



NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE
LEGA NAVALE ITALIANA

www.cstn.it

Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana

Porticcio Molosiglio - 80133 Napoli - telef. 081.420.63.64 - e-mail: redazione@cstn.it

I NUMERI ARRETRATI DEL "NOTIZIARIO CSTN" SONO SCARICABILI DAI SITI:

www.cstn.it - www.leganavale.it

ANNO VII - N° 71

NOTIZIARIO ON-LINE

Luglio 2018

SOMMARIO

- Editoriale pag. 1
- La Classe 6 metri in Italia pag. 2
- Quando i Papi andavan per mare pag. 8
- Portici e lo scautismo nautico pag. 11
- Malta, la sua storia e i suoi cavalieri pag. 17
- La fine di una leggenda pag. 21
- I venti del Sud pag. 24
- Libri in vetrina pag. 27
- Dipinti di yachting pag. 28

EDITORIALE



"Britannia" e "Vigilant" a Cowes, (Martyn R. Mackrill).

Nell'inviare il numero di giugno abbiamo chiesto ai lettori di aiutarci a diffondere il Notiziario tra amici e conoscenti. L'appello è stato raccolto e la risposta non è mancata. La nostra mailing list ha fatto un salto avanti per cui la "campagna" continua. Anche in questo numero di luglio, che accompagnerà molti lettori in vacanza, abbiamo cercato di proporvi interessanti novità che speriamo risultino di vostro gradimento. Il nostro Peppe Peluso ha ricostruito la storia dello scautismo, un metodo educativo ancora attuale e salutare per le nuove generazioni. L'amico Giovanni Iannucci ha tradotto per noi dall'inglese un capitolo a firma di Franco Belloni tratto da un libro pubblicato in Finlandia. Lo storico Danilo Busetto, autore noto ed affermato, ha consentito la pubblicazione di un suo articolo sulla marina pontificia e Gherardo

Mengoni ha scritto per noi un ricordo e un omaggio ad un'eccellenza italiana nel mondo dello yachting: Willy Persico, recentemente scomparso.

Hanno collaborato: **Giancarlo Basile, Franco Belloni, Daniele Busetto, Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Gherardo Mengoni, Giovanni Iannucci, Paolo Rastrelli, Claudio Ressimann, Carlo Rolandi**

CLASSI VELICHE

L'articolo che questo mese ci ricorda l'indimenticabile amico Franco Belloni siamo andati a "pescarlo" sul libro "THE SIX METRE - 100 YEARS OF RACING" autori Pekka Barck e Tim Street pubblicato in Finlandia nel 2007, rigorosamente in lingua inglese. Per il capitolo che riguarda la storia del 6 metri S.I. in Italia gli autori, ovviamente, si sono rivolti al nostro storico massimo. Per poterlo pubblicare in italiano per i lettori del Notiziario ci voleva una traduzione competente e San Giovanni Iannucci come al solito a fatto. . . il miracolo!



LA CLASSE SEI METRI IN ITALIA

Franco Belloni e Tim Street

UNA DELLE ARMI PIU' INPORTANTI DELL'ARMAMENTO DI UNO YACHT E FORSE LA PIU' GRANDE EREDITA' DELL'ITALIA E' IL FIOCCO "GENOA". LA PRIMA VOLTA CHE APPARVE FU ALLE REGATE INTERNAZIONALI DI GENOVA NELL'INVERNO DEL 1926.

LA CLASSE FU RIVITALIZZATA ADOTTANDO NUOVI PROGETTI, NUOVI MATERIALI, ATTREZZATURE AD ALTA TECNOLOGIA E VELE.

Nelle tre conferenze che furono tenute nel 1906 per formulare un'unica Regola di Stazza Internazionale che sostituisse quelle in vigore in numerosi paesi diversi, l'Italia era rappresentata dal Conte EUGENE BRUNETTA D'USSEAU, Vice Presidente del Regio Yacht Club Italiano (RYCI) di Genova. La International Rating Classes Rule (la Stazza Metrica) fu adottata il 1° gennaio 1907. L'Italia fu quindi uno dei paesi fondatori delle Classi Metriche.

In Italia, la stazza fu adottata con entusiasmo. Già dal 1908 le prime regate per le Classi Metriche furono organizzate dal RYCI che era stato nominato Autorità Nazionale. Le prime regate si svolsero dal 25 al 29 luglio nel Golfo del Tigullio e dal 16 al 17 agosto a Genova. Fu un sorprendente inizio per le nuove classi. Successivamente, una serie di regate furono organizzate lungo la costa del Mediterraneo Settentrionale da Genova al Club Nautique di Nizza, incluse Beaulieu, Mentone ed a Monaco la Monte Carlo Challenge Cup, a tutte le quali parteciparono barche italiane quali *Albarina*, *Albarina II*, *Petra* e *Nele* e di solito, con esse, parecchie barche francesi e britanniche. Queste regate costiere continuarono ogni anno fino al 1914.

Fra le barche, che erano state costruite in questo periodo dal Cantiere Baglietto di Varazze (Savona), *Colibri* per il Cavaliere Francesco Giovanelli e *Albarina* per Paolo Pallavicino, entrambe progettate da P. Baglietto, anche *Albarina II* che fu progettata dal Marchese Paolo Pallavicino per sé e *Tede*, progettata da Linton Hope, un progettista britannico, sempre per Francesco Giovanelli. Inoltre, le barche *Bamba*, *Nele* e *Petra* furono costruite là e progettate da Francesco Giovanelli, le prime due per sé e *Petra* per C.G. Carbone.

Tre barche furono costruite dal Cantiere Antonio Bava a Genova Sturla, *Isa* per Luigi Bianchi, *Viola* per Santo Roberto Cambiaso e *Dalgra* per Fazio Dal Pozzo e Carlo Negri, tutte progettate dallo stesso Antonio Bava.

Altre cinque barche furono costruite al cantiere Costaguta di Genova Voltri: *Cesarina* per Francesco di Marzo di Napoli, *Vampa* per Alfonso Ferrero Ventimiglia, *Vestale II* per Franco Dal Pozzo, *Oceana* per Aldo Crespi e *Lotus Blanc* per la Société des Régates de Monaco, tutte progettate da Attilio Costaguta. Dal Cantiere Augusto Ruocco di Castellammare di Stabia (Napoli) fu costruita, nel 1908, un Sei Metri *Butterfly*, per Antonio Gandais, progettata dallo stesso Ruocco; dal cantiere F.I.T. di Napoli una barca, *Elma*, per Eugenio Pellecchia, progettata da Guido Romano, e *Charles*, che era stata progettata dallo studio scozzese di G. L. Watson e costruita da Fiorentino a Napoli. Un'altra barca, *C'est Lui*, fu progettata da A. Nagar and Co. A Baia per V. Nagar, che veleggiò a Napoli. Queste barche formarono tre flotte, con almeno dieci barche a Genova, cinque a Napoli e tre sul Lago Maggiore. In totale, circa diciannove barche vennero costruite in Italia prima della Prima Guerra Mondiale

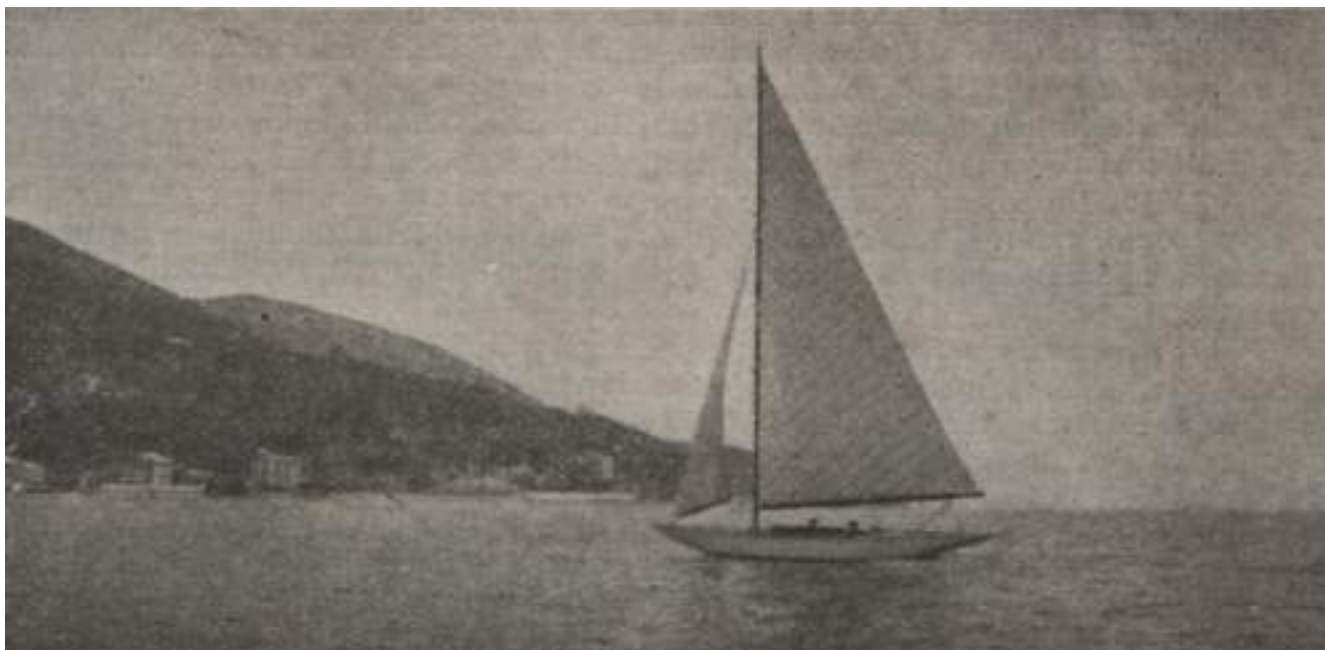
Nel 1913 l'Unione Nazionale della Marina da Diporto mise in palio una coppa, la Coppa dell'Unione, che doveva

essere il più importante trofeo a Napoli e, nel 1914, un'altra coppa fu donata da Pietro Palladino. Dopo la guerra, nel 1924, le competizioni per questa coppa furono trasferite al Regio Yacht Club Italiano a Genova e disputate fino al 1936.

Dopo la fine della Prima Guerra Mondiale, le regate ripresero presto e la classe si sviluppò notevolmente. Alle località menzionate sopra si aggiunsero flotte e regate a Venezia e, nel 1919, nel Golfo di Trieste, dove esisteva già un gruppo di otto Sei Metri, alcuni dei quali avevano cambiato bandiera dall'austriaca all'italiana. Nel 1921 il Regio Yacht Club Italiano, che era formalmente divenuto l'Autorità Nazionale, iniziò a dare alle barche i loro numeri velici ufficiali, cominciando da I-21, *Lontana*, progettata da Linton Hope e costruita dai Cantieri Baglietto per Vittorio Dall'Orso di Genova e I-22, *Paolina*. Furono dati anche numeri velici alle barche costruite prima, causando gran confusione.

I Sei Metri stavano intanto cominciando a diffondersi nel Paese e ciò portò alla istituzione de "La Coppa d'Italia" che fu disputata a Genova nel febbraio 1924. A causa delle condizioni meteo, lo sfidante francese, *Gardenia*, uno dei più famosi dei Sei Metri di quel Paese, che era stato progettato da Johan Anker, ma costruito in Francia per Lesieur di Parigi, arrivò con un giorno di ritardo a causa del cattivo tempo incontrato in rotta, mentre il concorrente britannico non riuscì proprio ad arrivare.

I-30, *Mebi*, fu selezionato come defender italiano. Era stato costruito dai cantieri Baglietto su progetto del suo armatore, il Commodoro Francesco Giovanelli, direttore generale della Lloyd Latino Line di Genova, che era anche il timoniere ed aveva suo figlio in equipaggio. Al timone di *Gardenia* era M. Rochereau, di Arcachon, che era arrivato la notte prima a bordo, bagnato fradicio fino alla pelle. Durante le regate ci furono vento forte e mare calmo, che richiesero a entrambe le barche di terzarolare la randa.



Una rara immagine di "Mebi" prima partecipazione italiana ad una Olimpiade della vela (1924).

I percorsi erano più di diciotto miglia circa, tre giri di triangolo al largo del Lido d'Albaro, ad Est di Genova. *Mebi* vinse facilmente entrambe le regate con più di cinque minuti di distacco e vinse la Coppa.

Durante la settimana dopo queste regate, ci furono altre regate per un certo numero di classi, inclusi i Sei Metri e dopo ci fu la premiazione che si svolse nell'antico Palazzo San Giorgio, costruito nel 1260 con pietre portate da Costantinopoli. *Mebi* è forse uno dei due più illustri e famosi Sei Metri italiani, ora di proprietà di Giovanni Biasi, naviga ancora sul Lago Maggiore.

Il 1924 vide anche l'Italia partecipare alle Olimpiadi a Le Havre, dove era ancora rappresentata da *Mebi*, portata da Carlo Nasi. Nel 1928 sullo Zuiderzee, in Olanda, l'Italia era rappresentata dai fratelli Oberti con *Twins II* con al timone Giovanni Leone Reggio. Anni dopo, nelle Olimpiadi del 1936 a Kiel, l'Italia era presente con i fratelli Giuliano e Massimo (Max) Oberti su *Esperia*, I-52, progetto di Baglietto del 1935, che si classificò sesto.

Per promuovere ulteriormente la classe, il Regio Yacht Club Italiano mise in palio la Coppa del Tirreno nel 1925, che fu disputata fino al 1939, essendo vinta sette volte dall'Italia, due volte ciascuna da Svezia e Cuba ed una dalla

Danimarca.

Una delle più importanti armi nell'armamento di uno yacht e forse il più significativo lascito dell'Italia è il "Genoa" jib. Fece la sua apparizione alle regate internazionali di Genova nell'inverno del 1926. Il probabile inventore del Genoa jib fu Raimondo Panario, un velaio genovese che operava in cooperazione con il progettista A. Baglietto. La prima barca ad impiegare questo Genoa fu, probabilmente, il Sei Metri I-36 *Cora IV*, che fu costruito da Baglietto per C.J.R. Marino per le regate internazionali del 1926 a Copenhagen.

A *Cora IV* seguirono *Enigma* e *Mebi*, che vinse la Coppa del Tirreno dagli Olandesi e dai Danesi sebbene certamente I-42 *Mati* (adesso FRA-120 *Fissa*) rivendica di essere stato un utilizzatore originario. Oggi si crede che Sven Saien potrebbe aver visto il Genoa jib nelle stesse regate, poiché era stato il console svedese a Genova in quel periodo. Certamente, nella copia del piano velico di *Mati* per un genoa c'è scritto il nome di "Raimondo".

Negli anni trenta, le flotte dei Sei Metri continuarono a regatare a Genova, sui laghi e a Napoli, così che la Reale Federazione Italiana della Vela istituì un Campionato Italiano per la classe da disputarsi in vari centri. Il primo fu a Palermo, Napoli e Genova Sturla e fu vinto da Mario Buzzone con I-51 *Grazia II*. Il secondo campionato fu a Livorno e fu vinto da Agostino Straulino con I-50 *Vega II*, l'inizio di una brillante carriera internazionale di regatante.



Genova 1938. Regate internazionali, partenza della classe 6m S.I. In primo piano "Vega II" (I-50) dello Sport Velico M.M. Equipaggio: Agostino Straulino (timoniere), Nico Rode, Gigi de Manincor, G.M. Cherubini

Nei decenni '20 e '30 le barche ed i timonieri italiani ebbero successi all'estero in molte regate internazionali, specialmente nella Scandinavia Gold Cup. Nel 1927, a Oyster Bay, nel Long Island Sound, negli Stati Uniti, l'Italia era presente con I-42 *Mati*, portato da Gino Rolla Rosazza. *Mati*, ora FRA-120, completamente restaurato e rinominato *Fissa*, regata in Francia. Nel 1928, la Gold Cup fu disputata a Sandhamn, e l'Italia era rappresentata da Max e Giuliano Oberti con *Twins II*. Nel 1933, i fratelli Oberti rappresentarono l'Italia con *Twins III*, nel 1935 ad Hanko, vicino ad Oslo, con I-52 *Twins IV* ed infine ad Helsinki, nel 1939, con *Twins V*.

Nello stesso periodo, l'Italia era presente nella One Ton Cup, a quei tempi ancora disputata con i Sei Metri, nel 1924 da I-30, *Mebi*, con Francesco Giovanelli e nel 1926 da I-36, *Cora IV*, con Giuseppe Roggero, al Lido d'Albaro a Genova, dove si crede fu alzato il primo "overlapping flat cut jib" che fu successivamente chiamato il "Genoa".

Dopo il 1939, la Seconda Guerra Mondiale sospese tutta l'attività e, per la sua durata, tutti i Sei Metri furono alati e

non tornarono a regatare di nuovo fino a che lo Yacht Club Italiano organizzò una regata a Portofino, la RYCI Cup, nell'agosto del 1946. Tuttavia, fu necessario attendere fino a marzo 1948 perché fosse ripresa la Settimana di Genova con le tradizionali regate al Lido d'Albaro.

Nel 1947 l'Italia fu rappresentata alle regate a Oyster Bay, nel Long Island Sound, da I-57 *Gianna*, prima di nome *Bambetta*, quando l'armatore era Gabriello Gabrielli, ma ora con un brillante timoniere, Agostino Straulino che, nel 1952, regatò ad Hanko con *Violetta II*, I-66, nella Scandinavian Gold Cup.

Nel periodo dal 1946 al 1950 furono costruiti tre nuovi Sei Metri dal Cantiere Baglietto: I-62, *Radar*, per Luigi Gianoglio, I-65, *Lupa*, per Luigi Passardi e I-66, *Violetta II*, tutti da progetti di Vincenzo Vittorio Baglietto, e *Ciocca II*, per Enrico Massimo Poggi, progetto di Olin Stephens, una vicina sorella dell'americano *Firecracker*. Durante lo stesso periodo fu costruito *Mizar III*, I-63, dal Cantier Sangermani di Lavagna su progetto di Sparkman & Stephens, per Renato Marchese e ci furono eccellenti regate a Genova.

Nel 1948, alle Olimpiadi a Torbay, l'Italia fu rappresentata da *Ciocca II* (I-64), allora di proprietà di Giovanni Leone Reggio, che si piazzò buon sesto in una flotta molto forte. Di nuovo *Ciocca II*, giunse ottava alle successive Olimpiadi ad Helsinki nel 1952, allora di proprietà di Enrico Massimo Hills.

Dopo le Olimpiadi del 1952, come in molti altri Paesi, le regate dei Sei Metri e di tutte le classi metriche scomparvero e fu ampiamente ritenuto che tali regate fossero finite per essere rimpiazzate dalle tante barche moderne progettate in vetroresina.

Fu solo dopo un lungo intervallo che l'interesse nella classe riprese nel 1970, probabilmente a causa dell'inizio delle regate della Coppa Am-Aus fra gli USA e l'Australia, quando i fratelli Bassani, Antonio e Luca, ripresero interesse nella classe in Italia.

Essi organizzarono campagne internazionali di alta classe, prima con *Locura*, I-71, costruito nel 1977, con il quale parteciparono alla World Cup del 1977 a Marstrand, piazzandosi quinti su diciannove barche, Il cantiere Sangermani costruì anche *Valentina*, I-70, progettata da Gary Mull per Giuseppe "Pinetti" Masini per il Campionato Mondiale del 1977. Con Pino Zucchini al timone, si piazzò quinta overall nello stesso campionato a Marstrand. Tuttavia, durante una regata sul lago di Ginevra, affondò in 240 metri di fondale e vi rimase per due anni ma, per la bassa temperatura e l'assenza di ossigeno, fu conservata perfettamente e restaurata in maniera eccellente da Cesare Sangermani nel suo



“Ciocca II” (I-64) ha rappresentato l’Italia alle Olimpiadi 1948 e 1952

cantiere.

Nel 1978, il Campionato Europeo fu disputato ad Alassio e fu vinto da Lorenzo Bartolotti su *Moby Dick*, I-73. Con la loro barca successiva, *Nuvolari*, I-72, Luca Bassani si piazzò sesto al Campionato Europeo Open a Geneva nel 1980. Successivamente, i fratelli Bassani vinsero il Campionato Europeo nel 1986 a Portofino su I-74, *Nivola*, un progetto di Pelle Pettersen del 1984, e poi il Mondiale Sei Metri nel 1993 e 1996. Alle regate di Portofino partecipò anche *Valentina II*.

L'organizzazione del Campionato Europeo a Portofino nell'aprile del 1986 fu eccellente. L'inizio fu rovinato da venti forti da sud-ovest e forte pioggia che lasciarono presto il posto ad un bel cielo blu.



“Bau Bau” (I-58) una costruzione Baglietto del 1938 tenuta in vita dai fratelli La Scala con i colori del Real Yacht Club Canottieri Savoia di Napoli.

sebbene Marina e Luigi Perrot-Carpaneda con *Dan*, D-43, anch'esso recuperato dal fondo di un lago, regatarono in molti campionati internazionali. Fra questi, il Campionato Europeo a Cowes, Inghilterra, nel 1998, dove si classificarono quinti nei Classici ed il Mondiale a St. Tropez, anche nel quale finirono quinti.

Nello stesso tempo, Luigi Pavese aveva acquistato il bel *Valentina* e rappresentò l'Italia in molte delle regate di Sei Metri in Mediterraneo. Sfortunatamente, perché è così bella, Luigi Pavese ha rinunciato ad installare delle ali

In quell'occasione Beppe Croce scrisse nel programma della regata: “Ritornano nelle incomparabili acque azzurre del Golfo del Tigullio, i vecchi, gli amati ed indimenticabili Sei Metri, dopo molti anni di assenza e da lontano. Ritornano nel loro nuovo aspetto di belle barche moderne, risultato di un'opportuna e felice rinascita ispirata dalle intenzioni dei nuovi armatori che, in anni recenti, hanno rivitalizzato tutta la classe, introducendo nuovi progetti, nuovi materiali ed accessori e vele high tech”.

A quella che era stata la prima regata importante in acque italiane per molti anni presero parte otto nazioni, incluso, per la prima volta in Italia, un team britannico di tre barche. Anche gli Svizzeri erano ben rappresentati con i due *Gitana* del Barone Edmond De Rothschild e *Fleau* di Bernard Haissly. Successivamente, il Campionato Europeo del 1990 si svolse a Porto Rotondo, dove fu vinto da John Kostecky. *Nivola*, con al timone Luca Bassani, si classificò seconda e I-75, *Tazio*, un progetto di Ian Howlett del 1987, di proprietà dei Bassani, ma in questa occasione con al timone N. Donà dalle Rose si piazzò 17°.

Piuttosto tristemente, mentre il resto del mondo dello yachting si orientava verso i Sei Metri classici pre-1965, in Italia la classe soffrì un importante calo,

e per questo non è sempre del tutto competitiva ad eccezione in condizioni di vento leggero, sebbene egli abbia sempre sostenuto la tradizione italiana di possedere e manutenere una bella barca e regatare molto lealmente. Nel 2003, offrì un Trofeo per i pre-1980 Moderni che non sono dotati di ali, ma, molto tristemente, non ha trovato avversari immediati.

Dal 1999 circa in poi, Luigi Lang dell'Associazione Italiana Vele d'Epoca (AIVE) ha cercato di incoraggiare la rinascita della flotta italiana e la formazione di una Associazione Italiana Sei Metri, per ora senza successo. Tuttavia, recentemente, nel 2006, i fratelli La Scala, Giuseppe e Filippo, che hanno splendidamente restaurato I-58, *Bau-Bau*, hanno mostrato di voler cercare di costituire una flotta, visto che ci sono in Italia circa dodici o tredici Sei Metri in giacenza o almeno in condizioni di navigare a vela.

Alcuni di questi prendono parte alle regate degli yacht classici ad Imperia, alla Barcolana a Trieste ed al Trofeo Grand Hotel Villa Serbelloni sul Lago di Como, dove ci sono ora quattro Sei Metri attivi che regatano. Alcuni di questi sopravvissuti hanno dovuto ridurre le loro attrezzature per essere in grado di partecipare a queste regate. Poiché parecchie altre barche sono tenute non molto lontano dal Lago di Como, si spera che la flotta possa essere incrementata da quest'anno.

Circa settantacinque Sei Metri sono stati registrati in Italia dall'inizio della classe nel 1908, essendo l'ultimo *Enrico*, che fu costruito nel 1993 sul Lago Maggiore.

QUANDO LA VELA ERA UNO SPORT D'INTERESSE NAZIONALE



RIDUZIONI FERROVIARIE PER LE REGATE INTERNAZIONALI DI GENOVA

Il Ministero delle Comunicazioni in occasione delle Regate Internazionali che avranno luogo dal 23 febbraio al 6 marzo p. v., ha accordato le seguenti facilitazioni ferroviarie:

VIAGGI DEI CONCORRENTI, - Riduzione del 50% della residenza a Genova e viceversa.

TRASPORTO DELLE IMBARCAZIONI, - Applicazione della concessione speciale M. 1 (riduzione del 50% per il ritorno).

I termini di tempo per l'effettuazione dei viaggi e delle spedizioni sono fissati come segue:

Andata: Dal 18 febbraio al 6 marzo 1938-XVI.

Ritorno: Dal 23 febbraio all'11 marzo 1938-XVI.

Il Ministero delle Comunicazioni ha inoltre concesso a favore degli spettatori la riduzione ferroviaria del 50% sul biglietto di andata e ritorno da qualsiasi località del Regno per Genova a partire dal 20 febbraio fino al 6 marzo 1938-XVI.

RITAGLI DI STORIA

Il comandante Daniele Busetto, laureato in diritto internazionale, proprietario delle gallerie ARTEMARE collabora da più di trent'anni con prestigiose riviste specializzate e partecipa come esperto di storia e cultura marinara a trasmissioni televisive. Ha realizzato diversi libri tra cui "La nave scuola Amerigo Vespucci - la nave più bella del mondo", "Giuseppe Garibaldi marinaio" e "Canottieri e Arte". Ha vinto il premio giornalistico letterario Carlo Marincovich (2014, 2016 e 2018), ha avuto il riconoscimento Gente di Mare di Anzio ed è Membro scientifico della rassegna cinematografica AQUAFILMFESTIVAL (2016/2017/2018). Assiduo ed affezionato lettore del nostro NOTIZIARIO ci ha gentilmente consentito di pubblicare un suo articolo apparso su Yacht Capital marzo 2000.



QUANDO I PAPI ANDAVAN PER MARE

Per mille anni la flotta della Chiesa dominò i mari del Mediterraneo. E scrisse pagine fondamentali della storia. A partire dal Medio Evo, impegnata ad affrontare i turchi e a combattere guerre sante, e fino al 1800, impiegata contro i pirati e antesignana della nostra attuale Guardia di Finanza!

di DANIELE BUSETTO



Da sempre le capacità di navigare e le imprese sul mare sono state considerate dagli Stati come presupposti indispensabili per il loro ruolo di protagonisti della storia. Anche lo Stato della Chiesa ebbe attraverso i secoli la necessità di mostrare la sua bandiera per mare e lo fece per più di mille anni, con una perizia marinara di tutto rispetto.

La nascita della marina pontificia risale al Medio Evo, alla battaglia navale di Ostia dell'849, quando la flotta cristiana, composta da unità navali di Napoli, di Gaeta, di Amalfi e del Papato, sconfisse gli Arabi; e appunto la lotta contro i pirati turchi e barbareschi fu la ragione sostanziale della sua esistenza.

Fu Papa Callisto III, verso la fine del 1100, a istituire una prima forza navale stabile, ordinando la costruzione di ben 31 galere, tre galeazze e 12 altre navi equipaggiate con 16 mila uomini, tra marinai e soldati, e armate da 380 bocche da fuoco, da dislocare nei porti di Civitavecchia, di Ancona, e di Ripa Grande, a Roma. Un altro grande contributo fu dato da Pio II che potenziò ulteriormente le forze navali a disposizione e proclamò nel 1463 la guerra santa contro Maometto II; purtroppo non poté dimostrare il suo piede marino, perché la morte lo colse prima della partenza da Ancona per la crociata delle flotte cristiane riunite. Altre decine di galere furono fatte costruire da Sisto IV pochi anni dopo per partecipare alla campagna navale con le unità di Napoli e Venezia alla conquista di Smirne. Civitavecchia fu scelta da Papa Giulio II all'inizio del 1500 come base navale principale della marina pontificia; molte risorse furono destinate allo scopo: lo testimoniano le bellissime fortificazioni del porto iniziate dal Sangallo il giovane e completate da Michelangelo tra un dipinto e un marmo della fabbrica di San Pietro. Partendo da questo porto le navi pattugliavano il mare fino a Messina o a Malta per spingersi fin nelle acque del levante, spesso insieme alle imbarcazioni degli altri Stati italiani rivieraschi, con i quali, a parte alcune ripicche dell'epoca, c'era in genere una buona intesa. Riprova ne è la battaglia navale di Lepanto del 1571,



Uniforme di un ufficiale della Marina pontificia.

che è considerata sul piano tecnico militare tra le più importanti dell'età medievale e moderna e che vide la flotta della Lega Sacra voluta da Pio V con le navi di Venezia, della Spagna, del duca di Savoia e dell'Ordine di Malta annientare le maggiori forze navali turche; Marcantonio Colonna, ammiraglio del Papa, fu uno dei comandanti in mare che più contribuì alla vittoria. E così, con campagne successive contro gli infedeli, la marina pontificia fu presente fino alla fine del '600 in Dalmazia, nel mar Ionio e a Creta; nel primo ventennio del '700 rafforzò poi la sua attività nell'Adriatico, stanziando ad Ancona quattro galeotte che portavano il nome di *S. Giuseppe*, *S. Carlo*, *S. Ciriaco* e *Nostra Signora di Loreto*.

La situazione politica europea e il non brillante stato delle finanze papali dei secoli successivi obbligarono lo Stato pontificio alla riduzione dei mezzi navali; le poche navi rimaste furono poi requisite da Napoleone e impiegate contro gli inglesi, che le distrussero durante la campagna di Egitto.



La nave "San Pietro" scortata dal piroscafo francese "La Mediterranée" a Civitavecchia (tempra di M. Fonda).

L'800 vide il risorgere della marina pontificia: Papa Leone XII riorganizzò la flotta con la costruzione di nuove unità, tra cui la goletta *San Pietro*, varata dall'arsenale di Civitavecchia e che poi Gregorio XVI usò di tanto in tanto per brevi crociere nei dintorni. In quegli anni furono acquisiti le scorridoje e i trabaccoli del naviglio militarizzato destinato al servizio di finanza e ai controlli doganali; questi scafi, pur di modesto tonnellaggio, salvarono molti mercantili dagli arrembaggi dei pirati

barbareschi; e parte della tradizione marinara della nostra Guardia di Finanza risale proprio a loro. Anche un vapore in ferro di costruzione inglese con propulsione a ruote entrò a far parte della marina pontificia: ribattezzato *Roma*, dopo un primo impiego sul fiume Tevere fu destinato prevalentemente in mar Adriatico per operare con altre unità e con la squadra navale sarda contro gli austriaci. Sono entrate a buon diritto nella storia navale di tutti i tempi due memorabili imprese della marina pontificia di quegli anni: la missione di risalita del Nilo fino ad Assuan per recuperare i marmi e gli alabastri regalati dal khedivè al Papa per la ricostruzione della Basilica di San Paolo in tempo con il termine dei lavori del Giubileo dell'epoca; e il trasferimento dall'Inghilterra al Mediterraneo di tre vapori papali attraverso i canali fluviali navigabili della Francia. Due spedizioni che diedero grande prestigio internazionale alla bandiera navale dei Papi. Ma l'ultimo impulso alla marina pontificia fu dato da Pio IX nella seconda metà dell'800, che la arricchì dei vapori *San Pio*, *San Giovanni*, *San Paolo* e *San Pietro*, e infine della corvetta ad elica *Immacolata Concezione*, la più grande e importante unità che la marina pontificia abbia mai annoverato tra le sue fila, che fu utilizzata spesso dal Pontefice per i suoi trasferimenti. Il tramonto del potere temporale della Santa Sede con l'unificazione



Pio II in visita ad Ancona (da un'opera del Pinturecchio, Siena).

d'Italia vide infine l'annessione delle navi della marina pontificia alla neonata Regia marina italiana. E così sia.



Processione navale di Papa Gregorio XIV da Civitavecchia a Corneto (particolare di un dipinto di M. Fonda, Museo di Palazzo Braschi, Roma).



Il porto di Ripa Grande di Roma in una stampa dell'Ottocento.

Frontespizio di una carta nautica dello Stato della Chiesa incisa da Valenti 1825.



ASSOCIAZIONISMO

Ritorna Giuseppe Peluso per raccontare l'interessante storia dello scautismo, la sua nascita e il suo sviluppo a partire dal 1899, prima all'estero e poi in Italia. Come si ha modo di scoprire leggendo la dettagliata ricostruzione dell'autore lo scautismo è un movimento mondiale educativo che esprime un'ideale di vita. Ci sono oltre 38 milioni di bambini, ragazzi ed adulti, uomini e donne che in 216 paesi e territori del mondo sono scouts e guide.



Mai come in questa epoca che stiamo vivendo, e soprattutto per i giovani, lo scautismo, e quello marino in particolare, andrebbe maggiormente diffuso e praticato.

Portici e lo scautismo nautico

“Vieni, imbarcati con noi! Impara ad usare il timone ed il remo, la drizza e la scotta. Vieni con noi e ti accoglieremo tra i fratelli e sorelle degli Scout Nautici!”

di Giuseppe Peluso



Robert Baden Powell, Lord of Gilwill, nasce a Londra nel 1857 da famiglia modesta ed abbraccia la carriera militare che lo porterà a girare il mondo in quello che allora era il vasto impero britannico [1].

La prima idea dello scautismo viene a Baden Powell, d'ora in poi per noi solo B.P., nel 1899 durante la guerra anglo-boera quando, come ufficiale inglese, comanda la guarnigione assediata nella cittadella di Mafeking in Sud Africa.

Gli inglesi sono inferiori di numero rispetto agli assediati, allora B.P. ha l'idea di utilizzare alcuni ragazzi in compiti di sorveglianza e portaordini e si accorge che i ragazzi, se ben organizzati e soprattutto responsabilizzati, danno il loro meglio.

Da questa prima idea nascono in B.P. tre importanti intuizioni.

La Prima è che al ragazzo bisogna "Dare Fiducia" per ottenere molto e fare affidamento su di lui, affinché si "Impegni sul suo Onore".

La Seconda è l'importanza di fondare quest'esperienza di responsabilità nella "Cornice della Natura", in quella che egli chiama "La Scienza dei Boschi".

La Terza è che una proposta educativa non può prescindere da un "Codice di Valori" in cui il ragazzo si riconosca, nasce così l'importanza della "Legge" e della "Promessa".

Dopo le vicende della guerra in Sud Africa B.P. torna in patria e decide di sperimentare le sue idee con un gruppo di ragazzi, sull'isola di Bronwsea.

Quest'esperienza consolida la convinzione del valore educativo della sua proposta ed allora cerca di completarla e razionalizzarla scrivendo il libro "Scouting for Boys".

E' l'anno 1907 e lo scautismo è ormai nato; poi dal 1908, dalla Gran Bretagna, rapidamente si diffonde in tutto il mondo.

Warrington Powell, fratello maggiore di B.P., è solito progettare e costruire delle imbarcazioni sulle quali



trascorrere le vacanze insieme ai fratelli, in particolare Baden il cui sogno è quello di poter un giorno compiere qualche salvataggio; ventilando di già il concetto di “servizio” che contraddistinguerà lo scautismo. Quando B.P., nel terzo campo sperimentale tenutosi nell’agosto del 1909 vicino alla foce del fiume Beaulien, costituisce una base navale a bordo della nave scuola “Mercury”, i due reparti che vi partecipano sono dapprima terrestri e successivamente nautici [2].

Del resto anche il primo campo che s’era tenuto nell’isola di Browsea vide i partecipanti impegnati in diverse attività nautiche; e per questo egli pensa di istituire gli scout nautici. A partire dal 1912 sono specificamente contemplati dalle direttive dell’Associazione; B.P. dice: «Ogni ragazzo normale ha, o spero che abbia, il desiderio, in un momento o nell’altro durante la sua adolescenza, di evadere sul mare. Ebbene, noi gli diamo i mezzi per diventare un navigatore e un avventuriero, sia pure in scala ridotta, e quindi egli acquista, grazie al suo entusiasmo, molte virtù virili, sul piano fisico, mentale e morale». A sua volta il fratello Warrington, che li dirige, che nel suo primo manuale scrive: «Bisogna formare degli uomini accettabili in un salotto e inestimabili in un naufragio».



Lo scautismo arriva in Italia nella primavera del 1910 con l’entusiasmo di un baronetto inglese innamorato del nostro Paese, Sir Francis Vane.

Egli ha seguito da vicino la fondazione ed i progressi dello scautismo, al punto di essere nominato primo commissario della città di Londra da B.P.; ma poi è da lui stesso allontanato quando muove critiche di militarismo al movimento.

Il Vane crea a Bagni di Lucca, insieme al giovane maestro di ginnastica Remo Molinari, un primo gruppo di giovani esploratori che pare fosse chiamato “Boy Scouts della Pace”; quindi fissa il testo in italiano della Legge e del Giuramento. Intanto a Genova un giovane educatore, Mario Mazza, profondamente cattolico, insegnante e pedagogista fonda un’organizzazione chiamata “Gioiosa” che rappresenta un terreno fertile per la nascita dello scautismo cattolico.

Nello stesso 1910 James Richardson Spensley, un eclettico medico inglese residente a Genova, sportivo ed educatore,

trascorre l’estate in Inghilterra dove incontra B.P. che gli dona il libro da lui scritto con dedica personale.

Spensley si appassiona ai valori dello scautismo e tornato a Genova, e resosi conto che sarebbe stato meglio servirsi d’educatori italiani, comincia a riunire a casa sua un gruppo d’amici tra cui lo stesso Mario Mazza.

Tale gruppo decide di costituire un comitato e di aderire all’associazione “Ragazzi Esploratori Italiani”; la prima sezione genovese del R.E.I. è la stessa “Gioiosa” di Mario Mazza.

Verso la fine del 1911 a Napoli è fondata una sezione del R.E.I. da uno sportivo inglese, l’ingegnere Hector Bayon, calciatore dell’Internationale che gioca alle Terme di Agnano. Anche nella nostra città l’iniziativa inglese si appoggia ad un educatore locale, in questo caso il Professore Guido Fiorentino.

La R.E.I. napoletana inizia i ragazzi ai principi dello scautismo facendo leva sull’attrattiva della vita all’aria aperta, senza alcuna pretesa organizzativa; solo in seguito questa sezione si aggrega al nascente C.N.G.E.I.

Il C.N.G.E.I. (Corpo Nazionale Giovani Esploratori Italiani) è fondato in Italia da Carlo Colombo, docente universitario venuto a contatto con lo scautismo attraverso la lettura di pubblicazioni inglesi. Dopo un viaggio in Inghilterra torna in Italia e nel 1912 fonda questa associazione e pubblica il giornalino “Sii Preparato”.

Collegata alla sezione di Napoli del R.E.I. ne è fondata un’altra a Portici con orientamento prevalentemente nautico.

La Regia Marina Italiana mette a loro disposizione un locale all’interno del porto ed una grossa scialuppa per l’addestramento sul mare. Questo locale è tuttora esistente e si narra che il relitto di una grossa scialuppa, presente al suo interno, sia appartenuto ai primi esploratori porticesi [3].

La sezione scout di Portici sarà l'unica italiana visitata da Baden Powel, il fondatore dello scoutismo.

Nel 1913 B.P. nel corso di una lunga crociera in Mediterraneo, in viaggio di nozze con la giovane moglie Olave, fa scalo a Napoli per una breve visita alla città, agli scavi di Pompei e all'Università di Agraria di Portici. Alla stazione ferroviaria di questa cittadina la coppia è accolta da una rappresentativa di scouts nautici che lo invitano a visitare la loro sede situata sotto l'edificio della Capitaneria di Porto nella zona del Granatello. Sulla parete destra dell'edificio una lapide, posizionata nel 1997, commemora l'importante avvenimento.

Una volta ritornato in Patria B.P. ricorderà questo incontro riportandolo sul quindicinale scoutistico inglese e sul libro "Youngh Knights of the Empire": «Napoli ha anche i suoi scouts; sono ragazzi italiani, la loro uniforme e le loro attività sono proprie come quelle dei loro fratelli inglesi.

Hanno fatto molti campi ed uscite e sono molto in gamba come cuccinieri. Non solo, fanno anche scautismo nautico nello splendido golfo partenopeo».

In seguito, nel 1915, anche questa sezione si aggrega all'emergente C.N.G.E.I. che, posto sotto l'alto patronato del re, diventa l'associazione scout ufficiale del Regno d'Italia; ne entrano a far parte tutti i figli di Vittorio Emanuele III a suggello e riconoscimento della sua funzione educativa nei confronti della gioventù.

Sotto la vigile ed esperta presenza delle autorità marittime (la Regia Marina mette a disposizione istruttori e mezzi) gli scouts nautici di Portici e di Napoli diventano "il fiore all'occhiello" dello scautismo nautico nazionale; partecipano a gare di vela nel golfo partenopeo e a regate nazionali, riscuotendo ammirazione, affetto e stima.

Con lo scoppio della Grande Guerra gli scoutsnautici della Campania, guidati dal Commissario Cattapani, svolgono intensissime attività con campi ed esercitazioni al largo della costa vesuviana. Sono svolti interessanti servizi civili per lo stato di guerra, e collaborazione alla C.R.I. e agli ospedali.

Risalgono al 1918 le prime testimonianze fotografiche di attività svolte dalla sezione (detta allora "marina") degli



foto 4

scouts nautici di Portici; sul Lago di Lucrino costruiscono una zattera con materiale trovato sul posto [4].

Nell'ambito del C.N.G.E.I. il rapporto educativo tra capo e ragazzo è autoritario ed di tono moralistico e retorico; molte attività sono improntate e svolte in stile militare, come ad esempio le esercitazioni per il lancio di bombe a mano svolte sotto la guida di esperti militari.

Terminata la guerra, con la gran voglia di pace che serpeggia, nel 1920 nasce a Portici un gruppo aderente all'A.S.C.I. (Associazione Scout Cattolici Italiani). E' questa una associazione confessionale, nata nel 1915, che ben presto supererà tutte le altre per numero di iscritti; il 1° febbraio 1916 il conte Mario di Carpegna è nominato suo Commissario Nazionale e nel giugno dello stesso anno Benedetto XV° approva l'Associazione e nomina Padre Giuseppe Gianfranceschi Assistente Ecclesiastico Centrale.

Gli scouts di Portici apportano nell'A.S.C.I. le loro tradizioni nautiche che si diffondono in tutta Italia; ben presto i suoi scout

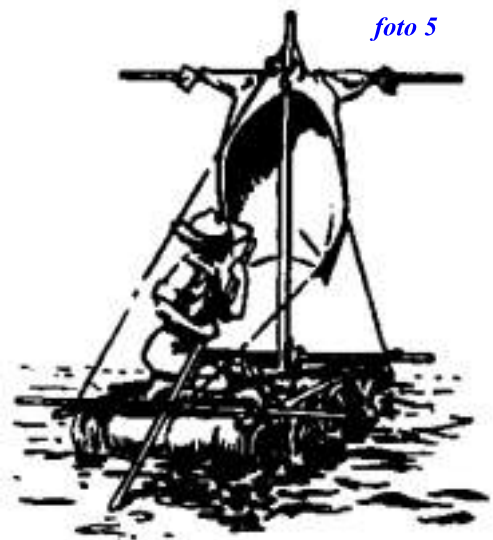


foto 5

nautici saranno alla ribalta per le loro imprese.

Nel 1919 otto scouts del reparto Torino 1° fra i 15 e 17 anni, riescono, sotto la guida di un Ufficiale della Marina, ad effettuare un raid fluviale Torino-Venezia percorrendo oltre 700 km con una goletta a 4 remi. Partono da Torino il 17 luglio, e dopo otto tappe, entrano nel bacino di San Marco accolti da imbarcazioni festanti.

Nell'agosto del 1922 ancora un raid Vicenza-Trieste-Vicenza (800 km.) che vede come protagonista gli scouts fluviali di Vicenza.

Nel 1923 sono gli scout nautici di Riva del Garda a realizzare il completo periplo del Garda, seguendone le coste sempre a remi, per ben 140 km.

Nel 1926; il fascismo, per favorire l'Opera Nazionale Balilla, scioglie tutte le associazioni scout italiane; la sola A.S.C.I., dopo vari compromessi con la Santa Sede, continua ancora per qualche anno le sue attività nelle città superiori a ventimila abitanti. In seguito, con telegramma di Mussolini del 17 aprile 1928, diretto ai prefetti, l'associazione è sciolta completamente anche nelle città maggiori.

Gli scouts si riuniscono in clandestinità per il resto del ventennio e solo al termine della Seconda Guerra



Mondiale ritornano a fondare i loro Reparti.

A Portici, come pure a Napoli e Pozzuoli, lo scautismo rinasce presto già alla fine del 1943, appena dopo la liberazione da parte delle truppe alleate.

Si tenta pure di far rinasce lo scautismo nautico, ma ci sono grandi difficoltà; pertanto i primi Reparti sono tutti "terrestri".

Nell'ottobre del 1954 c'è una circolare del Comandante le Capitanerie di Porto affinché si mettano a disposizione degli scout quanto possa loro occorrere, ma è solo agli inizi degli anni settanta che la Marina Militare ritiene opportuno nominare un Ufficiale della Guardia Costiera per il collegamento con lo scautismo al fine di una maggiore e più fattiva cooperazione.

Forte di questa collaborazione nel 1957, in occasione del cinquantenario della fondazione dello scautismo mondiale, sette scouts dell'Alta Squadriglia del Reparto Portici 1°, allora ancora "terrestre" ed indicato come

“Riparto”, portano a compimento un’impresa eccezionale denominata “Kon-Tiki 2”.

La Kon-Tiki, antico nome inca del dio della pioggia, è la zattera usata dall'esploratore e scrittore norvegese Thor Heyerdhal nella sua spedizione del 1947 attraverso l’Oceano Pacifico dal Sud America alle isole della Polinesia. L’impresa dell’originaria Kon Tiki è progettata allo scopo di dimostrare che la colonizzazione della Polinesia può essere avvenuta, in epoca precolombiana, ad opera di popolazioni americane. A tale scopo l'imbarcazione è costruita utilizzando materiali, metodi e tecnologie di tipo preistorico.

Nel porto di Portici i ragazzi costruiscono una zattera di metri 6 x 4, armata con una vela quadra; con l’appoggio della Lega Navale Italiana dal porto di Portici iniziano una navigazione che, con l’assistenza delle Capitanerie di Porto, prosegue lungo tutta la costa sorrentina [5].

Durante la navigazione fanno attività di esplorazione della costa, pesca per attività di sopravvivenza, scandaglio del fondo e tante altre.

Fra mille difficoltà gli scout portano a compimento l’impresa con tenacia e ardimento, raggiungono Amalfi dopo tre giorni di navigazione accolti da migliaia di cittadini e moltissime imbarcazioni dei circoli velici.



Purtroppo l’entusiasmo e la volontà non bastano per portare avanti un concreto discorso nautico e la stessa A.S.C.I. attraversa un periodo di crisi che sarà superato solo nel 1974 quando, con la fusione con l’associazione dello scautismo femminile A.G.I. (Associazione Guide Italiane), darà vita all’A.G.E.S.C.I. (Associazione Guide e Scouts Cattolici Italiani).

A Portici lo scautismo nautico ritorna solo nel 1975 quando è rifondata la Squadriglia “Squali” con le insegne della nuova A.G.E.S.C.I.; il suo promotore è Gennaro Lorido, da tutti

conosciuto come “Vela Bianca” (nome di caccia o Totem nel gergo scout), uno dei navigatori della famosa zattera del 1957 [6].

Nel 1978 si svolge presso il Carney Park di Pozzuoli il 1° Scout Rama cui partecipano scout francesi, americani, britannici, greci, turchi, olandesi e italiani. La squadriglia nautica “Squali”, ancora inserita nel Reparto terrestre Portici 1°, conquista il primo premio con la costruzione di un meraviglioso veliero; l’avvenimento è trasmesso per televisione negli Stati Uniti unitamente ad una rassegna sugli scout nautici italiani [7].

Nel 1981, forti dell’esperienza e della validità dei componenti della squadriglia “Squali”, la Comunità Capi porticese decide la creazione di un intero reparto nautico. e poi un Reparto Nautico; il Portici 3°.

Intanto nel 1979 c’è stata la fondazione dei primi reparti femminili nautici italiani: il Napoli 7°, il Rimini 2°, il Cesena 3°; a Portici il primo reparto nautico femminile è creato nel 1986 [8].

Nel 1993, al campo nazionale degli scouts a Bracciano, l’Assistente nazionale dei



nautici Padre Carlo Huber, durante una solitaria nuotata al centro del Lago, è colto da malore e in procinto di annegare, viene salvato dallo scout nautico Giuseppe Saragò del Portici 4°.

Nel 1995 gli scouts nautici di Portici partecipano al “Jamboree” in Olanda dove, con proprie imbarcazioni, partendo da Utrecht insieme a Belgi e Olandesi, arrivano alla marina del “Jamboree” dopo 4 giorni di navigazione.

I ragazzi scouts nautici italiani sono elogiati per l’alta capacità tecnica ed esperienza marinara [9].

Concretamente un Reparto Scout Nautico deve avere la possibilità di raggiungere l’acqua e di svolgere in essa buona parte delle sue attività.

Questo non vuol dire che non possa fare il suo campo invernale sulla neve o tutta una serie di uscite sulle colline o in montagna, come non vuol dire che gli esploratori e le guide del Reparto non conoscano la cucina “trappeur” o non possano intraprendere raid nei boschi.

Questo vuole essenzialmente dire che un Reparto Nautico svolge la maggior parte delle sue attività nell’acqua e sopra l’acqua e la sua “Impresa” annuale più importante, ovvero il “Campo” estivo, è vissuta normalmente in questo ambiente.

foto 9





Una storia sempre vicina a noi italiani quella dell'Isola di Malta, terra soggetta, per la sua posizione strategica al centro del Mediterraneo, a dominazioni straniere che hanno visto alternarsi nei secoli fenici, cartaginesi, greci, romani, bizantini, arabi, normanni, siciliani, spagnoli, Cavalieri di S. Giovanni, turchi, francesi ed inglesi. Finalmente indipendente nel 1964, repubblica autonoma nel 1974 e Paese europeo nel 2004. Un pezzo della sua storia in un articolo datato del 1920 è stato pescato dal nostro topo nel suo scavare tra le cose del passato.

(da "L'Italia Marinara", marzo/aprile 1920)

MALTA, LA SUA STORIA E I SUOI CAVALIERI

Il piccolo gruppo di isole che ha nome da Malta e del quale noi riproduciamo un'illustrazione tolta da un'antica carta, costituì in tutte le epoche un centro navale di alto interesse storico e strategico. Recentemente la popolazione di quelle isole manifestò in modo non dubbio i suoi sentimenti di italianità, e i moti che ivi avvennero, anche se soffocati dalla censura inglese, palesarono in maniera evidente le aspirazioni di quel nobile popolo.

Riuscirà quindi gradito ai nostri lettori qualche cenno sull'origine delle isole, sulla loro storia e sull'opera combattiva e umanitaria dell'ordine di S. Giovanni che sorto in Gerusalemme elesse infine a sua sede il piccolo arcipelago: l'ordine dei cavalieri di Malta.



La leggenda avvolse in una fioritura fantastica i primi abitatori di questo lembo d'Italia, lo popolò di giganti, lo creò regno della dea Calipso. Ma anche sfrondata da quanto la fervida immaginazione dei poeti vi aggiunse la

storia di Malta è di uguale interesse per noi italiani.

Pare che le tre isole di Malta, Gozo e Comino ne formassero anticamente una sola, che fu poi frazionata da terremoti. Ad avvalorare quest'ipotesi sta il fatto che anche ora si vedano, all'estremità di Malta verso Gozo, strade con solchi scavati dalle ruote dei carri nella pietra dura; questi solchi si vedono proseguire nel fondo del mare ed altri se ne osservano nella spiaggia di Gozo.

Alcuni affermano anche che l'isola era congiunta alla Sicilia da una gigantesca montagna, ma questa supposizione sembra poco credibile. I primi abitatori conosciuti di Malta (anticamente Melita) e Gozo, furono i Fenici. Questo popolo, dedito principalmente al commercio marittimo, pensò, senza dubbio, che per la sua posizione nel centro del Mediterraneo, per i suoi porti larghi e sicuri Malta rispondeva perfettamente ai loro bisogni. L'isola divenne fiorentissima, ebbe templi magnifici tra i quali uno dedicato a Giunone, di cui parlano molto gli storici, antichi. Questo tempio era tenuto in tanta venerazione, che quando Massimissa saccheggiò Malta, non volle fosse toccato.

Una colonia greca si unì poi ai Fenici con i quali pare fraternizzasse. Disgraziatamente non restano di quest'epoca che pochi avanzi di edifici, qualche statua e diverse monete. Caduta, in potere dei Cartaginesi Malta decadde e non si riebbe che quando riuscì a realizzare il suo desiderio vivissimo di sottomettersi alla Repubblica Romana, la conquistatrice del mondo. Una nuova era di prosperità cominciò allora per gli isolani, i quali fecero rifiorire il commercio e le manifatture, specie di certe tele finissime, e Cicerone parla di artefici che lavoravano a perfezione l'avorio e i metalli preziosi.

In quel tempo, a quanto si narra, la nave che portava S. Paolo a Roma naufragò presso Malta e l'apostolo vi sparse il seme del cristianesimo.



Le isole rimasero sotto la sovranità romana sino alla caduta dell'impero d'Occidente e subirono poi molti altri domini, ma ad onta di questi, e dei secoli passati, i suoi figli pensano ancora, con un fremito di desiderio e d'amore, al gran nome di Roma.

Malta è anche celebre per l'ordine cavalleresco che da essa prese nome. Quale fu la sua origine?



Le diverse nazioni infedeli, che avevano successivamente occupata Gerusalemme, avevano lasciato esistere i luoghi santi a causa dei tributi che ricevevano dai cristiani che andavano a visitarli. Venne anche permessa la costruzione di una cappella e di due ospizi per i pellegrini. Questa pia fondazione, la prima dei cristiani latini in Gerusalemme, fu la culla dell'ordine di S. Giovanni (stemma). La cura dei pellegrini era affidata a dei secolari venuti d'Europa, che si chiamarono perciò Ospitalieri.

Goffredo di Buglione ed i crociati fecero dono all'ordine di grandi domini e i principi d'Occidente seguirono il loro esempio, così la potenza e la ricchezza degli Ospitalieri crebbe tanto che non vi fu quasi provincia della cristianità ove non avessero possedimenti ed ospizi.

L'ordine subì più tardi modificazioni, da secolare che era divenne religioso e formò un corpo militare destinato a combattere gli infedeli. Questo corpo acquistò in breve grande fama per il suo coraggio ed il suo valore.

In seguito ad una guerra sfortunata l'ordine di San Giovanni si rifugiò nell'isola di Cipro e di lì a Rodi dove rimase più di 200 anni. Durante questo periodo Rodi subì un terribile assedio per parte dei Turchi, i quali non riuscirono però ad impadronirsene. Più esasperato che mai il sultano decise di prendersi una rivincita e fece fare di nascosto grandi preparativi. Intanto la flotta dei cavalieri si era rimessa a correre il mare cacciando e catturando i vascelli degli infedeli. Rimonta a quest'epoca, la cattura fatta, da un solo vascello dell'Ordine, della grande caracca, bastimento egiziano di straordinaria grandezza, a sette piani armato da più di 100 cannoni e carico di ricchissime mercanzie. Riunita infine una formidabile armata i Turchi posero nuovamente l'assedio a Rodi e questa volta malgrado l'eroica resistenza dei cavalieri, ridotta un cumulo di rovine, l'isola dovette capitolare. L'Ordine di lì a poco si trasferì a Malta, ove, grazie agli aiuti dei principi cristiani, si riebbe del grave colpo subito. La sua flotta catturò tanti vascelli che nessuno osava più di avvicinarsi alle coste di Malta e di Sicilia. Questi successi, che danneggiavano gravemente il loro commercio e la guerra continua che i cavalieri facevano loro, indussero i Turchi a tentare la presa di Malta, ma incontrarono tale resistenza da indurli a rinunciare all'impresa. Questo scacco accrebbe l'odio del sultano, il quale giurò di sterminare l'Ordine dei cavalieri di Malta.

Il Gran Maestro Giovanni La Valletta, uomo celebre per il suo valore, avvisato del pericolo, si diede con tutta l'energia a preparare la difesa. Soldato, capitano, ufficiale d'artiglieria, ingegnere, infermiere, si sarebbe detto, vedendo la sua meravigliosa attività, che avesse il dono di moltiplicarsi. Ben presto la flotta ottomana si presentò davanti Malta.

Era composta di 159 vascelli a remo e carica di 30,000 uomini da sbarco, scelti fra i più valenti della nazione. Un gran numero di vascelli da carico seguiva la flotta portando la grossa artiglieria, i cavalli, le munizioni. I Turchi attaccarono subito il forte di S. Elmo e gli assediati risposero vigorosamente. L'assedio si prolungò per mesi e malgrado le ingenti perdite, gli assalti si rinnovarono ogni giorno più ostinati. Nel frattempo, i Turchi avevano ricevuti rinforzi, mentre il viceré di Sicilia che aveva promesso aiuto al Gran Maestro non si decideva mai ad intervenire. Intanto il forte di S. Elmo smantellato, chiuso in una cerchia di nemici aveva perduto ogni possibilità di rifornimento. I difensori combatterono disperatamente sino alla fine e la resistenza non cessò che con la morte dell'ultimo cavaliere. Fieri di questa vittoria, che era però costata loro circa 8,000 uomini, i Turchi inviarono un messo a chiedere se l'Ordine voleva arrendersi e, ricevutane una sdegnosa ripulsa, attaccarono il Borgo ed il castello Sant'Angelo. Ogni mezzo fu tentato per vincere la resistenza dei cavalieri di Malta, incendi, mine,



Cavaliere dell'Ordine di Malta.

macchine lancia pietre, cannoni, lancio di Barili pieni di polvere da cannone con miccia, ma il coraggio di questi non venne meno un istante. Ammalati, feriti lasciarono l'ospedale per combattere; il Gran Maestro vegliava su tutto, infaticabile. Finalmente, dopo più di quattro mesi dall'inizio dell'assedio, giunse l'armata di soccorso inviata dal viceré, che attaccò subito i nemici, i quali scoraggiati, colti dal panico fuggirono in disordine verso il mare. I cristiani li inseguirono e ne uccisero la maggior parte. La notizia della disfatta degli infedeli si sparse ben presto in tutta la cristianità e fu causa, di gioia e di feste. Il nome di La Valletta divenne famoso in tutte le nazioni e il papa Pio IV gli offerse il cardinalato che il Gran Maestro rifiutò. Senza lasciarsi abbagliare dagli onori, quest'uomo ammirevole pensò subito a fare riedificare le fortificazioni rovinato. Aiutato pecuniariamente dai re di Francia, di Spagna e di Portogallo chiamò a se ingegneri, operai e iniziò la fondazione di una nuova città che ebbe poi il suo nome. I lavori procedevano alacremente quando, colpito da insolazione il Gran Maestro morì.

La grandezza e l'attività dei Cavalieri di Malta durarono sino al 1797, epoca in cui il governo francese stimò utile per la sua spedizione in Egitto, il possesso dell'isola. Giudicando impossibile impadronirsene con la forza, ricorse



Ferdinand von Hompesch zu Bolheim, Gran Maestro dell'Ordine di Malta

all'astuzia. Vi era un baili, chiamato Hompesch, carico di enormi debiti che non poteva pagare. Lo statuto dell'Ordine non scherzava molto su questo argomento: ogni membro che fosse dichiarato in fallimento era condannato a perdere l'abito (cioè degradato) e rinchiuso in una fortezza sino alla morte.

Il governo francese acquistò tutti i titoli dai creditori di Hompesch, ed offerse a quest'ultimo il denaro necessario per essere nominato Gran Maestro, a patto che, una volta eletto, egli desse alla Francia gli Stati dell'Ordine.

Hompesch accettò, e quando la flotta francese giunse a Malta, concluse una capitolazione. Così Bonaparte s'impossessò, senza colpo ferire, della piazza più forte della cristianità, difesa da una guarnigione numerosa e valentissima. Le fortificazioni erano così formidabili, che un generale francese, dopo averle visitate disse: "E' una fortuna che vi sia stato dentro qualcuno che ci aprisse le porte, perché noi, da soli, non vi saremmo mai entrati".

In seguito alla perdita dei suoi Stati, l'Ordine si disperso, più tardi si ricostituì e ancora oggi, profondamente modificato, attraverso gli anni, si mantiene fedele alle mitiche tradizioni. Anche nell'ultima nostra guerra, i cavalieri Italiani dell'Ordine di Malta, con ammirevole slancio di patriottismo formarono ospedali, treni

ospedali, posti di soccorso che funzionarono ininterrottamente per 45 mesi. Lo zelo, lo spirito di carità, la noncuranza del pericolo dimostrata dai cavalieri durante questo tempo suscitò in tutti una commossa ammirazione che fu loro espressa, fra altri, dal Re, dalla Regina Madre, dalla Duchessa d'Aosta, e dal generale Diaz.

L'Inghilterra tolse poi le isole di Malta, Gozo e Comino alla Francia e le conserva tuttora, quantunque secondo il trattato di Amien dovessero essere restituite all'Ordine dei cavalieri di Malta.



Dedicato alla leggendaria era dei clippers questo vecchio articolo ci fa rivivere un po' l'atmosfera delle loro imprese attraverso gli oceani alla ricerca della massima velocità che comportava primati economici e fama per gli equipaggi. (da "Lega Navale" marzo 1911)

LA FINE DI UNA LEGGENDA

di GIORGIO MOLLI

“La *Dreadnought* al comando di cap. Samuels, ha compiuto la traversata da Sandy Hook a Queenstown in 9 giorni e 17 ore...”. E sul velocissimo clipper si è creata una leggenda!

Fino a pochi anni or sono si vedeva ancora per le vie di New York un vegeto vegliardo, il capitano Samuel Samuels, notissimo comandante di clippers famosi, fra i quali la famosissima *Dreadnought*; egli era nato nel 1823, e nel 1887 pubblicò le sue memorie in un interessantissimo libro “From the forecabin to the cabin”, nel quale parla assai della sua *Dreadnought* ma non vi è traccia della memoranda traversata, *et pour cause*, perché nei dieci anni durante i quali cap. Samuels tenne il comando del velocissimo clipper compiendo una ottantina di traversate, il passaggio migliore fra Sandy Hook e il North West Lightship, di 3018 miglia, fu di giorni 13 e 8 ore nel febbraio-marzo 1859, mentre la traversata più rapida in senso inverso, da Roch Light a Sandy Hook, nel 1854, fu di 19 giorni; invece la “Red Jacket”, cap. Asa Eldridge, nel 1854, impiegava da Sandy Hook a Rock Light, 13 giorni ed 1 ora, e l’Andrew Jackson, cap. John Williams nel 1860 compiva la medesima traversata in senso inverso in 15 giorni.

Come si radicò la leggenda della traversata in 9 giorni e 17 ore, accreditata al punto di esser accolta nelle



enciclopedie?

Cap. Samuels era un narratore fiorito, mai nessun comandante di clippers fu come lui amico dei giornalisti; una vivace descrizione di viaggio avventuroso, non bene intesa, almeno quanto alla durata del viaggio stesso, servi forse

a lanciare una leggenda che non nocque certamente alla fortuna della nave superba e del suo comandante.

La *Dreadnought* venne costruita da Currier e Townsend nel 1853 a Newburyport. Era una nave di 1413 tonnellate, lunga m. 64, larga 12,20 e della immersione di m. 7,93. Era quindi fra i maggiori **pacchetti** dell'Atlantico. Essa fu costruita appunto sotto la direzione di cap. Samuels e per la linea della Red Cross di cui portava l'insegna alla gabbia di trinchetto: la Red Cross Lines colla *Dreadnought*, la *Victory*, *Racer* e *Highflyer*, aveva un ottimo servizio periodico fra New York e Liverpool, che poté competere a lungo coi primi transatlantici a vapore.

La *Dreadnought* fu un magnifico bastimento; però le sue forme non erano così sottili come si usavano a quell'epoca nella costruzione dei clippers. Ma il suo scafo composito era estremamente robusto; gli alberi, i pennoni, la velatura, ogni parte del suo attrezzamento era stata curata colla diligenza più scrupolosa. Inoltre ebbe al suo comando marinai colti e provetti equipaggi non di ventura. La media delle sue traversate durante il periodo brillante della sua carriera fu di 21 giorni e 15 ore nei viaggi verso l'Europa, e di 24 giorni e 15 ore in quelli verso l'America. La massima velocità che segnò il suo libro di bordo fu quella di 320 miglia in 24 ore.

Quando i clippers dell'Atlantico dovettero cedere il campo ai piroscafi, la *Dreadnought* passò alla linea di California, sulla quale resse fino al 1869, nel qual anno al comando del cap. Mayhew fu da una tempesta buttata sugli scogli presso di Capo Horn; l'equipaggio si salvò in una imbarcazione e venne raccolto dopo che errava sul mare tempestoso da 14 giorni.

Il Clark in una sua bellissima pubblicazione uscita in questi giorni narra la storia dell'era dei clippers, ci parla dei più famosi, racconta le loro più brillanti traversate, ne ricorda i comandanti, i costruttori, e gli armatori dalle iniziative audaci.

Vi furono tempi durante i quali un clipper di mille tonnellate rimborsava l'armatore di tutte le spese del viaggio e dell'intero costo della nave in un solo viaggio tondo dagli Stati Uniti alla China. Gli armatori erano ad un tempo negozianti e banchieri e i comandanti loro soci e congiunti. Il monopolio del trasporto del tè e delle sete, degli aromi e delle spezierie, appartenne per quasi mezzo secolo dalla caduta di Napoleone in poi alla bandiera stellata, e fu solamente quando l'Inghilterra si decise a abrogare le sue antiquate leggi sulla costruzione navale, che gli armatori inglesi cominciarono dapprima ad acquistare clippers americani e infine i costruttori a imitarli finché la marina britannica poté riprendere il sopravvento. La contesa fu breve: l'Inghilterra coprì i mari delle sue nuove e stupende costruzioni; poi sopraggiunse la guerra di secessione, e la bandiera delle stelle e strisce sparì rapidamente dai mari, prima che la concorrenza vittoriosa del vapore ne decretasse in altro modo l'agonia.

Generalmente si crede che i clippers americani possedessero degli equipaggi splendidi; il Clark assicura che non era così. Ottimi gli ufficiali e comandanti, pessimi gli equipaggi, contenuti però con una disciplina di ferro, e nello stesso tempo ben pagati, ben mantenuti, e, nella più parte dei casi colla proibizione dell'uso di bevande spiritose a bordo.

I comandanti e gli ufficiali dei clippers, appartenevano alle principali famiglie delle città marittime, figli e congiunti degli armatori e negozianti per cui conto viaggiavano; il loro grado di cultura, la loro educazione di solito era molto superiore a quella dei capitani delle altre bandiere; i comandanti nord americani, largamente pagati, interessati negli utili, formavano come una casta a parte dalle altre marine. Erano i gran signori del mare. Dovevano essere anche dei fior di contrabbandieri al cospetto delle dogane straniere; ma un po' di contrabbando non ha mai fatto torto ad un lupo di mare.

Certo è che doveva essere molto alto il loro spirito di casta, e il loro livello di cultura, se le dotte iniziative di Maury trovarono fra quei capitani così largo consenso, e se riuscirono ad affermare una superiorità indiscussa sui contrabbandieri delle altre bandiere.

Dickens nelle sue "American notes", descrive la traversata da Liverpool a Boston, sul *Britannia* » della Canard Line, che nel 1842 era il più bel piroscafo del mondo; ma al ritorno si guardò bene di prendere il piroscafo, scelse il lindo e veloce clipper. e se ne compiacce coi confronti, tutti a favore dell'agile e comodissimo veliero. Peccato che non abbia ricordato il nome di quello sul quale ha così comodamente viaggiato.

I clippers erano navi da passeggeri, e questi vi trovavano a bordo tutto il comfortable del tempo loro. La reputazione di amabilità e cortesia del comandante era raccomandazione sicura soprattutto per le lunghe traversate. Non era certamente sui clippers americani che si poteva udire il vanto di quel capitano genovese dell'epoca dei passeggeri a vela per il Plata, il quale si compiaceva della sua abilità nel dividere equamente un pollo fra i suoi diciotto passeggeri di classe!

Gli equipaggi erano cosmopoliti, pochissimi essendo gli americani oltre gli ufficiali, ma fra questi il carpentiere, i due nostromi, il pennese, e il cuoco sempre un negro. Poscia venivano apprezzatissimi i marinai scandinavi e quindi gente di tutti i paesi, italiani, greci, inglesi, tanti quanti se ne potevano trovare. Si chiedeva loro abilità nella manovra delle vele, prontezza nel sciogliere e serrare le immense vele di gabbia, i colossali parocchetti, o gli elevatissimi velacci e contro velacci. Ciò bastava; al timone stava il personale di fiducia americano o scandinavo. Un clipper americano di circa mille tonnellate, imbarcava allora una trentina almeno di abili marina], una mezza dozzina di marinai comuni e altrettanti mozzi, più persone di camera secondo il bisogno, le cameriere comprese. Un equipaggio insomma almeno doppio di quello che si usa adesso, se pur non fosse triplo.

Con tante braccia, con lo sviluppo enorme dato alla velatura, e le vele più leggere di cotonina, avveniva spesso che un clippers americano passasse tutto invelato e trionfante innanzi ad un pesante e panciuto bastimento inglese, le cui vele pendevano inerti.

Anche la leggenda della *Dreadnought* adunque non ha resistito alla critica documentata, la traversata miracolosa non era che un piccolo romanzo. Quale fu adunque il clippers il più veloce?

Non tutti i registri di bordo sono stati esaminati e forse qualche stella di seconda o terza grandezza nella costellazione dei clippers può aver compiuto traversate superbe e ignorate o dimenticate!

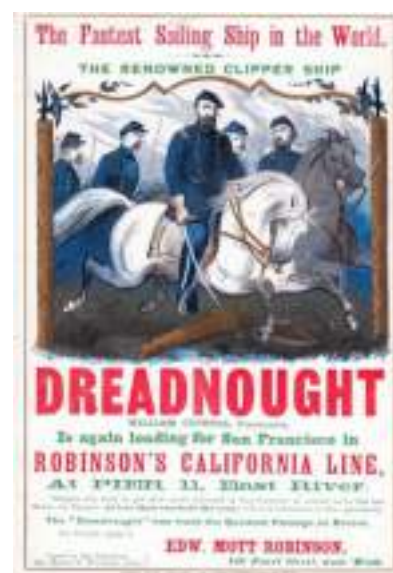
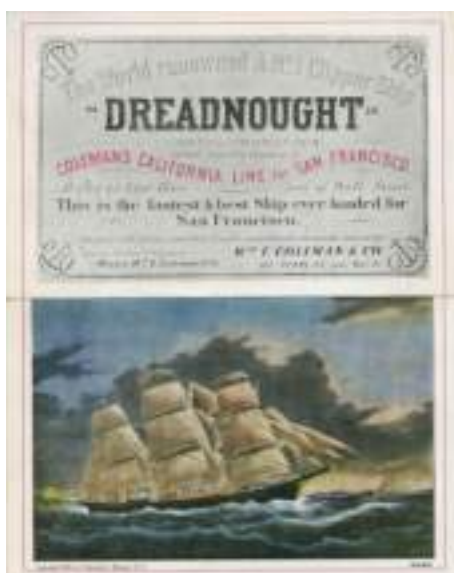
L'audacia dei comandanti dei clippers americani era solo eguagliata dalla loro perizia nell'arte marinara: essi si facevano un punto d'onore della celerità delle traversate, gli armatori del pari. E mentre questi mettevano a disposizione dei loro comandanti navi mirabili e larghezza di ogni mezzo, i comandanti si facevano un vanto di non accusare frequenti avarie. Uomini e navi veramente eccezionali, ma erano tempi dai noli meravigliosi: da Hong Kong a Londra, l'*Oriental* nel 1850 ottenne un nolo di tre sterline e dieci scellini per tonnellata di cinquanta piedi cubi! Dopo una traversata di soli novantasette giorni il 3 dicembre 1850 l'*Oriental* arrivava al West India Dock con un carico di 1600 tonnellate di thè, e incassava un nolo di 9600 sterline. Il superbo clippers fece tanta impressione a Londra, che quando fu immesso in bacino l'Ammiraglio chiese di rilevarne le forme.

Eppure questi noli erano talvolta superati da quelli per la California, durante la febbre delle miniere aurifere, e forse la vera epoca eroica dell'era dei clippers fu appunto questa.

Come sono remoti ormai quei tempi, quanto è scaduta la già gloriosa navigazione veliera!

Vi sono dei tipi di navi a vela che spariscono come certe razze condannate alla distruzione. Chi ricorda il classico brigantino? Ebbene questo tipo di bastimento una volta tanto diffuso nei mari interni e consueto anche nel nostro Adriatico, sta per sparire. Si contano ormai sulle dita di una mano i veri brigantini ancora esistenti, e anche questi hanno i giorni contati. La nave a tre, quattro e cinque alberi è ormai una rara specialità europea, le magnifiche navi a vele quadre del Nord America sono ormai tutte trasformate in pontoni. In Inghilterra ogni giorno si registra la vendita di velieri famosi. Per quattro, cinque mila sterline, si vendono navi a scafo metallico da duemila tonnellate. Intere flotte si sono così liquidate. Nella gran malinconia dell'estremo tramonto della grande marina veliera questa era dei clippers appare come un'epoca di sogno.

E torneremo a evocarne la poesia dei ricordi, se il lettore mi vorrà seguire ancora fra memorie che son storia di ieri e che pure sono da noi già tanto lontane.



PERSONAGGI DA NON DIMENTICARE

Il 19 maggio 2018 si è conclusa, in maniera repentina, l'esistenza dell'ing. Guglielmo Persico, proprietario e Titolare del Shipyard, il prestigioso Cantiere con sede in Sud Africa e uffici a Genova, ove, in 25 anni di crescente attività, sono state realizzate oltre 50 grandi barche a vela "oceaniche". Si tratta di imbarcazioni che, per eleganza delle linee, sicurezza di navigazione e comfort, hanno sensibilmente modificato il senso estetico e le aspettative degli appassionati dello sport velico e dei crocieristi d'alto mare. Il successo riscontrato dai Southern Wind, la serie di yacht e superyacht da 70 a 120 piedi prodotti dal "Cantiere del Vento del Sud" a Città del Capo non potrà mai esser considerato come qualcosa di effimero, di volatile come tante innovazioni e progetti "alla moda". Durerà nel tempo a testimonianza del genio mediterraneo, della capacità manageriale, dell'eleganza e dello stile, tutto italiano, che confluivano nella figura di Willy Persico, nato a Milano da famiglia napoletana, vissuto a Napoli, a Genova e nel Mondo. Compagno della prima giovinezza di Willy, dalle elementari agli studi universitari d'ingegneria, Gherardo Mengoni, ha tessuto un ricordo articolato di questa figura di eccellenza, scomparsa troppo presto dal variegato mondo della cantieristica internazionale da diporto.



Il Vento del Sud

di Gherardo Mengoni

Inseguire la bellezza è un proposito di tanti fra noi.

Il difficile è raggiungere la bellezza e renderla partecipe della nostra vita. Questa eccezionale condizione si è verificata nel corso della esistenza di un tenero, compito e educatissimo scolarotto di tanti anni fa.



Napoli Scuola De Amicis Anno 1946-47



Willy Persico a otto anni

La mamma inglese lo chiamava Willy e noi, in una Napoli che risaliva faticosamente la china dopo i disastri della Guerra appena terminata, imparammo questo suo nome un po' esotico ma tanto dolce alla pronuncia. Anni di pattini in Villa Comunale e poi l'adolescenza attratta dal mare.



Il Circolo dove si nuotava negli Anni 40- 50.

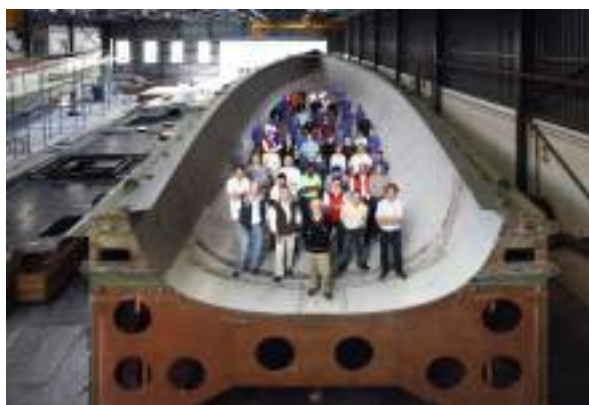
La passione per il nuoto dette a Willy una prima vittoria: “campione italiano ragazzi sui 50 metri stile libero”. Io lo seguivo spingendo l’odiata tavoletta sotto il severo sguardo di Cornelius Wan Nilen, un allenatore olandese amico del famoso chitarrista astrologo Peter Van Wood .

E poi venne il Liceo e ancor dopo gli studi di Ingegneria che ci videro affiancati, sempre sul filo dell’amicizia, seppure in discipline specialistiche differenti: per me la Meccanica, per lui la Chimica.

E poi ancora la vita ed il lavoro professionale che crea involontario distacco e separa le amicizie migliori. Ciascuno operante stabilmente nel proprio settore ma lui già oltre, in movimento a pieno ritmo, a caccia di petrolio nel Mondo, prima per la SIR e poi per la CAMELI di Genova di cui diventa Amministratore Delegato.

La svolta determinante avviene, come tutte le scelte di Willy, in maniera improvvisa e senza meditazioni prudenziali. Rileva nel 1991 un Cantiere in cattive acque in Sud Africa e avvalendosi di ottimi collaboratori, realizza in pochi anni una vera explosion, innovando sensibilmente le linee mondiali della cantieristica navale da diporto.

Nascono nel “Cantiere del Vento” i Southern Wind, la serie di Yacht e di Superyacht che progressivamente si è imposta all’ammirazione del mondo marinaro, diventando ambita icona e sogno di conquista ad un tempo.



Superyacht della serie SW.

Imbarcazioni oceaniche, progettate per affrontare condizioni di cimento estremo, eppure dotate dei comfort e della strumentazione più avanzate. Regine incontrastate del settore, portatrici di una linea tutta italiana ideata dall'ing. Willy Persico, diventano status simbol per doviziosi armatori. Ricordo con particolare nostalgia la breve crociera che qualche anno fa due di esse compirono nel nostro golfo a largo di Capri e di Positano. Le incrociai, al traverso delle Li Galli, mentre percorrevo il tratto di mare con amici. Salutai il mio antico compagno di scuola a timone della prima delle due magnifiche apparizioni e restai, con il mio equipaggio, a lungo attonito al cospetto di tanta bellezza che, a pensarci bene, solo il mare ed il navigare possono offrire.



SW in crociera a Capri



Willy gran Capitano

Willy aveva raggiunto al vertice quella bellezza che aveva coltivato con passione indicibile negli ultimi 25 anni. Il suo carattere forte, determinato, non avrebbe mai accettato una progressiva ineluttabile decadenza del suo fisico e del suo intelletto e con la rapidità con cui ha operato le scelte della sua intensa esistenza ha, come si dice fra noi, levato mano, lasciando al Mare ed al Mondo degli appassionati del mare un patrimonio in cui tecnica e design, materiali e sistemi di controllo si fondono in un inarrivabile composizione estetica.



Leggere il Vento

autore Bill Streever, trad. Anna Lovisolo -EDT - 2018, pagine 328.

Come si comprende dal titolo, protagonista del libro è il vento che viene presentato nei vari aspetti storico, scientifico e tecnologico con una capacità divulgativa e narrativa che rendono la lettura interessante e per nulla noiosa.

L'autore, Bill Streever, biologo marino, scrittore e sportivo, che dopo aver vissuto in Cina, Australia e sulle coste del Golfo del Messico, oggi vive in Alaska, non è nuovo nel presentare le forze invisibili della natura con il rigore dello scienziato, l'entusiasmo del narratore e la curiosità di chi ama il mondo naturale. "Gelo" e "Calore" (anch'essi pubblicati da Edt) sono due avventurosi viaggi agli estremi della scala delle temperature.

Nel nuovo lavoro, il cui titolo originale è "A natural history of moving air", Streever, nel descrivere il lento processo di conoscenza dell'uomo del fenomeno vento, inserisce la cronaca del viaggio compiuto con la moglie, il "mio co-capitano", a bordo di un due alberi, il *Rocinante*, il nome del cavallo di Don Chisciotte, da Galveston, in Texas, fino in Guatemala, durante il quale il vento, nelle sue varie manifestazioni, è presenza costante, imponderabile e spesso ostile.



Sulle Mappe - Il Mondo come lo disegniamo

autore Simon Garfield, trad. Monica Bottini e Sabrina Placidi - Ponte alle Grazie - 2016, pagine 494.

E' la ricostruzione della storia delle mappe, affascinanti rappresentazioni della realtà, dell'inglese Simon Garfield, un giornalista in grado di presentare informazioni storiche anche introvabili, con l'abilità del romanziere.

Fornito di una ricca bibliografia e di un lungo indice analitico è un testo erudito consigliato a chiunque voglia conoscere la storia della cartografia e delle mappe in generale, come e quando sono nate e perché, con un susseguirsi di storie affascinanti, corredate di un buon numero di immagini, dai Greci fino a Google Map, ricco di curiosità e di personaggi: esploratori, viaggiatori, cartografi, mercanti, falsari, filosofi.

C'è poi la prefazione della divulgatrice scientifica Dava Sobel, autrice, tra l'altro, del premiato saggio "Longitudine", che spiega come la parola maps (mappe), capaci di orientarci conducendoci in luoghi anche lontani, è l'esatto contrario di spam, ovvero della montagna di informazione inutile che ogni giorno cerca di raggiungerci.



Harmodius (acquarello di John Gardner)