata venne affidato all'Ammiraglio Carlo Pellion di Persano. Le operazioni nell'Adriatico dimostrarono che la Regia Marina italiana anche se di recente costituzione, aveva raggiunto un livello di efficienza accettabile. L'Ammiraglio Persano era però ben consapevole del livello della Marina Militare Austriaca...quindi adottava una tattica da alcuni ritenuta troppo "prudente".*

Sotto: marinaio della Regia Marina

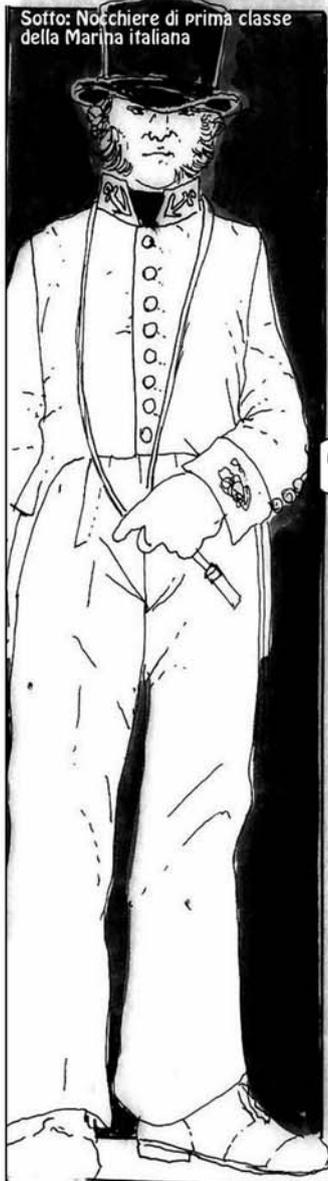


* L'Ammiraglio Persano, dal 18 al 23 e poi il 30 maggio aveva informato il Ministro della Marina, Angioletti dell'impossibilità di approntare la flotta in tempi brevi. Poi, non avendo ottenuto nulla, aveva cercato, dopo aver considerato l'eventualità di dimettersi, di preparare la flotta nei limiti del possibile, compiendo alcune manovre di squadra.



Il 16 Luglio 1866, l'ammiraglio Persano con trentatré navi lasciò il porto di Ancona con obiettivo il bombardamento e la conquista di Lissa, base navale austriaca *

***Il 14 luglio 1866 giunse a quest'ultimo dal governo italiano l'intimazione di agire, pena la destituzione. L'ammiraglio decise allora, contro il proprio parere, di effettuare un'azione contro l'isola austriaca fortificata di Lissa.**



Sotto: Nocchiere di prima classe della Marina italiana

Sopra: marinaio della Marina italiana



ordinate alle macchine di rallentare



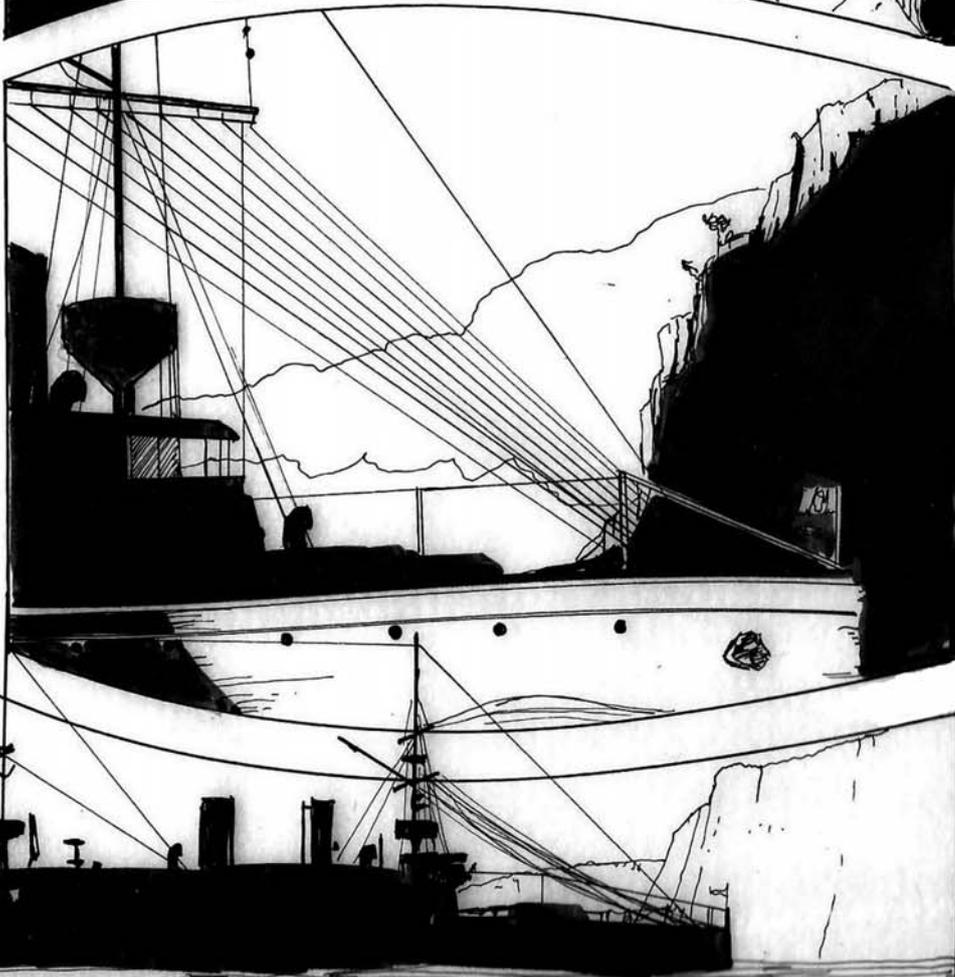
Sala macchine...Avanti molto adagio.

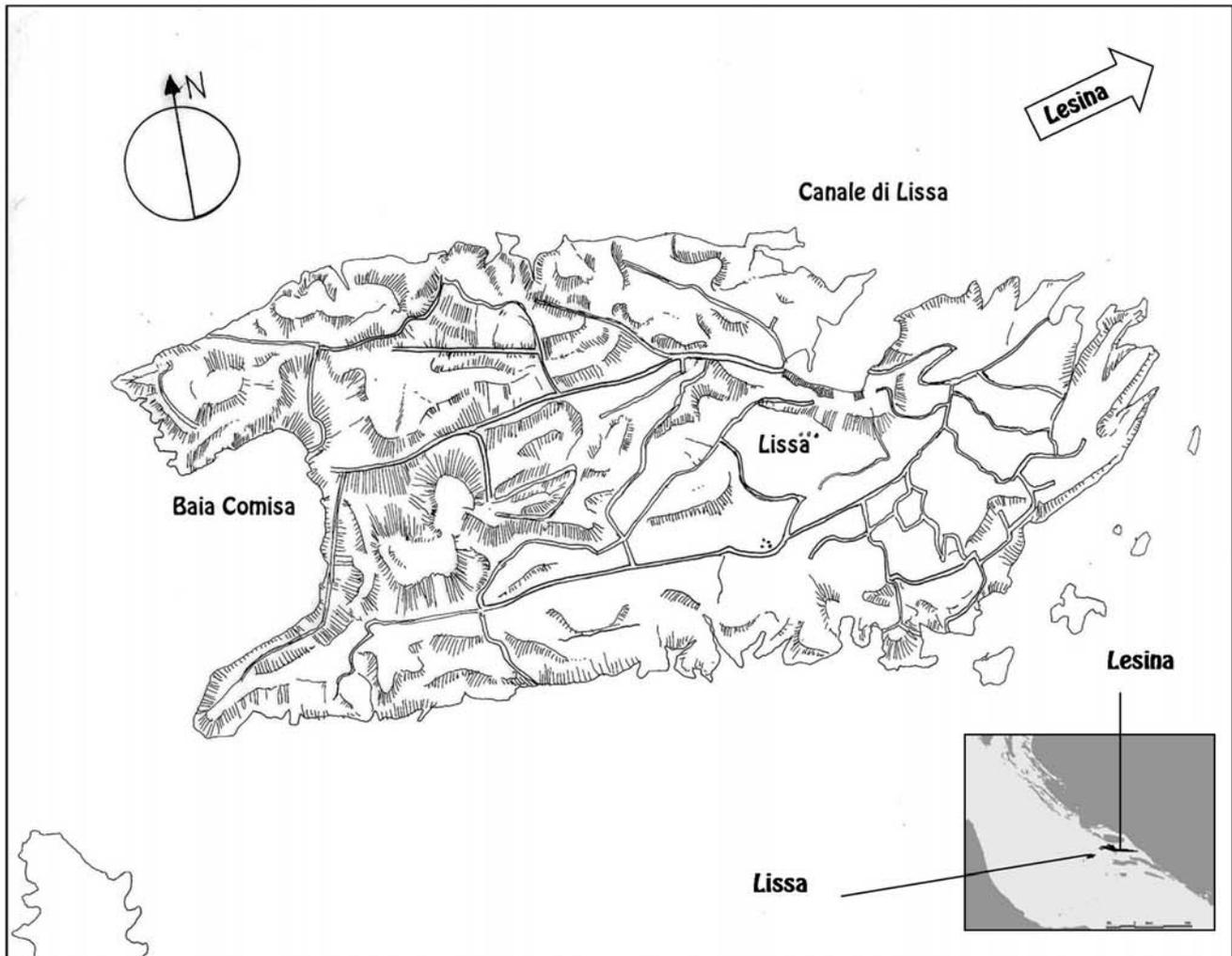


Avanti molto adagio.

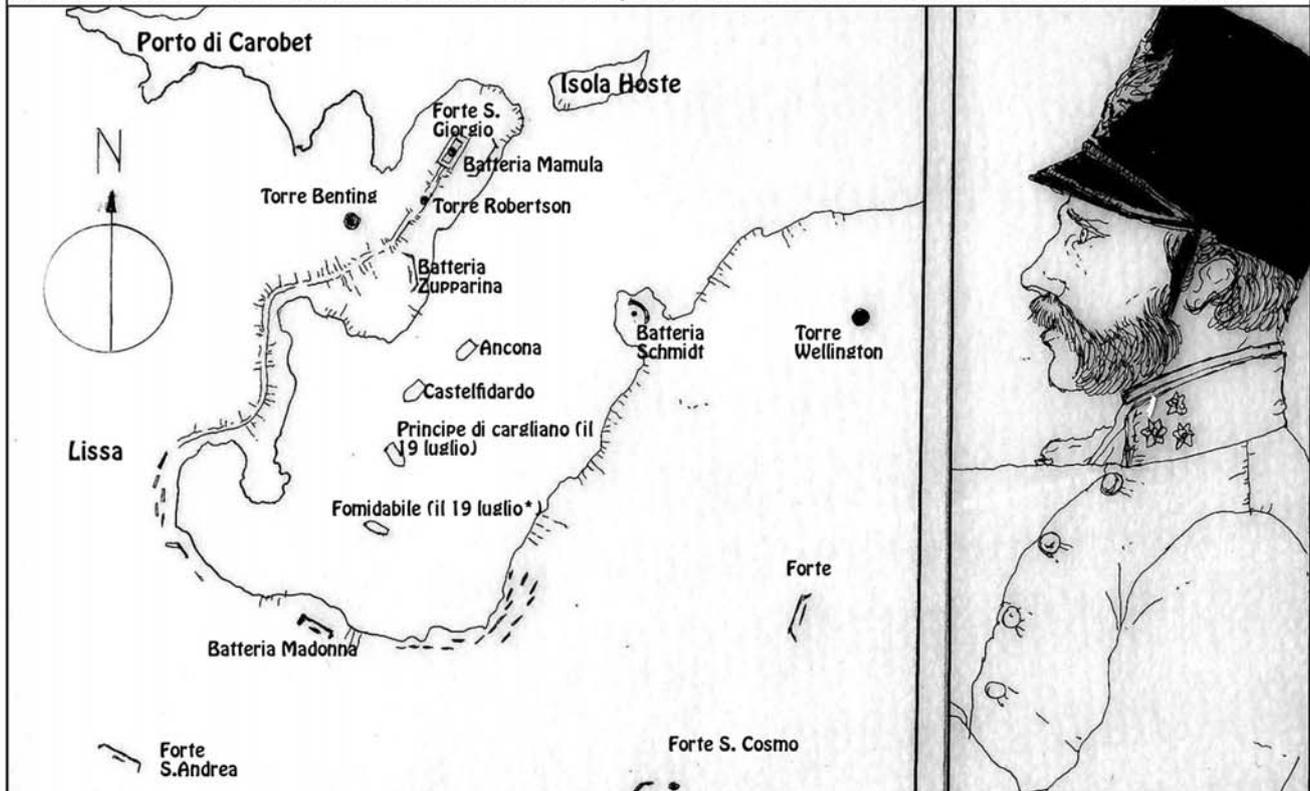


Avanti molto adagio... entriamo nel porto di Lissa.





18 Luglio: alle 10:30 iniziò l'attacco con delle cannoniere al porto di Lesina, queste dovevano tagliare il cavo telegrafico che permetteva all'isola di comunicare con la terra ferma, così da impedire l'allarme e il successivo arrivo di soccorsi.



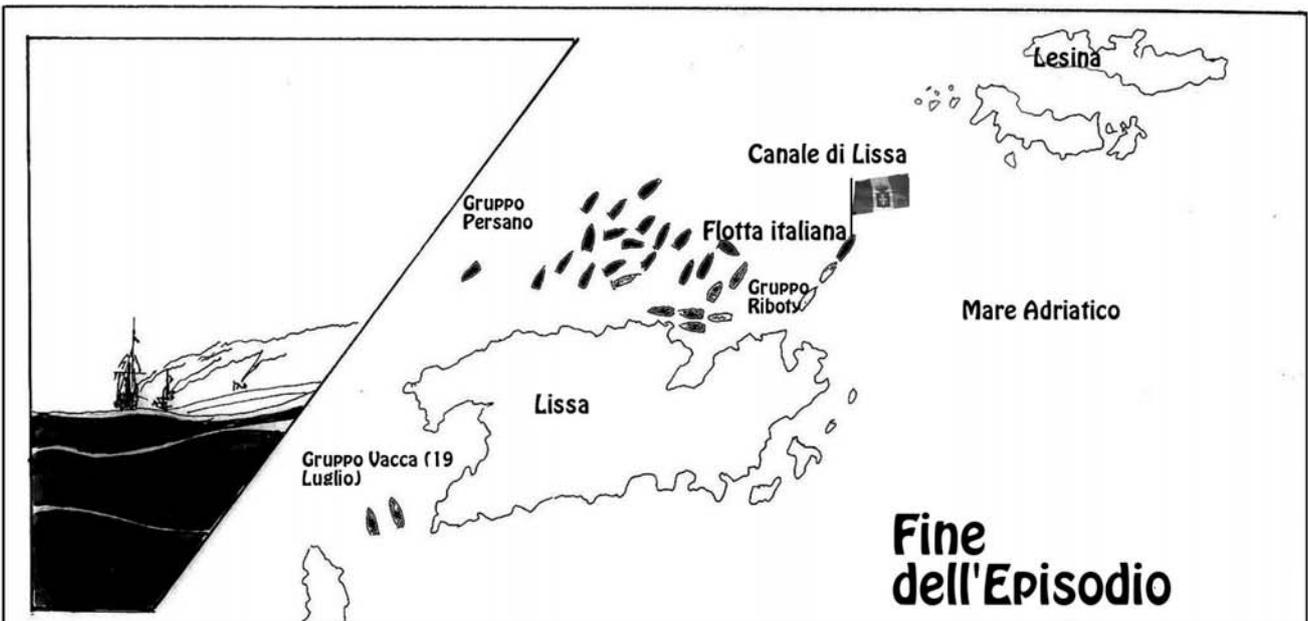
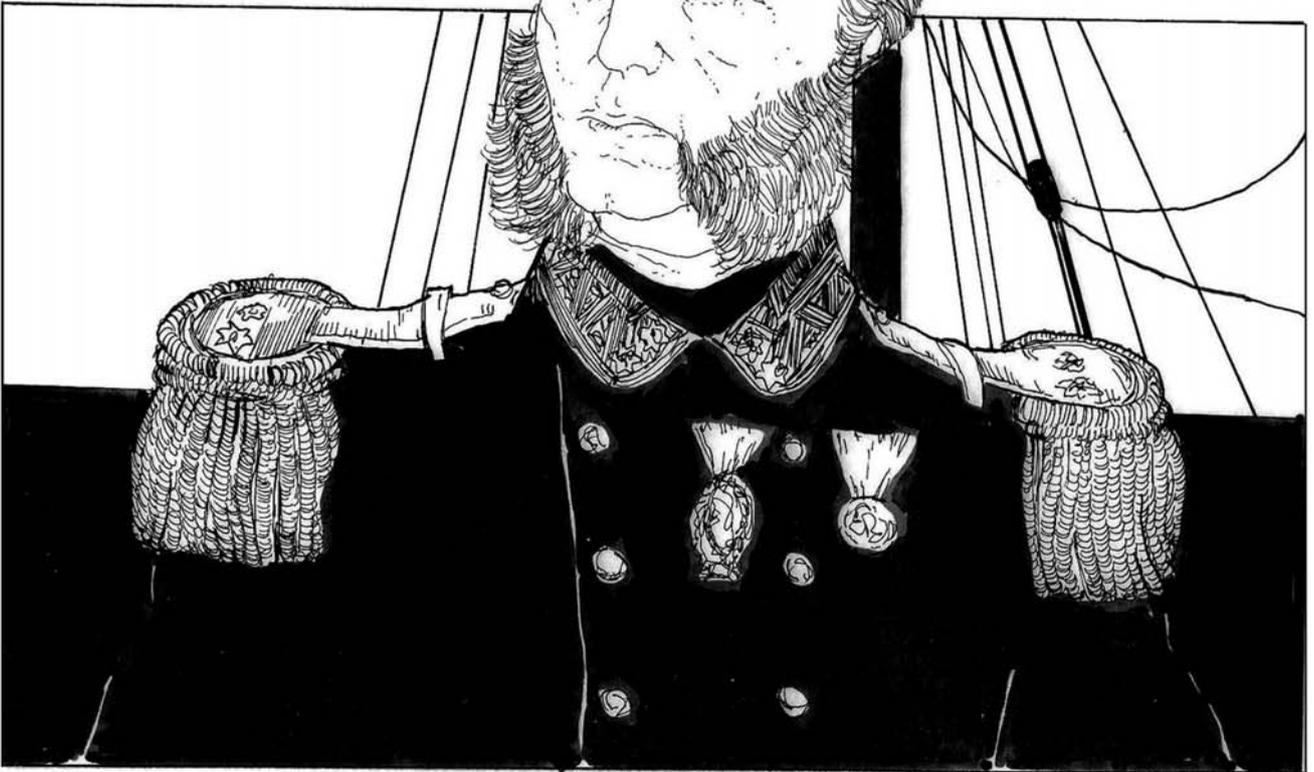
Purtroppo l'esecuzione del piano ebbe un grosso ritardo, dando ai difensori il tempo di dare l'allarme. Il 20 Luglio*, le truppe italiane erano pronte allo sbarco ed all'occupazione dell'isola, quando fu segnalato l'arrivo della flotta austriaca.

* Il 19 Luglio la flotta italiana fu raggiunta dall'Affondatore, una modernissima corazzata e iniziò il bombardamento degli ultimi forti rimanenti nel porto di San Giorgio sull'isola di Lissa.



La flotta austriaca era agli ordini dell'ammiraglio Tegetthoff. Nella massima celerità le corazzate italiane si prepararono alla battaglia suddivise in tre divisioni: la prima di avanguardia che comprendeva le navi Principe di Carigliano, Castelfidardo e Ancona, comandate dal contrammiraglio Vacca; la seconda al centro comprendeva la Re d'Italia, la Palestro e la San Martino; la terza formata dalla Re di Portogallo, dalla Maria Pia e dalla Varese.

Sul fianco estremo, dove aveva posto il suo quartier generale, l'Ammiraglio Persano comandava l'*Affondatore**. Le navi austriache, disposte a "punta di freccia" puntavano sulla flotta italiana ...stava per scatenarsi la battaglia di Lissa!



*L'*Affondatore* si trovava sul fianco esterno della II Divisione, fuori dalla linea di combattimento: è possibile che Persano intendesse mantenerlo di rinforzo.

Goletta Gringo



di Simone Repetto

A vederlo oggi, quel grande scafo restaurato, con quel nome e quella polena sotto il bompresso, rappresentante la bellezza spavalda di una donna indigena, non farebbe certo pensare ad un passato tanto lontano. Origini davvero remote, nel tempo e nello spazio, riguardano invece il *Gringo*, uno schooner di quasi 37 metri di lunghezza, 8 di larghezza, un pescaggio di circa 3 metri e una stazza di 98 tonnellate. Dopo aver raggiunto i 132 anni di vita, come pochi altri è ancora in grado di affrontare una navigazione d'alto mare. Attraversando periodi di splendore e declino, e rischiato di essere definitivamente abbandonato, è giunto al ventesimo secolo godendo di buona salute. Grazie alla passione del suo armatore di origini italiane, che l'ha salvato da una fine certa, oggi compie frequenti crociere lungo le coste brasiliane, per farsi ammirare dai diportisti e lasciare a bocca aperta i cultori di storia marinaresca, nel trovarsi di fronte ad un vero e proprio testimone del passato, quando l'andar per mare non era certo agevole come oggi.

“...Spuntava solo una parte dalla superficie del fango fluviale, probabilmente la timoneria, e poco altro. Fu amore a prima vista...”

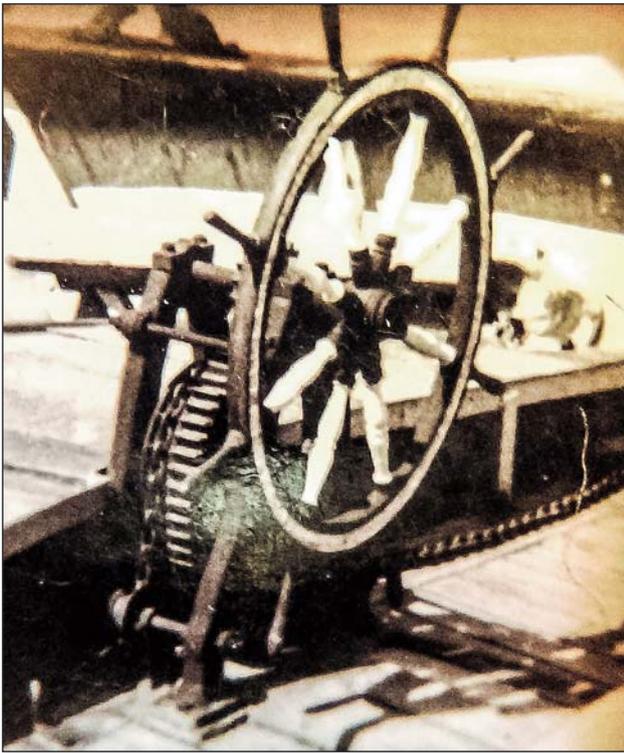
Il varo del Luigi Palma

Venne costruito nei cantieri Roncallo a Pegli, nel 1886, e varato col nome *Luigi Palma*. In base ai registri del Museo Navale di New York, è una delle barche più antiche al mondo ancora in navigazione e conser-

vanti le fattezze originali. Da alcuni documenti d'epoca, riguardanti la storia della cittadina rivierasca facente parte dell'area metropolitana di Genova, tratti dai testi *“Splendore e declino di Pegli turistica”* e *“Pegli nel tempo e nei tempi”*, in



Il *Pegli* prima di essere trasformato in chiatta; in apertura, un particolare del pavimento di bordo nella versione antica dell'unità



L'antico meccanismo della timoneria del *Pegli* in plancia

alcune fotografie del 1885, compare uno scafo, in costruzione sulla spiaggia, avente le chiare sembianze del *Luigi Palma*. Nell'idea dei progettisti di allora, venne costruito come un veliero da carico, con due alberi di oltre venti metri di altezza, armati a vele auriche, e la possibilità di montare fino a tre fiocchi prodieri, per una superficie velica totale di 420 metri quadri.



Una fase dell'allestimento del *Gringo* prima del varo sugli scali del cantiere

Con questa impostazione nautica, navigò fra l'Europa ed il sud America per quattro decenni, ma compì i primi viaggi commerciali tra il Mediterraneo ed il nord Europa trasportando marmo, da Carrara, verso l'Irlanda, per ricaricare poi carbone fossile nei viaggi di ritorno. In seguito, caricò sempre carbone dai porti nord europei per scaricarlo in quelli sudamericani, in particolare brasiliani, uruguayiani ed argentini. In quei viaggi oceanici, in un momento storico caratterizzato da importanti flussi migratori verso il continente americano, il *Luigi Palma* imbarcò anche molti immigrati europei, trasportandoli come fossero merce e facendo pagare loro il prezzo del volume di carbone che occupavano a bordo. Erano traversate, com'è facile intuire, tutt'altro che confortevoli e rassicuranti. Essendo un veliero molto versatile, trasportava mercanzia varia, come dimostra un bollettino ufficiale del 1895, che riporta il *Luigi Palma* impegnato a caricare a Paranà. Nei porti argentini, le sue stive tipicamente si riempivano di grano, per far rotta nuovamente verso nord est, affrontare le depressioni atlantiche, attraversare lo stretto di Gibilterra e raggiungere l'Italia.

Che si trasforma in *Pegli*

Il punto di non ritorno ci fu nel 1933, con l'abbandono dei porti europei ed italiani, per concentrare definitivamente l'attività commerciale lungo le coste sudamericane. Fu così venduto ed i suoi nuovi proprietari argentini, nel ricordo del luogo in cui venne costruito, lo ribattezzarono *Pegli*, sfidando le superstizioni marinare che suggeriscono di evitare i cambiamenti del nome di una barca.

Riprese a navigare per altre decenni lungo le coste meridionali sudamericane, trasportando generi alimentari come patate e cipolle, tra Buenos Aires e Rio Grande do Sul, in Brasile, mercanzia varia da Mar del Plata a Necochea, nonché legna e frutta nel fiume Paranà. In base all'avanzamento tecnologico ed alle nuove esigenze di trasporto, nel 1954 il sartiame venne parzialmente ridotto, per dare maggior spazio all'apparato motore. La gloriosa epopea velica, che diede propulsione e bellezza allo scafo per quasi un secolo, si concluse nel 1970, con la rimozione completa di sartiame ed alberatura, per essere trasformato in chiatta. Spese così gli ultimi anni di attività nel delta

del Paranà, avendo come base il porto di Buenos Aires fino al 1974, quando, con molta probabilità, venne abbandonato sulle sponde sabbiose del fiume Lujan, nei pressi della capitale argentina, in stato di semi affondamento. Dopo anni di incuria, pareva che il suo destino fosse segnato, magari divorato dagli agenti atmosferici e dalla corrosione, demolito o distrutto da impietose e ciniche mani. Ma nel 1990, come talvolta accade per puro caso, la sua sorte cambiò. Fu l'incontro con l'attuale proprietario e skipper, Fernando Zuccaro, a stabilirne un inatteso, quanto efficace rilancio.

Le passioni di Fernando Zuccaro

Uomo con la passione del mare e non nuovo ad avventure nautiche talvolta ardimentose, un giorno decise che era giunto il momento di avere una barca tutta sua. Una particolare, a cui potesse dedicare il resto della sua esistenza. Che avesse un'anima ed una storia importante da raccontare, a costo di dover rivolgere l'attenzione ad un qualche rottame dimenticato. Nel chiedere informazioni, venne a conoscenza di quella che fu una goletta dal nome italiano, abbandonata nel corso di un fiume vicino alla capitale argentina. Forse anche lei aveva da raccontare ai posteri una storia importante di emigrazione, proprio come Zuccaro, il cui nonno, insieme a due fratelli, giunse prima in Brasile e poi in Argentina nel XIX secolo. Si mise così in maniera più determinata sulle sue tracce, fino a quando venne accompagnato di fronte a quello che sembrava un relitto, dal recupero assai improbabile e difficoltoso. Spuntava solo una

parte dalla superficie del fango fluviale, probabilmente la timoneria, e poco altro. Fu amore a prima vista e decise di prendersene cura, avviando una lunga, completa e complessa ristrutturazione, fra lo scetticismo generale per la temerarietà dell'impresa.

Prima di tutto, c'era da svuotare lo scafo da ogni inutile ingombro, soprattutto argilla e rifiuti di vario tipo, pompando altresì aria nei serbatoi per indurre una spinta positiva verso la superficie. Dopo vari tentativi, finalmente quel relitto si mosse dal suo lungo torpore, la chiglia si alzò dal fondo melmoso e lo scafo riprese un, seppur precario, galleggiamento.

La prima, grande difficoltà fu il sollevamento ed il trasferimento in cantiere, che venne allestito all'uopo scavando un fossato. Il tutto combattendo con le autorità locali, che propendevano per l'eliminazione e la demolizione in quanto, se fosse andato alla deriva, poteva



La goletta *Gringo* oggi nel suo rinnovato splendore



In plancia comando si può ammirare, vicino alla grande ruota del timone, la bussola originale della nave

rappresentare un pericolo per la navigazione. Fra le principali operazioni da compiere, c'era la sostituzione delle parti deteriorate dello scafo, da prua a poppa, potendo al contempo mantenere inalterata l'ossatura originale, che aveva resistito agli attacchi di un irreversibile decadimento. Stessa operazione eseguita per salvaguardare le parti originali in ferro rivettato e le antiche decorazioni, mentre il ponte è stato ricostruito utilizzando legname di eucalipto rosso. Un lavoro di restauro reso difficoltoso anche dalla scarsa documentazione storica, con i piani di costruzione mai trovati, neanche consultando gli archivi del Registro marinaro nazionale argentino.

Così, per procedere agli interventi su scafo, alberatura e sartieme, ci si è dovuti basare su vecchie immagini recuperate, avvalendosi di successive elaborazioni grafiche ricostruite al computer. Ma un ausilio determinante è stato fornito da un vecchio marinaio italiano, il signor Fausto Braganti, che, avendo navigato per molti anni a bordo del *Luigi Palma*, lo conosceva bene. Venuto a sapere che c'era qualcuno interessato a rimetterlo in sesto, un pomeriggio, con tanta emozione dentro, si presentò a Zuccaro con la ferma intenzione di aiutarlo nel suo arduo progetto, fornendo un contributo fondamentale.

Grazie a precise indicazioni e testimonianze, è stato possibile risalire alle esatte caratteristiche costruttive e nautiche della barca, come i

calcoli della zavorra e della superficie velica, oltre ad apprendere una parte saliente della sua storia, fino a quel momento sconosciuta o supposta. Perseveranza e dedizione alla causa, permisero a Zuccaro di portare a termine l'impresa nel giro di due decenni.

Da Pegli a Gringo

Dopo il varo e la messa a punto, il nome venne ricambiato in *Gringo*, traendo spunto dal nomignolo con cui i locali chiamavano il nuovo proprietario, da quando si occupò scrupolosamente del recupero, senza dar retta ai superstiziosi. Ma il vento soffiava in poppa e la goletta pote' finalmente riprendere il mare e la navigazione, come nel XIX secolo, ripristinando la classica velatura, costituita da due vele auriche e fiocchi prodieri. E' stato dotato di un nuovo apparato motore per assicurare una propulsione ottimale (monta uno Scania da 550 cavalli), due generatori per l'erogazione di corrente a bordo, nonché una strumentazione aggiornata alle nuove tecnologie disponibili, tra cui radar e gps. L'equipaggio, composto da 8 persone oltre il comandante, oggi opera a bordo di un veliero confortevole, dotato di servizi, ampie sale per i momenti ricreativi e di socializzazione, bar, sei cabine doppie e due quadruple, in grado di ospitare fino a venti persone, ricavate negli spazi un tempo occupate dalle stive di carico.

Mentre è impegnato ad organizzare crociere particolarmente suggestive ed affascinanti insieme alla sua famiglia, Zuccaro non si sente ancora pienamente soddisfatto ed ha ancora traguardi da raggiungere. Uno, in particolare, solletica le sue notti da tempo: riaffrontare la rotta atlantica del nord est, passare Gibilterra ed ormeggiare nel luogo di costruzione, a Pegli. E' la prima cosa di cui parla, quando gli si chiede dei programmi futuri a bordo del suo veliero. *"Nel caso mi riuscisse di raggiungere l'Italia, per la goletta sarebbe come chiudere il cerchio della sua storia, riportandola dov'è stata costruita, nel suo luogo di nascita. Sarebbe altresì importante per compiere un'altra missione e soddisfare un grande desiderio di un amico italiano, Sergio Krasavec, il quale, prima di morire, mi chiese di prendere le sue ceneri per riportarle in Italia, in patria, a bordo della "nostra" nave. A 58 anni, non posso lasciar passare più tempo! Ho già attraversato l'Atlantico a bordo di un'altra barca e so cosa significa intraprendere la navigazione*

d'altura. Ecco perché ho fatto un grande sforzo per essere in grado di attraversare nuovamente l'oceano con questa barca. L'idea di riportare in Italia la goletta l'ho maturata un anno fa, durante la partenza di una crociera dall'Argentina. Sarebbe la più antica nave della storia oggi navigante, restaurata e non ricostruita per intero, ad attraversare l'oceano Atlantico, costituendo un vero e proprio record!"

Poi, con orgoglio, passa in rassegna i momenti clou che hanno riguardato la storia recente della barca, per lui una vera e propria scelta di vita. *"Il progetto del Goleta Gringo, ha preso gli ultimi 25 anni della mia esistenza. Abbiamo fatto molte riparazioni per ripristinarla, utilizzando materiali di alta qualità per le lavorazioni. Tutto ciò ha attirato l'attenzione di molti giornalisti e dei mass media, che si sono interessati a più riprese a questo progetto. A spingermi in questa difficile impresa, non è stato certamente l'idea di guadagnarci economicamente. Ho fatto tutto da solo, affrontando le responsabilità che ciò ha com-*

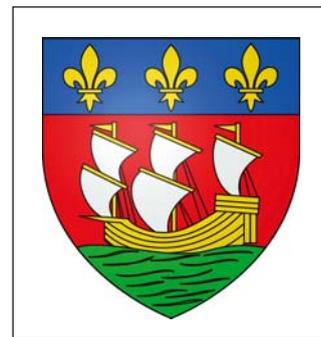
portato. Non ho mai avuto un sostegno istituzionale, ma ho potuto contare solo su alcuni sponsor di livello, che mi hanno aiutato nel portare avanti i lavori, come, ad esempio, Warsteiner, Ballantines, Gancia, Rolex e Vogue, oltre agli introiti assicurati da alcune riprese filmate a bordo. Oggi, facciamo crociere periodiche, dal Brasile verso mete della costa sudamericana atlantica. Si organizzano viaggi charter in base all'equipaggio ed ai passeggeri che riusciamo a ingaggiare in quanto, in Sud America, non è facile convincere la gente ad imbarcarsi, perché non esiste una forte e diffusa tradizione navale. Ed il contesto economico regionale attuale non aiuta di certo, con sempre più persone costrette a tirare la cinghia e rinunciare a provare l'ebbrezza di navigare a bordo di uno scafo secolare. E' con i soldi incamerati da questa attività che riusciamo a coprire i costi elevati di gestione della barca, tali da consentirci di tenerla in esercizio nel migliore dei modi e di coltivare il sogno della grande traversata oceanica". ■



Il Gringo in navigazione a vela, con randa e fiocchi al vento

Il marinaio d'Artagnan

di Enrico Cernuschi



Viviamo, si sa, nell'età dell'immagine. Nulla esiste, infatti, se non è riprodotto a colori su uno schermo. Per la verità questo stato di cose non è poi una così grande notizia. E' dall'epoca delle incisioni rupestri - 13.000 anni fa - che l'uomo raffigura gli avvenimenti. Il problema sorge, casomai, con gli editori, i direttori e i capi redattori. In assenza delle fotografie queste serie e rinomate categorie professionali non pubblicherebbero neppure un'intervista esclusiva rilasciata al nostro inviato dal Padreterno in persona.

Conscio di questa *conditio sine qua non*, mi sono tenuto nel petto per quasi dieci anni la vicenda narrata nelle pagine che seguiranno. Avevo tutto: fatti, nomi, circostanze, documenti, prove, persino un cannone in ferro con relativo affusto. Niente da fare. *“Senza la foto del cristiano non si può pubblicare nulla”*. E io la foto non ce l'avevo né, come

*Va bene che i
“cadetti di Guascogna”
non avevano limiti,
ma a La Rochelle,
contro le forze inglesi,
seppero fare ancora di più*



sarà più chiaro tra poco, potevo procurarmela. Proprio non c'è; non è stata tramandata. Avevo però dimenticato un particolare. Il direttore e il capo redattore di *Lega Navale* sono marinai e solo dopo giornalisti. Gente pratica, quindi, che magari non sa recitare a memoria le poesie del premio Nobel Paul Johann Ludwig von Heyse (esiste, e fu insignito di quel riconoscimento nel 1910), ma che è perfettamente in grado di dirti: *“Sei un fesso. La storia è bella e vale la pena di pubblicarla. Non ti preoccupare per le immagini. Ci pensiamo noi. Tu bada di farmi avere il file per giovedì”*. Davanti a gente così cosa si può replicare? Solo un timido: *“Ma oggi è mercoledì, ed è pure ora di cena”*, salvo incassare l'inevitabile, e giustificatissimo *“Appunto, quindi datti da fare”*.

George Villiers, primo duca di Buckingham, dipinto dello studio di Daniel Mytens il Vecchio, olio su tela, conservato al *National Maritime Museum* di Greenwich, Londra; in apertura, il blasone della ville di La Rochelle

Il quadro

Correva l'anno 1624 e il regno di Giacomo I Stuart, sorto nel 1603 unendo sul proprio capo le corone d'Inghilterra e di Scozia, se la passava maluccio assai. Priva di credito all'estero in seguito alle ripetute bancarotte inglesi del Trecento e Quattrocento, Londra era infatti costretta sia a pagare in contanti il tradizionale deficit della propria bilancia commerciale con l'estero, sia ad accettare senza fiatare i prezzi da strozzo imposti dagli stranieri. Il conto finale di questo meccanismo perverso lo pagava, naturalmente, il popolo, mediante un'infinita serie di tasse rapaci e fantasiose. Tanto per buttarla in soldoni, la zecca reale degli Stuart aveva coniato, tra il 1621 e il 1624, 11.392 chilogrammi di monete d'argento. Il solo confronto con la zecca genovese era impietoso: 181.786 chili, ai quali andavano aggiunte, naturalmente, le coniazioni battute a Milano, Firenze, Torino e Venezia. Rispolverando per l'occasione la vecchia propaganda dei tempi di Elisabetta in merito alla presunta pusillanimità degli spagnoli e, più in generale, dei latini, un'importante frazione del ceto armatoriale e commerciale britannico riuscì, a questo punto, grazie all'influente George Villiers, I duca di Buckingham (tra l'altro anche Lord Ammiraglio), a convincere

Re Giacomo a muovere guerra a Madrid in vista di una facile guerra di rapina a mano armata. Gli andò male e Londra inanellò, sin dal principio, un disastro dietro l'altro.

Già nel giugno 1625 il generale genovese Ambrogio Spinola sconfisse e catturò a Breda, nei Paesi Bassi, il corpo di spedizione britannico inviato laggiù in appoggio agli olandesi. Poco dopo, il 1° novembre 1625, gli inglesi attaccarono il sempre facile obiettivo rappresentato dall'aperto e indifendibile, enorme porto oceanico della baia di Cadice. Trattenuti dall'ostinata resistenza della torre di El Puntal, i britannici finirono per trovarsi, il 7 novembre, nel mezzo di una tenaglia formata, da un lato, da 7 galee al comando del lucano duca di Ferrandina e, dall'altro, da una decina di galeoni della divisione navale andalusa battente l'insegna del calabrese marchese di Cropani. A questo punto, la flotta d'invasione, protetta da una decina di galeoni da guerra britannici e comandata dall'ammiraglio Edward Cecil, futuro visconte di Wimbledon, fu rigettata come una palla da tennis. Il bilancio finale fu di 62 trasporti andati perduti su un totale di 81 e di un migliaio di prigionieri persi; né mancarono, causa una colossale sbornia collettiva provocata da una grossa riserva di brandy spagnolo



In questo dipinto intitolato "L'assedio de La Rochelle" di Henry Motte (1881), vediamo il cardinale Richelieu sugli antemurali del porto protetti da ostruzioni che impedivano alle navi inglesi di accostarsi alle banchine per tentare uno sbarco

Ancora una immagine, odierna del *Vieux Port* della cittadina; è da notare che dall'angolo sinistro della casamatta a quello, a destra, del torrione, ogni tramonto venivano tese delle massicce catene pe impedire l'accesso alle navi nemiche



trovato a El Puntal, diversi casi di fuoco amico. Costretto, come ogni cattivo giocatore, a raddoppiare la posta dopo queste due secche sconfitte, Buckingham aprì, a questo punto, un altro fronte, nel tentativo di appoggiare la rivolta dei calvinisti ugonotti contro Luigi XIII di Francia. Fu un altro disastro.

Questa nuova guerra fu, per intenderci, quella che il grande romanziere francese Alessandro Dumas narra ne *I tre moschettieri* e che D'Artagnan combatte, assieme ai suoi amici, agli ordini di Monsieur de Tréville. Sbarcati il 21 luglio 1627 sull'Île de Ré, davanti al porto di La Rochelle, allo scopo di sbloccare quella città assediata dalle truppe del cardinale di Richelieu, 7.000 tra inglesi, scozzesi e ugonotti guidati da Buckingham in persona, gli invasori cozzarono contro la piccola ridotta di Saint-Martin-de-Ré, finendo inchiodati davanti alle artiglierie, alle mura e ai terrapieni di quella posizione. Il successivo assedio inglese di quella non numerosa, ma tenace guarnigione (meno di 1.000 uomini del *Régiment de Champagne-Infanterie* agli ordini del futuro *maréchal* Jean, signore di Toiras) si prolungò per tutta l'estate e l'autunno, senza però riuscire a espugnare quella cittadella: un po' per mancanza di artiglierie adeguate da parte britannica (avevano, in tutto, solo 8

piccoli pezzi da sbarco) e un po' perché, di tanto in tanto, alcune piccole imbarcazioni di contrabbandieri baschi riuscirono a rifornire, sia pure col contagocce, i difensori, forzando nottetempo il blocco inglese.

Il grosso problema di Richelieu era che la Francia non aveva una Marina. La squadra atlantica del re di Francia era, infatti, da un secolo a quella parte, solo un semplice servizio guardacoste, a parte alcuni corsari in prevalenza di fede protestante e dalla parte della gente di La Rochelle. Costretto a fare di necessità virtù, il cardinale fu costretto a ricorrere ai pochi ufficiali della flottiglia di galee francesi del Mediterraneo riuscendo, alla fine, ad armare, in Atlantico, una dozzina di galeoni, tre quarti dei quali, in realtà, olandesi, noleggiati a caro prezzo.

Quest'eterogeneo complesso fu affidato, sulla carta, al comando del duca Carlo di Guisa. Poiché - però - da un lato quell'aristocratico non sapeva distinguere la prora dalla poppa e, dall'altro, gli inglesi disponevano di una trentina di galeoni armati da eccellenti equipaggi, il giudizio di tutti fu che si era trattato, nè più nè meno, che di uno spreco di denaro, in quanto quella "flotta" non sarebbe servita a niente. E fu a questo punto che il cardinale calò il proprio asso di briscola.

L'uomo

Con grande scandalo della corte, Richelieu conferì, infatti, la direzione delle operazioni navali al neo promosso ammiraglio Marino Torre, un italiano, per di più plebeo, di Trapani, al servizio, sin dal 1609, del Re di Francia e che si era distinto, in precedenza, nel Mediterraneo occidentale, contro i barbareschi. Dopo aver percorso una regolare carriera il nostro - ormai quarantenne - era assiso, alla fine, al comando della flottiglia di galee di Marsiglia. Piccolo di statura, secondo le cronache, e personalmente molto coraggioso, ma non temerario, il Torre aveva saputo farsi apprezzare dai propri marinai facendone un corpo coeso, pur essendo sempre definito da loro come "L'Italian" oppure "Le Sicilien", sia pure più con affetto che non con disapprovazione. Trasferito d'urgenza dal Mediterraneo alla Guascogna, Marino poté portare con sé solo 3 ufficiali e 4 nocchieri, non essendo possibile sguarnire le unità sottili di base a Marsiglia, data l'eterna minaccia nordafricana. Uno dei tre, il suo braccio destro, era un altro comandante di galee: Claude de Razilly, il quale riorganizzò la flottiglia di contrabbandieri che cercava, periodicamente, di rifornire, non sempre con successo, Saint-Martin-de-Ré.

Non fu un affare da poco, in quanto quei marittimi, coraggiosi fin che si vuole, ma mossi solo da un forte amor di paga, non intendevano rischiare inutilmente la propria vita e i propri pescherecci contro l'ormai sempre più efficiente blocco inglese. Poiché di aumenti dei premi non era il caso di parlare (le casse di Richelieu erano ormai vuote, o quasi), Marino diede l'esempio per primo, eseguendo personalmente alcune missioni notturne, con l'aggiunta di un piccolo *coup de théâtre*. In precedenza il traffico era stato svolto soltanto di notte, tra andata e ritorno, scaricando in tutta fretta i materiali e ripartendo subito. Sin dall'inizio del nuovo corso, viceversa, Marino imbarcò e portò indietro feriti e donne provenienti dalla cittadella, a costo di dover trascorrere il giorno successivo nascosto nei canneti della costa prima di affrontare la seconda tratta notturna del viaggio. A questo punto, la faccenda passò dal piano dei quattrini a quello del valore personale e, per quanto i baschi si considerino, da sempre, diversi, i valori tipicamente iberici dell'orgoglio e dell'ostentazione del proprio coraggio fanno pur sempre parte integrante della loro cultura. Le traversate ripresero, così,

a ritmo accelerato mentre i contrabbandieri assumevano nel contempo (e per ripicca) un tono disciplinato, militare e perfino formale da far invidia alle inappuntabili guardie del Cardinale, inventandosi, alla fine, anche un'uniforme di fantasia non priva di una certa *allure*. La situazione del presidio di Saint-Martin-de-Ré era data, tuttavia, per perduta, a causa della fame dilagante tra gli ormai pochi difensori. Data la situazione, la notte tra il 7 e l'8 ottobre 1627 la piccola squadra di Torre impegnò, di sorpresa (era luna nuova), il nemico, nonostante il fatto che gli inglesi allineassero una forza di galeoni più che doppia. Fattosi avvistare a bella posta, Marino riuscì a farsi inseguire in alto mare per poi allontanarsi e rientrare alla base, senza troppi danni. Grazie a un metodico addestramento, condotto in precedenza, a bordo delle sue navi furono spente, contemporaneamente, tutte le luci, mentre altrettante tartane, rimaste fino a quel momento in attesa, a distanza di sicurezza, nel buio e nel silenzio più totale, accendevano i propri fanali, disorientando così gli avversari, subito lanciatisi all'inseguimento di quelle nuove ombre ben presto perse nell'oscurità. In quello stesso frangente, grazie a un attento studio della marea e dei fondali e a un eccellente sistema di comunicazioni, 36 tra grosse lance e piccoli velieri forzarono il blocco. Cinque imbarcazioni, compresa quella del capo flottiglia, Monsieur Philippe, Prevosto di Beaulieu - Persac, un



Un gruppo statuario in bronzo inaugurato nel 2015, eseguito dallo scultore georgiano Dzubar Tsereteli ed esposto sulla piazza della cattedrale della città di Gers, un tempo Guascogna, oggi Occitania, raffigura Athos, Portos, Aramis e D'Artagnan

altro dei 3 ufficiali che Torre si era portato da Marsiglia, furono prese dai britannici, ma le altre riuscirono a portare fino ai due fortini della ridotta 300 soldati di rinforzo, oltre alle munizioni e i viveri necessari per continuare la resistenza. La mattina dopo, dimostrando un certo spirito guascone perfettamente in carattere con queste vicende, i difensori di Saint-Martin-de-Ré marciarono sugli spalti inalberando in bella vista, sulle canne dei loro moschetti, capponi e prosciutti.

Il 5 novembre di quello stesso anno, infine, i galeoni di Marino Torre tornarono appoggiando questa volta un contro sbarco sull'Île de Ré di 1.200 soldati francesi, al comando del maresciallo Henri de Schomberg, salvo

rintuzzare, subito dopo, la tardiva reazione navale britannica. Per gli uomini di Buckingham, resisi improvvisamente conto, in pieno giorno, del fatto che la propria pretesa superiorità navale destinata a mantenerli in collegamento con la lontana madrepatria era, in realtà, tutt'altro che scontata, si trattò della classica goccia che fece traboccare il vaso. La conseguente, fulminea reazione psicologica inglese, identica a quella verificatasi a Dunkerque nel 1940, si tradusse in un reimbarco britannico condotto in tutta fretta e finito in un disastro: 2.000 caduti, altrettanti prigionieri, 43 bandiere (ancora oggi custodite a Notre-Dame a Parigi, salvo non siano bruciate nell'incendio dello scorso aprile) e 4 cannoni da sbarco presi dall'ammiraglio Torre, dall'assedio di Toiras, subito lanciatisi in una sortita, e dal De Schomberg. A questi trofei si aggiunse pure il maggior generale John Burroughs, comandante in capo delle forze terrestri britanniche. E proprio uno di quei cannoni, con impresso sulla culatta lo stemma reale inglese e, su ogni lato dell'affusto, il leone britannico, dopo aver peregrinato da Trapani, nella collezione personale di Torre, a Villafranca, al seguito dei Savoia, fa oggi bella figura di sé ai piedi della scala dell'Ammiragliato,

a La Spezia, sede di Marina Nord. Buckingham, va detto a suo onore, fu tra gli ultimi che riuscirono a reimbarcarsi difendendo, spada in pugno, la propria vita.

Il successo, insperato, di Marino Torre, causò, peraltro, qualche problema a corte. Il vivo compiacimento manifestato da Luigi XIII nei confronti dell'ammiraglio trapanese scandalizzò, infatti, il duca di Guisa, data l'origine borghese

di quel siciliano il quale - oltretutto - non si vergognava del proprio stato sociale. Posto davanti a un aut aut del duca, il monarca francese, uomo tranquillo e di buon senso proprio come lo descrisse, in seguito, Dumas, preferì lasciare, alla fine, Torre al proprio posto rimpiazzando il Guisa. Per la forma,

infine, visto che a quel posto poteva aspirare, legittimamente solo un aristocratico francese, fu nominato alto comandante dello scacchiere atlantico il giovane cavaliere Achille d'Étampes de Valençay, il terzo ufficiale che l'ammiraglio italiano aveva portato con sé da Marsiglia. Era costui un bravo marinaio distintosi in occasione dello sbarco sull'Île de Ré e, cosa che non guastava, un asso del controspionaggio per aver sventato, nel 1626, un attentato ordito contro Richelieu.

Il secondo tempo

Privato del supporto politico degli imprenditori che lo avevano sostenuto fino a quel momento e ridotto, ormai, alla disperazione, Buckingham organizzò, per il 1628, un'ennesima spedizione diretta, ancora una volta, contro La Rochelle. Fu così che le imponenti ostruzioni (ben 1.500 metri di moli, oltre a 400 metri di palafitte presidiate da due grandi batterie formate da una quarantina di pezzi ciascuna) realizzate nel frattempo, su ordine di Richelieu, nel giro di appena 3 mesi per isolare la città ugonotta anche dal mare, furono attaccate, senza esito, il 18 maggio 1628, dalle navi inglesi, ora al comando di Lord Denbigh. Il 23 agosto Buckingham fu infine uc-



Targa commemorativa in memoria di Jean de Saint Bonnet de Toiras, comandante della piccola guarnigione che tenne testa agli inglesi nella fortezza realizzata da Vauban su l'Île de Ré

ciso, a pugnalate, da un fanatico ufficiale puritano reduce da Cadice e dall'Île de Ré.

Il 28 settembre 1628 la flotta inglese (i soliti circa 30 galeoni da guerra in compagnia di una novantina tra navi ausiliarie e da trasporto), questa volta agli ordini del conte Robert Lindsey, si ripresentò davanti alla baia di La Rochelle tra Coureuil e Chef-de-Baye. L'evento era atteso e le più belle dame della corte dei Borboni affluirono, con una lunga file di carrozze, paggi e cavalieri serventi, per ammirare l'attesa battaglia, divampata infine all'alba del 1° ottobre. Il duello di artiglierie, tra le navi francesi di Marino Torre e le batterie da una parte, e i galeoni inglesi dall'altra, non ottenne risultati di rilievo al pari dell'attacco – facilmente respinto – lanciato da 3 brulotti britannici contro le navi maggiori avversarie e del tentativo, esperito mediante 3 navi-mina cariche ciascuna con 1.000 libbre di polvere nera, di aprire una breccia attraverso una delle due dighe delle ostruzioni.

Il 3 ottobre, questo medesimo copione si ripeté per altre due ore, sempre all'alba, con lo spreco di altri 4 brulotti. In realtà, essendo finalmente arrivate, poche settimane prima, 6 galee dal Mediterraneo, i francesi controllavano lo specchio d'acqua, caratterizzato da bassi fondali, di Chef-de-Baye, mentre i britannici erano costretti a tirare, coi loro galeoni, al limite della gittata dei propri cannoni. Alla fine un'imbarcazione inglese di scorta ai brulotti fu affondata e un galeone britannico finì raso come un pontone sotto il tiro dei transalpini.

Il 4 ottobre, ebbe luogo una nuova replica, questa volta con una novità. Sette mercantili inglesi carichi di paglia e pece furono sacrificati nel tentativo di creare una cortina fumogena in grado di nascondere le mosse della squadra di Lindsey. Il tentativo, senz'altro fantasioso,



Ed ecco, infine, una piccola gloria nostra, sopravvissuta, se vogliono, per ben due volte alla "perfidia Albione": è il monumento funebre all'ammiraglio trapanese Marino Torre che beffò la Marina inglese a La Rochelle e che poi, sepolto in una chiesa detta "degli incarnati", vide il suo sepolcro distrutto dai bombardieri Alleati nel 1943. Ma non bastò, perché i suoi concittadini recuperarono il monumento pezzo per pezzo e lo tumularono nuovamente nel cimitero comunale della città

non ebbe successo. Nel corso di 3 ore di cannoneggiamento, le navi spararono più di 5.000 colpi causando, tra le fila francesi, 28 caduti.

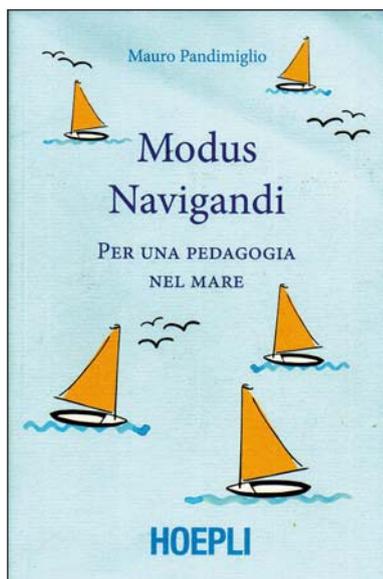
Dopo un attacco, parimenti infruttuoso, lanciato la notte sul 21 ottobre da 4 brulotti francesi contro la squadra inglese, i britannici si ritirarono. La Rochelle si arrese, infine, il 28 ottobre 1628 al termine di un assedio spaventoso dominato da quasi un anno di fame nera e da casi, documentati, di cannibalismo. Richelieu, uomo saggio e ben consigliato da papa Urbano VIII, dettò le proprie condizioni: salva la vita, salvi i beni, salvo il culto e amnistia. Esilio per i capi della ribellione, mentre le fortificazioni della città venivano rase al suolo.

Conclusione

Non conosciamo il volto dell'ammiraglio Torre, morto a Trapani nel 1633 e a cui è intitolato l'Istituto Tecnico Nautico di quella città, né so come faranno in redazione.

La Francia aveva perso, dopo la sconfitta di Rapallo inflittale il 2 maggio 1495 dai genovesi

di Francesco Spinola, un secolo e mezzo di evoluzione navale. Da quella giornata fino all'arrivo al potere di Richelieu, Parigi si era dovuta accontentare, di conseguenza (per ragioni, in primo luogo, psicologiche), di un ruolo del tutto marginale nel Mediterraneo, per tacere di uno stato di assoluta nullità strategica in Atlantico. Il successo a La Rochelle del 1627, per contro, gettò le basi dell'attuale, giustamente orgoglioso *Groupe Aéronaval*, gemma della *Marine Nationale* e della *Force de frappe*, basato sulla portaerei *Charles de Gaulle*. Ma chi glielo dice ai cugini transalpini che il fondatore della loro flotta moderna non è, come si scrive talvolta giocando sulle parole, "... le noble et courageux marin De la Tour", bensì "Il fetusissimo Marino Torre da Cciapani, ah"? ■



Mauro Pandimiglio

MODUS NAVIGANDI *Per una pedagogia nel mare*

Hoepli Editore, Milano – 2018
Pagg. 204 - Prezzo Euro 14,90

Pedagogia nel mare, ma anche con una grossa carica etica. L'Autore, dopo aver insegnato per una decina d'anni in una scuola media, ed essere diventato poi un velico appassionato ed esperto, con all'attivo traversate oceaniche e navigazioni in mari lontani, ha fondato il circolo "Mal di mare", la base velica di Pesca Romana e l'Unione Italiana Vela Solidale.

L'Opera è piena di suoi ricordi di navigazioni affascinanti, ma anche di varie digressioni nel mondo della letteratura marinara (*Moby Dick*, *I viaggi di Gulliver*), però pure della letteratura *tout court* (*Pinocchio*, *Emile*, *De rerum natura ecc. ecc.*...: basta guardare la bibliografia a pagg 201 e sgg.), delle leggende (Cola Pesce), del cinema, e perfino di pale-

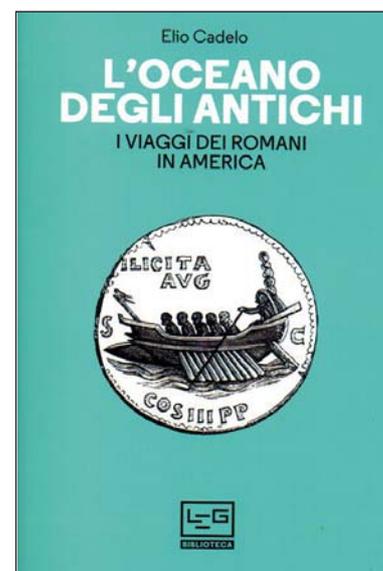
ontologia (storia e descrizione del cervello umano: neuroscienze). Si veda, in particolare, il capitolo VI "La pedagogia del mare ha una sua storia". Queste digressioni sono, in verità, alquanto dispersive, ma hanno il vantaggio, forse volutamente accattivante, di far sentire il lettore che sa di che si tratta e le comprende, parte di un'aristocrazia del sapere, membro di una accolta di *savantes*. Direi, comunque, che Pandimiglio meriti pienamente la qualifica di poligrafo, nel senso più nobile del termine.

Ma quello che più colpisce il lettore è la sua attività, veramente meritoria, di avviamento alla vela di ragazzi anche "diversamente abili", con risultati entusiasmanti. L'idea non era nuova: egli stesso ricorda che nel 1964 "un giovane insegnante di una scuola di Brest (Francia) decide di portare la propria classe sul mare per fare lezione. La *classe de mer* nasce così dall'idea strampalata di un insegnante che si era già occupato, qualche anno prima, di fare vela con i piccoli orfani, figli della resistenza francese nella Seconda Guerra Mondiale" (pag. 132). Ma Pandimiglio fa molto di più: i suoi allievi e allieve sono talvolta abbastanza malconci (autismo e simili), ma egli riesce a farne addirittura dei... nostromi. Nella sua attività si ispira a una "Carta dei diritti" che mi pare opportuno qui enumerare: diritto di accesso al mare e sul mare; diritto all'incertezza della rotta da prendere; diritto a mollare

le vele; diritto alla leggerezza e alla tenerezza; diritto alla "barchitudine": enunciata così, questa lista lascia invero alquanto perplessi, ma leggetevi le spiegazioni alle pagine 107/110, e tutto vi parrà chiaro e convincente

Una storia per tutte: quella di Martino, un bambino di nove anni affetto da "tratti di autismo". I genitori, intelligenti e affettuosi (senza smancerie), ma vigili e dedicati, lo portano alla scuola di Pandimiglio. Martino ha una serie di avventure in mare non sempre rassicuranti; ma alla fine il mare è diventato per lui "uno spazio di sviluppo prossimale molto interessante e trasformativo".

Renato Ferraro



Elio Cadelo

L'OCCEANO **DEGLI ANTICHI**

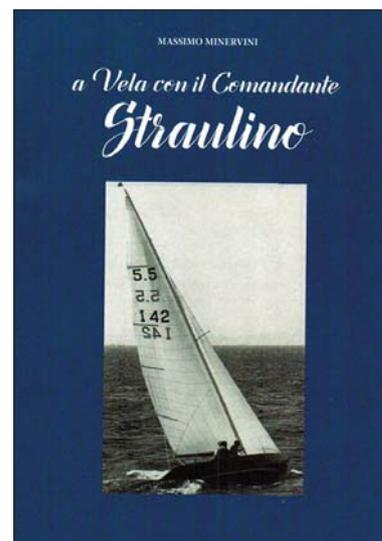
Leg Edizioni Srl Unipersonale
Gorizia – 2018
Pagg. 482 - Prezzo Euro 28

Una completa revisione ed un vistoso ampliamento della

precedente edizione dell'opera del 2009. L'argomento, di per sé a dir poco intrigante, viene portato avanti dall'A. per fasi. Innanzitutto si cerca di fare capire al lettore quanto, al di là dei luoghi comuni e a volte anche di posizioni ufficiali accademiche, le conoscenze scientifiche e tecniche dei Romani e più in generale, dell'antichità classica, fossero avanzate. Una vistosa parte del volume è dedicata a questo lodevole scopo anche se, forse, si scende un po' troppo nel particolare di un argomento che al lettore, attirato dal titolo, interessa probabilmente solo in maniera marginale. L'esame è comunque condotto con rigore ed in maniera pressoché esaustiva, attingendo a piene mani dai classici per meglio spiegare e definire l'entità delle conoscenze dei nostri progenitori nei campi più vari. Quello che ci sentiamo di condividere è il fatto che se non si accetta questo punto è poi difficile ammettere la possibilità che navi romane abbiano attraversato, in maniera cosciente e più volte e nei due sensi, l'Oceano Atlantico. Le prove circostanziali stanno sia nelle conoscenze, anche astronomiche/nautiche, dei Romani che nella plausibilità dell'impresa con i mezzi che sappiamo essere stati a loro disposizione e con quelli di cui molti dei lettori, sono certo, non ha contezza. Al di là di questo, l'A. va poi ad esaminare una serie di "prove" archeologiche esistenti da entrambe le parti dell'Oceano. Dal lato del Mondo Antico,

tutta una nutrita messe di rappresentazioni di animali e vegetali che sappiamo essere presenti, all'epoca, solo nel continente americano; dal lato dell'America, alcuni sorprendenti ritrovamenti, in centro America, di manufatti che mentre poco hanno a che fare con gli stili locali, ricordano in maniera sorprendente opere dell'ingegno e dell'Arte classica. Sorprendente è appunto la parola che immediatamente viene alla mente. Alla fine dell'esame del volume non riusciamo ad essere del tutto convinti; la cosa è veramente grossa! Però l'A. è sicuramente riuscito, oltre che a sorprenderci, anche a istillare in noi dubbi consistenti sulla plausibilità delle sue ipotesi. Sarà certo necessario approfondire ulteriormente e confrontare anche le altre soluzioni non convenzionali attualmente sul tappeto e che cercano di spiegare il perché di determinate situazioni venitesi a creare in un passato abbastanza remoto ma penso che i depositari della così detta "Scienza Ufficiale" dovrebbero in ogni caso solo plaudire a questo contributo, che si vede bene come debba essere costato all'A. una vita di impegno e di studi tutt'altro che facili. In definitiva, una lettura stimolante, di quelle raccomandabili, non fosse altro per il fatto che ci fanno provare ad abbandonare schemi consolidati, alla ricerca di ciò che anche se non ben noto, è comunque possibile.

Paolo Bembo



Massimo Minervini

A VELA CON IL COMANDANTE STRAULINO

Ed. Centro Studi Tradizioni Nautiche – Napoli 2019
pagg.64 – s.i.p.

Divenuto ormai una fonte autorevole della documentazione della nautica italiana, il Centro Studi Tradizioni Nautiche arricchisce costantemente di nuovi titoli il catalogo delle sue pubblicazioni. Recentissimo in ordine di tempo questo volumetto dedicato al più grande velista italiano. Per la verità ad Agostino Straulino, a partire dal primo clamoroso alloro olimpico, è stato dedicato ampio spazio dai mezzi di comunicazione in genere e dalla stampa in particolare, per cui poco è rimasto da scrivere su di lui e sulle sue imprese veliche, ma in questo caso si tratta di una testimonianza del tutto particolare e assolutamente unica, perché ci viene da un altro campione della vela, suo collega in Marina e membro "storico" del suo equipaggio. L'A. esordisce ricordando gli



anni giovanili e la vita nella Marina Militare nella cui carriera l'incontro con Straulino segnò una svolta determinante, dal momento che per anni l'A. divise con il campione olimpionico, gli allenamenti, le aspettative e la gioia per le vittorie conquistate.

L'intensità di tale sodalizio è tale da consentire all'A. una descrizione a tutto campo del campione della vela, soprattutto come meticoloso preparatore delle proprie barche e come carismatico trascinateur del suo equipaggio con l'esempio e con la tenace volontà di concludere la regata in prima posizione.

Tra l'altro, un particolare spazio è dedicato al ricordo del trionfo nel Campionato mondiale della classe "5,50" svoltosi nel 1965, quando il capitano di vascello Straulino era comandante dell'*Amerigo Vespucci*, svoltosi su un campo di regata antistante il porto di Napoli, dove proprio quel giorno era ormeggiata la nave-suola. A questo proposito dispiace rilevare che l'A. abbia liquidato soltanto con un paio di righe la descrizione della straordinaria fase finale dell'ultima prova, quando il campione olimpionico, dopo la prima boa, con una improvvisa manovra uscì dal gruppo, assunse una incredibile rotta al di fuori di ogni logica apparente e tagliò per primo il traguardo con largo margine rispetto agli altri concorrenti. Si trattò di una iniziativa talmente eclatante e spettacolare che gli oltre 200 uomini dell'equipaggio del Ve-

spucci (tra i quali c'era anche l'estensore di queste righe), distribuiti sull'alberatura e sul ponte, esplosero all'unisono un triplice Urrah! fragoroso ed indimenticabile.

Il testo è corredato da una dozzina di fotografie in bianco e nero e a colori

Claudio Ressimann



Simone Perotti

DELFINA E IL MARE *Storia di una bambina e di un grande amore*

Ed. Salani - Milano 2019
pagg.224 -Euro 14,90

Questa volta l'A., collaudato narratore di storie di mare, fa vestire al suo personaggio i panni di una bimba il cui nome, Delfina, è già come una vivificante brezza mattutina. Delfina ama il mare, appassionatamente, e lo sogna nella sua casa in campagna dove, con la madre, attende il ritorno del padre che è un navigante. Ad un certo punto il rifugio nell'immaginazione non le è più però sufficiente per cui trova il coraggio di "evadere"

e di raggiungere una spiaggia vicina, accompagnata dal fedele *beagle* Timmy. Sorpresi dal maltempo i due si rifugiano sotto il cagnaro di una barca tirata a secco e da quel punto in poi si verificano fatti rocamboleschi che, anche se non si tratta di un giallo, sarebbe ingeneroso sottrarre alla curiosità del lettore.

Tutta la narrazione si sviluppa con una prosa piana discorsivamente lucida, valida non solo per i ragazzi cui il volume è destinato, pervasa da un profondo amore per il mare e per tutto ciò che lo riguarda, durante un percorso narrativo in cui si nota anche (ma non troppo) il desiderio dell'A. di far conoscere al lettore i cardini fondamentarli della terminologia marinaresca. Allo scopo di colpire la fantasia di Delfina si arriva, ad esempio, all'*escamotage* di antropomorfizzare un certo numero di termini, per cui la "balumina" diventa la moglie del "capodibanda", mentre il "bottazzo" assume l'aspetto di un mostro. D'altronde non si perde occasione per ricordare anche le gesta dei pirati, le Crociate ed altro ancora, mantenendo sempre un elevato livello di *pàthos* per quanto riguarda lo sviluppo delle immaginarie avventure di cui Delfina è protagonista. Il volume è illustrato con svariate disegni a colori (tutti i toni del verde) sapientemente distribuiti nel testo e a piena pagina, eseguiti dall'illustratrice Sofia Paravicini con tratti disinvolte e stilizzati, di effetto comunque molto gradevole.

Claudio Ressimann

Ambienti per le immersioni

(25^a parte)

di Alberico Barbato

Riuscite a immaginare il mare come la più grande e ricca banca del Pianeta Terra? Ora vi spiego.

L'acqua era calda come non l'avevo mai sentita, i colori del fondale marino e dei suoi abitanti erano stupefacenti, mi sentivo in un altro mondo, erano le mie prime immersioni nei mari tropicali.

Nel 1980, il mare che ospitava le isole Seychelles era sicuramente diverso da ora, i suoi fondali erano più intatti e sicuramente più puliti, pertanto ora non mi sento di garantire a chi vi si dovesse recare la stesse bellezze naturali presenti allora.

Ma torniamo indietro nel tempo, in quel lontano 1980, dove per lavoro ero fortunatamente destinato a rimanere un anno a Mahè, capitale delle isole Seychelles. In una delle tante immersioni che effettuai in quelle meravigliose isole che arricchiscono la mia storia subacquea, mentre stavo "pineggiando" e osservavo stupito tutte quelle novità

sottomarine, venni incuriosito da una piccola conchiglia bianca; per l'esattezza una Ciprea (Monetaria moneta). Il suo aspetto candido, talvolta accompagnato da striature giallo paglierine, mi ricordava la consistenza e la fattezze di una porcellana di qualità, tale era la perfezione della superficie esterna. Era minuta e tremendamente bella, direi affascinante, tanto che tali pregi portarono a conferirle un'importanza incredibile!

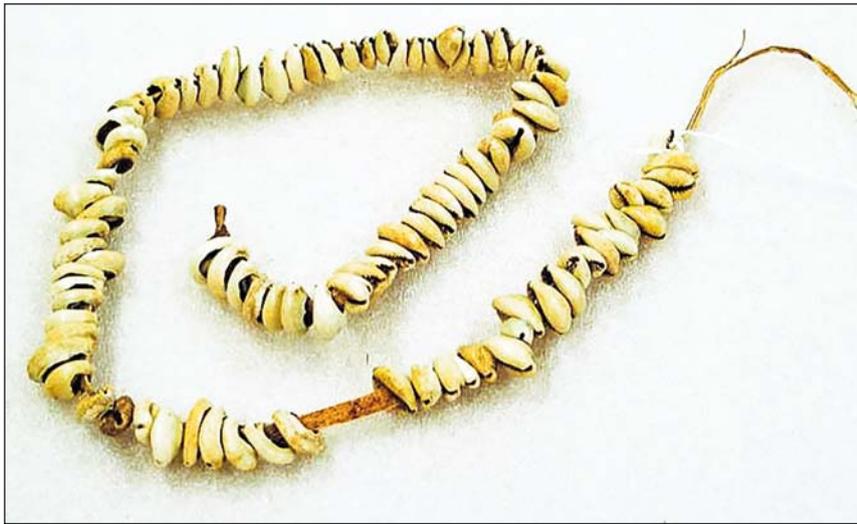
La conchiglia Ciprea Monetaria moneta, detta Cauri, in quasi tutto il mondo e per millenni, venne usata come moneta. Le sue doti di bellezza, leggerezza e trasportabilità, fecero sì che divenne la prima valuta internazionale. Oltretutto, e non è poco, con l'ineguagliabile caratteristica di non falsificabilità.

Le Cauri si trovano tutt'oggi in molte zone del mondo: Mar Rosso, Golfo Persico, Sri Lanka, Zanzibar, Madagascar, Borneo, Polinesia, Galapagos, Hawaii, Australia, ma la gran-



La conchiglia Cauri fu la prima moneta internazionale della storia umana

de maggioranza, all'epoca del suo commercio, proveniva dalle isole Maldive, che per la loro collocazione geografica costituivano anche un importante scalo commerciale. Le Cipree apparvero sulla terra circa cento milioni di anni or sono e il più antico utilizzo monetario attestato, nel caso delle conchiglie Cauri, è in Cina nel Neolitico (5000-3000 a.C.). Inoltre, si pensa che questa valuta viaggiasse già via terra nel 3000 a.C., dai Paesi che sorgono sull'Oceano Indiano verso la



Le Cauri venivano infilate dentro cordicelle per semplificarne la manipolazione e il conteggio

Cina, affermandosi definitivamente, nel periodo compreso tra il 1675 e il 1046 a.C., come principale moneta cinese. Un cesto di riso, in quel periodo e in quella zona, costava 250 Cauri.

L'uso di queste Cipree, iniziò a declinare con la comparsa delle prime monete metalliche, ma i sovrani che riconoscevano le conchiglie come insostituibili, affermavano che le valute in metallo potessero essere falsificate e, per tale motivo si batterono duramente contro il loro utilizzo. Solo successivamente, molto tempo dopo, delle testimonianze provarono che il corso di questa moneta non si interruppe se non alla fine della Prima Guerra Mondiale, quando l'Occidente non tollerò più che l'Africa fosse un universo socio-economico separato dal mondo dei poteri bancari.

All'inizio del '600 il navigatore francese Pyrrard de Laval (1578-1623) fece naufragio

vicino all'atollo di Baa e rimase alle Maldive per cinque anni. Durante il soggiorno ebbe modo di approfondire la questione delle Cauri esportate verso l'India, scrivendo: *Le chiamano Boly e le esportano ovunque in quantità infinite, tanto che in un anno ho visto trenta o quaranta navi cariche esclusivamente di conchiglie. Erano tutte dirette nel Bengala perché lì se ne vendono a grandi quantità e a prezzi alti. Il popolo del Bengala le usa come moneta ordinaria, anche se hanno oro, argento e molti altri metalli; quel che è più strano è che alcuni re e grandi signori hanno costruito delle case espressamente per immagazzinare queste conchiglie, che considerano parte del loro tesoro.*

I mercanti arabi che gestivano gran parte del commercio delle Cauri, ne ricavarono un grande profitto con le speculazioni di acquisto e rivendita al rialzo del loro valore in varie parti del mondo. Basti pensare che con un Dinar

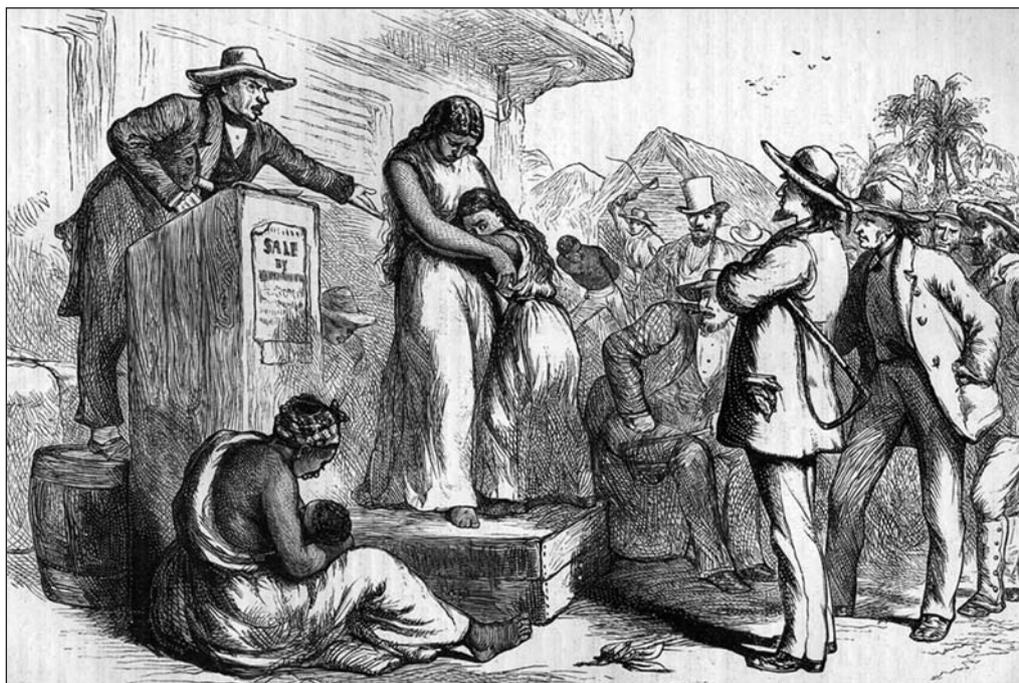
d'oro, alle Maldive, si potevano acquistare da 400.000 a 1.000.000 di conchiglie, mentre una volta portate in Nigeria le Cauri venivano rivendute al prezzo di un Dinar ogni mille.

Fino al XIV secolo i cinesi potevano usare le conchiglie anche per pagare le tasse. A quel tempo le Cauri venivano importate dall'India, ma c'è da dire che un vero grande problema nell'utilizzo di queste monete era la contabilità e, per facilitare questo scomodo conteggio, le conchiglie vennero forate e infilate con una corda. Così ordinatamente presentato, questo affascinante mollusco gasteropode assunse anche un'altra un'importanza in aggiunta a quelle già citate, rappresentando per certe popolazioni, dall'Africa alla Melanesia, un emblema di fertilità e procreazione, proteggendo le partorienti durante il travaglio, adornando vesti e maschere rituali come amuleto, e divenendo persino oggetto divinatorio.

Ma torniamo alla mia immersione in quel mare stupendo, ero sulla sabbia soffice e luminosa e, continuavo a notare la presenza di queste lucenti Cipree, ce n'erano ovunque, un vero tappeto naturale. Ancora non conoscevo l'importanza di quell'esserino innocente che aveva mosso gli interessi di un mondo intero, ed era anche stato il mezzo di pagamento più utilizzato nel terribile e indegno mercato degli esseri umani. Infatti la Cauri fu la

principale moneta con la quale gli europei acquistavano gli schiavi dai negrieri africani.

Terminata quell'interessante immersione e, con una piccola Ciprea nelle mani, mi impegnai a mostrarla alla popolazione locale. Ognuno, a modo suo, mi raccontò ciò che avrei letto successivamente nella letteratura scientifica più erudita. Questo mi fece capire che quel simbolo di ricchezza era entrato a fare parte dell'immaginario collettivo, come un mito; la conchiglietta raccontava di per sé la sua storia che ormai rimane tracciata e indelebile. Sicuramente la naturale destinazione affidata dalla natura a questo brillante guscio, subì delle variazioni, valorizzazioni che ne fecero un vero e proprio strumento finanziario. Lasciatemi però sottolineare una bizzarra seppur naturale conseguenza di questa valorizzazione; questi animali, con la loro naturale riproduzione, creavano involontariamente inflazione monetaria, crescendo numericamente a dismisura e soprattutto in modo incontrollato dalle rigide regole dei mercati. Proprio strane le vicende umane che affidarono così tanta importanza a una moneta che si "immetteva nel mercato valutario" da sola, vicende bizzarre per un mondo altrettanto bizzarro. Avevo ormai imparato la storia delle preziose conchiglie e, nelle successive immersioni, quando mi trovavo in mezzo a tappeti di "monete" sorridevo e pensavo: cari miei



Al mercato degli schiavi, le conchiglie Cauri venivano utilizzate come valuta corrente

animaletti, rimanete da ora e per sempre al vostro posto, sicuramente più utile e nobile di qualsiasi altro "incarico".

Nessuno vi ruberà, non esiste più ormai alcuna ragione; gli umani, ora, sono impegnati a raccogliere altro. ■



Il relitto di uno schooner a due alberi, rinvenuto recentemente nel delta del Mobile, in Alabama, potrebbe essere l'ultima testimonianza della tratta degli schiavi tra Africa Occidentale e Stati Uniti. Si tratterebbe del *Clotilda*, che nel 1860 trasportò 110 schiavi dal Benin

Patenti estere

di Aniello Raiola

Talvolta, nostri connazionali conseguono la patente nautica all'estero per necessità (risiedendo in Paesi stranieri) o per opportunità (rivelandosi più facili i programmi di esame in alcuni Stati). Occorre, quindi, sapere se tale titolo sia valido per navigare in acque italiane. Allo stesso modo, gli stranieri che si recano in acque italiane devono conoscere i limiti di validità delle proprie patenti nautiche.

Ebbene, secondo la nostra legislazione, i cittadini italiani residenti in Italia non possono comandare in acque italiane unità da diporto (neanche quelle battenti bandiera straniera) con patente nautica rilasciata da uno Stato estero né, tanto meno, possono condurre in acque italiane unità di bandiera straniera senza la prescritta patente nautica, anche se per la legislazione straniera (di appartenenza dell'unità) non sia richiesto il titolo abilitativo.

Quindi, l'italiano residente in Italia deve conseguire necessariamente la patente nautica italiana per navigare in acque italiane, sempre che le carat-

teristiche del mezzo o del motore o il tipo di navigazione impongano l'obbligo di patente.

Le patenti nautiche conseguite in uno Stato estero sono valide anche in acque italiane - per comandare unità da diporto di bandiera italiana o natanti da diporto -, ma soltanto per i cittadini dello Stato estero e per gli italiani residenti in quello Stato (in quest'ultimo caso la residenza prevale sulla cittadinanza).

Per le unità da diporto di bandiera straniera, comandate in acque italiane da stranieri o da italiani residenti all'estero, l'obbligo di patente nautica è regolato dalla legislazione dello Stato di bandiera dell'unità e non dalla nostra legislazione. Però, qualora la legislazione del Paese di provenienza del soggetto o dello Stato di bandiera dell'unità non preveda l'obbligo di patente nautica, solo il cittadino di Paese membro dell'UE (e non anche il cittadino extracomunitario) può comandare in acque italiane unità di bandiera italiana o straniera senza patente e sempre che si doti di una dichiarazione attestante l'assenza

dell'obbligo di patente, rilasciata dalle proprie autorità estere.

Va detto che in passato, tale facoltà (comandare unità da diporto senza abilitazione, quando nel Paese di origine tale abilitazione non fosse prevista) era stata riconosciuta a tutti gli stranieri compresi gli extracomunitari, poiché all'epoca - anni '70 - si intendeva incentivare il turismo nautico verso l'Italia. Il grande sviluppo del turismo nautico dagli anni '70 ad oggi, unitamente ad una puntuale legislazione nazionale in materia che privilegia soprattutto la sicurezza nautica, ha impedito di confermare la disposizione derogatoria per tutti gli stranieri, limitandola - come visto - solamente ai cittadini degli Stati membri dell'Unione europea, che si suppone siano più vicini al nostro Paese nelle scelte di tutela della sicurezza.

Infine, è bene chiarire che non esiste possibilità di conversione per le patenti nautiche conseguite all'estero, mentre è consentito a tutti gli stranieri l'accesso agli esami per il conseguimento di patente nautica italiana. ■

Estuari, un mondo pieno di sorprese fra dolce e salato

di Riccardo Zago

La foce di un fiume è una smagliatura fra mare e terra, un passaggio, un portale di correnti che concordano o che si scontrano rimodellando di continuo le rive. La vita vi pulsa con ostinata forza, s'intreccia con le correnti in un'ossessione primitiva in cui la materia prende forma e poi la perde disciolta in un'altra più grande o in mille più piccole. Le grandi foci sono veri hot spot per tutti i tipi di pesca e in particolare per quella con canna telescopica di tipo bolognese e le esche naturali. Un pescasportivo "nato e cresciuto" pescando in riva al mare, se vuole adoperare la sua bolognese in foce, dovrà subito fare i conti con un tipo di corrente alla quale non è abituato. La corrente che usualmente s'incontra pescando da una scogliera, infatti, non è mai paragonabile a quella di un fiume, tranne rarissimi



La foce di un fiume: portale di correnti che concordano o che si scontrano rimodellando di continuo le rive, un luogo per un'ottima pescata

casi. In foce il galleggiante non ci resta più o meno fermo davanti come avviene in mare ma, semplicemente, se ne va... Se lanciamo a monte della corrente e seguiamo il segnalatore con la canna mentre ci passa davanti e ci supera, cedendogli filo con una velocità che rallenti la sua discesa a valle, staremo eseguendo una pesca "in passata". Diversamente, se non concediamo filo e fermiamo il galleggiante qualche metro a valle della canna, staremo pescando "in trattenuta". Ovviamente questa non è la sede



Un gruppo di splendide spigole appena catturate



Un pescatore ben contento della sogliola presa

per illustrare argomenti tipici della pesca sportiva in acque dolci; vogliamo solo avvisare chi si trovasse occasionalmente in prossimità di una foce e volesse pescare “all’interno”, che occorrono anzitutto bolognesi lunghe, perché la corrente fa derivare il galleggiante non solo verso valle, ma anche verso la sponda, quando si fa la trattenuta prima descritta. La cosa migliore è osservare gli altri cannisti come si regolano, che montature adoperano, quali galleggianti, e adeguarsi per quanto possibile. L’effetto principale della corrente sul calamento è quello, ovviamente, di disporlo in diagonale e quindi, per pescare sul fondo, bisogna lasciare più spazio fra galleggiante e amo rispetto alla reale profondità.

Pesci in rimonta

Gli estuari dei fiumi sono un punto di contatto tra due realtà completamente diverse: l’acqua dolce incontra quella salata e si mescola dando vita a un’ampia area caratterizzata da acqua né dolce né salata, bensì... salmastra. Questa zona, a causa delle maree montanti, interessa diversi chilometri di fiume prima dello sbocco nel mare e coinvolge anche una vasta area antistante la foce stessa. L’ampiezza della zona può variare a seconda delle stagioni, del flusso del fiume e dell’andamento delle maree: i pesci ne risentono, risalendo il fiume per chilometri o fermandosi semplicemente alla sua foce.

Esche naturali e prede

Le esche per pescare con la telescopica bolognese sono analoghe, in foce, a quelle che si usano in mare aperto poiché, tutto sommato, si ri-

cercano gli stessi pesci quali cefali e spigole. Esca principe è il bigattino, ma anche su questo argomento vi sono alcune differenze, legate alla tecnica di pasturazione che, nel caso dell’ultimo tratto del fiume, deve essere fatta molto a monte, sempre a causa della corrente. Per ultimo si ricordi che per pescare in queste acque salmaestre, fino a 500 metri a destra e a sinistra dello sbocco a mare di un fiume, occorre la licenza per la pesca in acque interne.

Spiagge ricche di vita

Un tipo di spiaggia molto interessante sotto il profilo delle catture è quella che, pur non essendo una foce vera e propria, possiede un corso d’acqua che la taglia per sfociare a mare. Anche se si tratta di un piccolo alveo, nel quale non è possibile pescare, se è di vecchia data, quale residuo di un corso



Le Orate si trovano su fondali misti di sabbia e roccia

d'acqua che ha avuto dimensioni maggiori in epoche passate, in corrispondenza di questo sbocco probabilmente troveremo un fondale misto. Se dal fondale sabbioso affiorano, anche temporaneamente, strati rocciosi o ciottolosi, troveremo salpe, orate, sparlotti, occhiate, aguglie e molti altri. A quel punto le differenze con la classica postazione da bolognese tenderanno a scomparire, e l'unica differenza sarà dettata dalla minore lunghezza dei calamenti, se usiamo una bolognese, e da una maggiore lunghezza dei lanci.

Surf e beach alternativi

In questo ambiente molto particolare, chi pratica il beach ledgering utilizzando un pasturatore pieno di bigattini potrà incontrare la mormora e l'orata, grandi frequentatrici di queste acque torbide



Un bel pesce serra ancora allamato

insieme a pesci piatti come la sogliola, la passera e il rombo. Tutte prede che possono soddisfare anche il surf-caster. Tra le insidie che possiamo usare con successo in foce ci sono senz'altro i gamberetti, crostacei molto graditi a tantissimi pesci che trovano rifugio in tutti quei luoghi dove la vegetazione entra in acqua, incluse le ra-

dici e i canneti, e che si possono catturare con un retino a maglia fine. L'arenicola, invece, può essere raccolta facilmente con piccole forche, palette e setaccio, scavando in prossimità della sponda; stesso discorso per la tremolina, delicato verme che ricorda un po' il coreano. Tra le esche non abituali che possiamo portare da casa, citiamo i bigattini e i vermi coreani che, innescati per la testa e lanciati in corrente, simulano il movimento delle anguilline che nuotano controcorrente rasenti il fondo, ottimi bocconi per la spigola. Parlando di foce, la massima attenzione va alla pesca dei grandi predatori con l'esca viva. Tale ambiente offre buone garanzie in questo senso, poiché i numerosi pesci-foraggio, specie in estate, attirano le grosse lecce amia, i famelici pesci serra (da insidiare sempre usando il terminale d'acciaio) e le onnipresenti spigole. ■



Una ragguardevole Mormora

CAGLIARI

XIV Coppa Marisardegna

Si è conclusa lo scorso 16 giugno, con la premiazione svoltasi presso il Circolo ufficiali della Marina Militare a Cagliari, la XIV edizione del Trofeo challenge Coppa Marisardegna, tradizionale appuntamento nato nel 2002 dalla collaborazione tra la Sezione velica della Marina Militare di Cagliari e quella della Lega Navale Italiana.

Presenti alla cerimonia, presieduta dal comandante del Comando supporto logistico e di presidio per la Marina Militare in Sardegna, contrammiraglio Enrico Pacioni, il prefetto di Cagliari, dottor Bruno Corda, il presidente della Sezione, ragionier



Cagliari - Un momento della regata per la XIV Coppa Marisardegna

Sergio Rossi, il presidente della Sezione velica MM, capitano di vascello Mirco Marchini, e le autorità militari e civili del territorio. *“Questa XIV edizione della Coppa Marisardegna, che ha visto anche quest’anno una grande partecipazione di barche*

in gara oltre che di pubblico, conferma, e se possibile rinsalda ulteriormente, il legame storico che c’è tra la Marina Militare, la città di Cagliari e tutta la Sardegna. Si tratta di una sinergia virtuosa che fa bene a tutta la collettività dell’Isola e inorgoglisce il nostro

operato quotidiano al suo servizio.” Queste le parole del contrammiraglio Pacioni, al termine della gara.

Il presidente della Sezione, ha confermato l’ottima riuscita di questo consueto appuntamento, suggellando lo *“stretto legame di collaborazione, fatto di passione per il mare e per la vela, che esiste da lungo tempo tra la Marina Militare e la Lega Navale Italiana, reso ancora più forte nel 2002, con la nascita di questo challenge, in occasione del Centenario della fondazione della sezione cagliaritano della LNI.”*

Nella classe ORC da segnalare il buon terzo posto del J24 *Urania* nella categoria Regata - già vincitrice del Trofeo nel 2011, 2016 e nel 2018 - e del Domino 39 *Scorpione* (progetto Sciomachen), quinto



Cagliari - L’ammiraglio Pacioni (a sinistra) e il comandante Marchini alla cerimonia della premiazione; alla destra un membro dell’equipaggio del J24 *Urania*

in tempo compensato nella categoria Gran crociera, classe libera, gruppo C, entrambe barche della Marina Militare.

ROCCELLA JONICA

Vele e velisti di Calabria

Seduto all'ombra di un tetto di canne osservo l'istruttore di vela della Sezione mentre, a terra, sta impartendo istruzioni ad una mezza dozzina di ragazzini, assistito da due giovani, ma mi pare già esperti velisti. Sulla battigia sono pronti ed armati quattro optimist, un quinto lo sarà tra pochi minuti. Per ingannare il tempo sto leggendo l'incredibile avventura di un

marinaio calabrese, Vincenzo Fondacaro, che, nel 1881, volle stupire il mondo partendo da Montevideo, con una barchetta a vela di dieci metri, per arrivare, dopo 110 giorni, a Las Palmas, in Spagna. Sospendo la lettura del libro, troppo incuriosito da come si svolgerà la lezione.

Ecco, i quattro optimist sono in acqua a pochi metri dalla riva, ciascuno con un equipaggio di due ragazzi, bardati dei loro giubbotti di salvataggio, mentre eseguono le manovre di oggi: virate, virate ed ancora virate. Il mare è calmo, solo una leggera brezza di grecale. Ammiro i ragazzi che eseguono con entusiasmo le manovre richieste, sotto gli occhi at-



Roccella Jonica - I giovani allievi con i loro Optimist si addestrano per diventare i velisti di domani

tenti di Enzo Cappelleri, Presidente della Sezione. Poi anche l'istruttore sale su un altro optimist e, sempre sotto i suoi ordini, assisto alla par-

tenza di questo piccolo convoglio di gusci di noce che, in fila indiana, si allontanano dalla riva spingendosi al largo. Non sono un veli-



Roccella Jonica - Un primo piano delle speranze della vela calabrese del futuro

sta, ma mi pare che i ragazzi rispondano benissimo agli ordini dell'istruttore.

Un paio d'ore dopo la flottiglia rientra a terra, le barche vengono tirate in secca e l'istruttore fa il briefing della giornata, senza lesinare elogi.

Mentre i ragazzi disarmano le barche, mi avvicino a Cappelleri e all'istruttore per chiedere qualche semplice informazione su questi corsi di vela.

Vengo così a sapere che la Sezione organizza da anni corsi settimanali per ragazze e ragazzi dai 7 ai 12 anni, corsi che si svolgono nel periodo estivo e, talvolta, si prolungano anche nel mese di ottobre. Complessivamente, ogni anno qui arrivano a conoscere i rudimenti della navigazione a vela centinaia di giovanissimi. Faccio i compli-

menti al Presidente ed all'istruttore e torno a sedermi all'ombra con il mio libro tra le mani. Mi cade l'occhio sulla copertina e mi chiedo: ci sarà qualcuno tra questi giovani che emulerà Fondacaro?

Chissà, lasciamoli crescere ancora qualche anno e poi vedremo.

Vincenzo Meleca

RIETI - LAGO DEL TURANO

Un successo l'iniziativa al lago del Turano

Sport e tutela dell'ambiente si uniscono nella campagna «Italia in Canoa - Pagaiando per l'Ambiente», promossa dalla Federazione Italiana Canoa Kayak, in collaborazione con Marevivo Italia.

Il progetto, che ha ottenuto il benestare del Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, ha fatto tappa giovedì al lago del Turano coinvolgendo la Sezione, gli studenti del liceo sportivo internazionale di Amatrice e un nutrito gruppo di lavoratori di una nota multinazionale, scesi in campo per ripulire le sponde del lago.

Alla presentazione dell'evento Fabio Piscicchia, delegato provinciale della Federazione Italiana Canoa, Arianna Malagisi, tra i promotori del progetto, Giovanni Vespaziani, presidente della Sezione, Dante D'angeli, sindaco di Ascrea e presidente della comunità montana del Turano, Laura Gentile, responsabile dei progetti Marevivo, Giuseppe Ricci, presidente

della Riserva Naturale Monti Navegna e Cerchia, Cesarina D'Alessandro, sindaco di Castel di Tora e Beniamino Pandolfi, sindaco di Colle di Tora.

“Quella sul lago del Turano – ha spiegato Piscicchia – è una delle tante tappe promosse a livello nazionale. È stato importante replicare anche nella nostra piccola realtà questa iniziativa, volta alla sensibilizzazione della tutela ambientale, che non è mai così scontata. Crediamo che, attraverso lo sport, questo possa avvenire in un modo ancora più efficace. Grazie agli studenti del Liceo Sportivo Internazionale di Amatrice, con i quali abbiamo collaborato anche il 5 giugno in occasione del saggio finale di fine anno sul lago Scandarello, dove siamo presenti come Federazione Italiana Canoa Sezione LNI”.

Con il fondamentale impegno dei numerosi presenti, le acque e soprattutto le sponde del lago, sono state ripulite di plastica, vetro e altri rifiuti dannosi per l'ambiente. Tra i ritrovamenti anche sandali, infradito, scarpe, la ruota di una bicicletta, imballaggi di ogni genere. Molto soddisfatto del progetto si è detto anche il presidente della Sezione *“Ho visto tanto entusiasmo in tutti coloro che hanno partecipato, a cominciare dagli stu-*



Rieti - Lago del Turano - Un momento di attività del Laboratorio Nautico tenutosi nelle acque del lago Scandarello

denti del Liceo Internazionale di Amatrice, che stanno trascorrendo qui cinque giorni di campus vela. Un plauso ed un ringraziamento al vice presidente della Sezione Fabio Piscicchia, sempre in prima linea, di grandi capacità organizzative, in grado di entusiasmare i giovani che per la prima volta vengono in questo magnifico lago a fare esperienze nautiche come canoa, vela e dragonboat. Un ringraziamento anche ad Arianna Malagisi che ha avuto l'idea di questa giornata di educazione ambientale, portando tanti suoi colleghi di lavoro ad immergersi in una realtà unica ed irripetibile come quella del lago del Turano, con la base nautica, sotto il ponte di Castel di Tora, che costituisce l'icona e l'emblema dello sviluppo turistico, economico, sociale, culturale ed ambientale della nostra valle del Turano".

Laboratorio Nautico sul lago Scandarello

Alla metà di giugno la Sezione torna ad Amatrice sul lago Scandarello per la conclusione del Laboratorio Nautico con gli studenti del Liceo Sportivo Internazionale. È stata una giornata di festa, che ha visto protagonisti un centinaio di studenti, tra cui i piccoli studenti della scuola primaria e della scuola secondaria di primo grado di Amatrice.

All'opera i loro colleghi del Liceo Sportivo Internazionale, che hanno tenuto lezioni dimostrative a bordo di canoa e kayak, dopo esser stati formati, da due anni a questa parte, attraverso laboratori tenuti sul lago del Turano. Si sono trasformati in preziosi istruttori, mettendo in pratica con i più piccoli quanto di

buono hanno imparato durante i Campus Vela al lago del Turano.

"Abbiamo raggiunto un obiettivo meraviglioso – spiega l'avvocato Giovanni Vespaziani, presidente della Sezione– Bravissimi i ragazzi, che hanno offerto agli studenti più giovani, la possibilità di andare alla scoperta del magnifico lago Scandarello. Un ringraziamento a Fabio Piscicchia, delegato provinciale Federazione Italiana Canoa, ideatore e comandante della spedizione, che ha dimostrato tutta la sua bravura, competenza, passione e capacità senza pari. Grazie al progetto Pro Amatrice, siamo riusciti a portare in alta quota i primi canoisti creando un collegamento tra i due laghi, Turano e Scandarello. Speriamo che questa sinergia porti frutti positivi anche in futuro."

"Da qui dobbiamo partire per far restare i ragazzi

ad Amatrice – ha dichiarato Alessandro di Marco, consigliere delegato al turismo e sport del Comune di Amatrice – Il terremoto ci ha tolto molto, ci sono rimaste poche certezze, come il lago, che con l'aiuto della Lega Navale stiamo godendo nel migliore dei modi. È bello vedere i ragazzi che si affacciano alla natura e allo sport in questo modo".

Anche i docenti del Liceo Sportivo Internazionale di Amatrice hanno sottolineato l'importanza dell'esperienza promossa dalla Sezione, che ha appassionato gli studenti. *"Da due anni lavoriamo a questo progetto e ringraziamo la Lega Navale che ha permesso di attivare un corso di vela e canoa che dà prestigio al nostro liceo"* hanno commentato gli insegnanti, dando l'appuntamento al prossimo anno scolastico.



Rieti - Lago del Turano - Un altro momento di attività del Laboratorio Nautico

MANDELLO del LARIO

Giornate della solidarietà

Si sono conclusi con la giornata della salute mentale i "weekend della solidarietà" della Lni di Mandello del Lario del mese di Giugno.

È stata una lunga maratona di eventi che hanno visto impegnati gli skipper della lni per numerosi sabati e domeniche del mese.

Dapprima l'uscita per gli amici dei ragazzi degli "Special Olympics" di Mandello, successivamente la veleggiata con l'associazione Itaca e i ragazzi del reparto di oncologia ematologica (50 ragazzi e le proprie famiglie) e infine domenica 23



Mandello del Lario - Il logo del Progetto Itaca sviluppato dalla Sezione

l'uscita con gli utenti del Dipartimento di Salute Mentale di Lecco e dell'Ospedale San Carlo di Milano (60 utenti molti operatori e circa 40 gli skipper e gli aiuti).

All'interno del progetto Itaca, nato presso le unità di oncologia ed

ematologia dell'ospedale di Brescia e che coinvolge diversi laghi e basi nautiche, i nostri Soci Maurizio Zaccone, il suo equipaggio e Angelo Rigamonti, i volontari delle Associazioni che operano a favore dei bambini con malattie ematologiche

dell'ospedale di Monza, e diabetiche di quello di Lecco, hanno organizzato presso la Sezione una splendida veleggiata imbarcando pazienti, genitori, medici, psicologi e volontari (50 ragazzi e le proprie famiglie).

L'obiettivo è stato decisamente raggiunto: mettere al centro gli aspetti riabilitativi e il miglioramento della qualità di vita dei piccoli utenti e delle loro famiglie. Davvero numerosi i soci skipper che hanno messo a disposizione la propria imbarcazione e la propria competenza nella conduzione della vela e nell'ospitare a bordo gli entusiasti partecipanti.

Successivamente domenica 23 si è svolta la terza edizione della manifestazione: "Sulle Rotte della Mente 3"



Mandello del Lario - Da sinistra il sindaco di Mandello dottor Riccardo Fasoli, un rappresentante dell'ASST di Lecco, il socio Maurizio Zaccone, il fondatore del Progetto Itaca Giuseppe Navoni ed il presidente della Sezione dottoressa Simonetta Martini

ormai giunta alla terza edizione in quanto fortemente voluta dagli utenti dei presidi di Salute Mentale e dalle associazioni di volontariato del territorio lecchese e meratese di cui riporto un breve resoconto:

un centinaio le persone intervenute: circa 60 utenti del Dipartimento di Salute Mentale di Lecco e alcuni utenti dell'ospedale San Carlo di Milano e 40 i Soci skipper e tailer intervenuti.

La giornata dopo il nubifragio del giorno precedente sembrava uscita da una fiaba: perfetta. Non troppo caldo, luce intensa che rendeva i colori del lago e delle montagne splendenti e suggestivi. Un incanto appunto.

Tutti hanno dapprima soggiornato e pranzato

nella base e poi all'alzarsi della prima breva, compiuto il rito dell'assegnazione degli equipaggi e ribadite le norme di sicurezza, ogni partecipante si è affidato al proprio skipper e si è imbarcato per l'avventura.

E avventura è stata, anche perché una bella breva sempre più sostenuta ha accompagnato l'uscita regalando una vera giornata di intensa vela sportiva. Le condizioni meteo favorevoli e la natura così vivida hanno contribuito a rendere l'uscita emozionante ed eccitante, ma anche impegnativa per il vento che richiedeva attenzione da parte degli equipaggi.

Tutti si sono molto concentrati e con coraggio alcuni utenti hanno timonato sotto l'attenta

guida dello skipper, altri hanno partecipato alle manovre di bordo o si sono attenuti ai comandi dello skipper godendo la bellezza della navigazione fidandosi del proprio comandante e ammirando un paesaggio che seppur noto, dalla prospettiva nuova della navigazione riservava scorci mai visti e di sorprendente bellezza, quali il nostro lago può donare.

Così anche quest'anno il miracolo della vela che unisce e stimola a coordinarsi a collaborare, a far lasciare per un po' di tempo i pensieri a terra e i farmaci al bisogno, dentro la borsa, si è anche quest'anno realizzato. Perché in barca bisogna partecipare, collaborare, essere attenti, altrimenti la barca sbanda e non va nella direzione vo-

luta; bisogna saper rispettare un'indicazione che viene immediatamente percepita come qualcosa di naturalmente necessario e buono, che può solo aiutare. Ed è semplice capire che così facendo la barca va ed è sicura. Una grande scuola di emozioni e cognizioni, una ricchezza di stimoli relazionali concentrati in una "semplice" uscita in barca.

Tanti elementi che rendono questa esperienza decisamente terapeutica e utilizzabile in modo sempre più strutturato!

All'arrivo volti rilassati, sorridenti, entusiasti per aver fatto una nuova esperienza, per aver superato i timori e le titubanze del pre-partenza, per aver incontrato nel piccolo pozzetto della barca per-



Mandello del Lario - I partecipanti ad una delle Giornate della Solidarietà volute dalla Sezione intitolata "Sulle Rotte della Mente"

sone nuove ed essere riusciti a creare una comunicazione e aver condiviso un'esperienza alla pari. Una giornata speciale immersi in situazione di gioiosa normalità. Grazie ai soci i pazienti hanno vissuto un momento di vera integrazione!!!

Tutto questo non sarebbe stato possibile senza la partecipazione dei soci skipper e dei loro aiutanti che anche quest'anno hanno generosamente messo a disposizione se' e la propria imbarcazione aderendo alla proposta, nel pieno spirito della Lega Navale.

L'unione fa la forza, perché il sostegno e il supporto e la partecipazione della ASST di Lecco è stato davvero importante e ha reso ancor più evidente che la collaborazione col territorio e con le realtà che ci lavorano è la carta vincente per realizzare un vero reinserimento sociale delle persone che hanno sofferto o soffrono di disagio mentale.

Anche quest'anno la partecipazione massiva e davvero supportiva della Sezione di Bovisio Masciago ha permesso di effettuare un'uscita contemporaneamente di un centinaio di persone e ha consolidato come bene aggiunto la nostra amicizia e collaborazione tra Leghe Navali, sorelle nei valori

e nell'identità comune, seppur con storie e luoghi di appartenenza diversi.

Un grazie sentito al Comune di Mandello sempre presente e attento alle iniziative della LNI e un grazie alle Associazioni di Volontariato del Lecchese e del Meratese che hanno partecipato e agli operatori del Dipartimento di Salute Mentale di Lecco e ai rappresentanti delle Cooperative che collaborano con il DSM.

Così si è conclusa, con grande soddisfazione da parte di tutti i partecipanti anche quest'anno, la giornata dedicata alle Rotte Della Mente edizione 3. Prima di salutarsi c'è stata la consegna dei diplomi e della medaglia regala-

ta dall'ASST di Lecco da parte del Dott. Enrico Frisone, Direttore Socio Sanitario e a tutti è stato lasciato un ulteriore premio: la consapevolezza di aver vissuto una giornata indimenticabile e di aver ricevuto grandi emozioni, di aver fatto inaspettati e significativi incontri e di aver aperto breccie di comunicazione nei muri invisibili della separazione che la malattia mentale spesso ancora produce, ma che iniziative come questa contribuiscono a demolire.

Un grazie caloroso e davvero sentito a tutti i partecipanti e ai soci della Sezione intervenuti, che hanno reso possibile questi tre importanti eventi!

MILANO Para World Sailing Championships 2019

Giornata conclusiva a Puerto Sherry, in Spagna, per i Para World Sailing Championships 2019.

Domenica 7 luglio si sono svolte le Medal Race per tutte le classi in gara e sono stati assegnati i titoli mondiali per l'anno 2019.

La spedizione Italiana torna a casa con un bottino ricco di medaglie.

Gli Azzurri Fabrizio Olmi (LNI Milano) e Davide Di Maria (SC Garda Salò) vincono la medaglia d'oro in rimonta ai danni dei canadesi.



Milano - Giornata di premiazioni a Puerto Sherry (Spagna) dove per la Para World Sailing Championship, la compagine italiana ha riportato a casa un bottino ricco di medaglie