



www.cstn.it

# NOTIZIARIO CSTN

CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE  
LEGA NAVALE ITALIANA

*Mensile edito dal Centro Studi Tradizioni Nautiche - Lega Navale Italiana*

Porticciolo Molosiglio - 80133 Napoli - telef. 081.420.63.64 - e-mail: [redazione@cstn.it](mailto:redazione@cstn.it)

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

[www.cstn.it](http://www.cstn.it) - [www.leganavale.it](http://www.leganavale.it)

ANNO IX - N° 91

NOTIZIARIO ON-LINE

marzo 2020

## SOMMARIO

- |   |         |  |         |
|---|---------|--|---------|
| • Editoriale .....                        | pag. 1  | • Antichi Mestieri - Antimo Vallozzi ..... | pag. 18 |
| • La squadra del CSTN .....               | pag. 2  | • La vela nella XVII Olimpiade .....       | pag. 21 |
| • Sulle rotte dei Borbone di Napoli ..... | pag. 3  | • Libri in vetrina .....                   | pag. 28 |
| • Il Cantiere Costaguta .....             | pag. 9  | • inBreve .....                            | pag. 30 |
| • Cesare Pompeo e i pirati .....          | pag. 15 | • Posta ... al CSTN .....                  | pag. 31 |

## EDITORIALE

La storia, la cultura e le tradizioni marinare sono le basi su cui poggia tutta l'eccellente attività del Centro Studi Tradizioni Nautiche, mentre il NOTIZIARIO, sempre più seguito e gradito da un numero di lettori in continua crescita, è la sua voce. La recente creazione di una pagina Instagram CSTN ne è testimone. Le visite sul sito [www.cstn.it](http://www.cstn.it) nel 2019

sono state 9635 (in media 26,7 al giorno). Abbiamo di che essere fieri. Su questo numero, dopo un doveroso cenno che vale anche come ringraziamento, ai volontari che portano avanti il CSTN, pubblichiamo la seconda intervista ai maestri d'ascia che il nostro giovane addottorato "inviato speciale", Luigi Prisco, sta scovando e documentando a cominciare da quelli di casa, la Campania. Accanto a questa iniziativa, abbiamo preparato un interessante programma di attività culturali da svolgere nel 2020. E come sempre, la misura del successo delle nostre appassionate iniziative sarà data dalla Vostra partecipazione. Vi aspettiamo.



*XVI Sec. Xilografia di Theodore de Bry, incisore olandese, navi da guerra e mercantili nel porto di Lisbona.*

Hanno collaborato: *Carmine D'Isanto, Maurizio Elvetico, Antonio Formicola, Gaetano Gallinaro, Giovanni Iannucci, Gianni Magnano, Sergio Pepe, Luigi Prisco, Paolo Rastrelli, Carlo Rolandi*

## LA SQUADRA DEL CENTRO STUDI

Per un doveroso sentimento di riconoscenza presentiamo, sia pure brevemente, ai nostri lettori gli amici collaboratori che formano la squadra dei volontari che attualmente conducono il “Centro Studi Tradizioni Nautiche - CSTN” assicurandone l’esistenza e la non trascurabile, incessante attività. Un team davvero particolare che ha trovato la motivazione della propria partecipazione al lavoro collettivo nella convinzione di appartenere ad un gruppo che inorgoglisce.

Non ci stancheremo mai di precisare che il CSTN, non è un deposito di libri, è una biblioteca unica e specialistica, aperta al pubblico, che non ha eguali in Italia e il cui patrimonio librario è consultabile on line sul sito [www.cstn](http://www.cstn) e sul sito del Sistema Bibliotecario Nazionale (SBN) - OPAC Napoli. Le continue donazioni (libri, riviste, video, foto . . . ) che pervengono al CSTN esigono una costante attività di immissioni dati e sistemazione negli archivi. Poi ci sono i visitatori, le richieste di notizie e quesiti che giungono quotidianamente da tutta Italia, la Segreteria e tutto il resto. Ultimamente siamo riusciti a mettere mano alla sistemazione della raccolta di video cassette iniziando dal trasferire i VHS in DVD. E’ ripartita anche l’ambiziosa attività di digitalizzazione della raccolta della rivista “Lega Navale” di cui il CSTN ha in affidamento da parte della Presidenza Nazionale, l’unica raccolta completa esistente in Italia a partire dal 1897. Una segnalazione a parte deve andare alla Redazione della rivista Notiziario CSTN che tra contatti con i collaboratori esterni, ricerche per alimentare gli articoli da pubblicare, l’impaginazione e l’invio . . . ha il suo bel compito da portare avanti senza tregua ogni mese dell’anno. Non abbiamo ancora riattivato il laboratorio interno di modellismo statico che tante soddisfazioni ci ha dato in passato, ma si spera di farlo al più presto..

Citiamo la Squadra singolarmente, uno per uno ed a loro insaputa perché non ci darebbero mai l’assenso, nella convinzione che è un obbligo riconoscere in qualche modo il merito a chi presta la propria opera e soprattutto quando questa è volontaria, appassionata e determinante.

Giuseppe Ajello	l’ultimo arrivato in ordine di tempo, una manna dal cielo, che sta svolgendo, al CSTN e a casa, l’incalcolabile lavoro di conversione di centinaia di VHS in DVD assicurando la conservazione di materiale prezioso e storico.
Luisa Breglia	svolge per il CSTN ricerche per la ricostruzione storica di importanti temi di carattere marinairesco (personaggi, Istituzioni, opere . . .).
Donatella Bartolucci	la sua opera competente ed appassionata è determinante per la classificazione e la tenuta della biblioteca del CSTN.
Luciano D’Ippolito	la laboriosa operazione di digitalizzazione della Rivista “Lega Navale” è tutta nelle sue mani.
Carmine D’Isanto	cura e gestisce per conto del CSTN i rapporti con i Provider per il sito <a href="http://www.cstn.it">www.cstn.it</a> e l’aggiornamento della mailing list.
Aurora Grignani	vanta la maggiore anzianità, ma solo di servizio, al CSTN dove è un po’ il jolly e cura la Segreteria, le pratiche con l’esterno, la scannerizzazione e l’informatica.
Luigi Prisco	approdato al CSTN in seguito della convezione con l’Università Orientale di Napoli per completare la sua tesi di laurea in Archeologia navale (conseguita con il massimo dei voti e lode) continua a frequentare il CSTN di cui è collaboratore nella gestione della biblioteca, nella ricerca e per il Notiziario con servizi esclusivi.
Massimo Rinaldi	oltre che preoccuparsi - con ottimi risultati - della salute degli amici del CSTN (nella sua qualità di medico), il nostro dottore è sempre disponibile a collaborare alle attività in corso come in questo momento sta aiutando concretamente Peppe Ajello nelle operazioni di registrazione DVD.

## PERSONAGGI DELLA STORIA

*Antonio Formicola, insieme a Claudio Romano con il quale ha pubblicato numerosi volumi e trattati sulla storia dei Borbone, materia della quale sono profondi conoscitori, segue con simpatia e sincera amicizia il Centro Studi - del quale è collaboratore scientifico - e non nega mai un contributo per il NOTIZIARIO. Dalle documentate ricostruzioni storiche condotte in tanti anni di appassionante lavoro, ecco un originalissimo racconto sugli svaghi marittimi dei sovrani borbonici, Carlo (1716-1788), re di Napoli dal 1734 al 1759, poi re di Spagna con il nome di Carlo III, e di suo figlio Ferdinando IV (1751-1825) soprannominato "re Nasone".*



## SULLE ROTTE DEI BORBONE DI NAPOLI

### Cenni sugli svaghi marittimi dei primi due sovrani

*ANTONIO FORMICOLA*



*Ritratto di Carlo di Borbone giovane. Ignoto, olio su tela, collocazione sconosciuta.*

Il Re, si sa, era cacciatore e Carlo di Borbone lo era al punto che per appagare la sua passione dominante fece confiscare al marchese del Vasto le proprietà terriere che costui aveva nell'isola di Procida. Poi proibì a chiunque di cacciare, pena la galera agli ignobili ed ai nobili la relegazione. Finanche i gatti, ritenuti come animali predatori, furono banditi dall'isola.

Però Procida si dimostrò ben presto insufficiente per il tipo di caccia che si proponeva di fare il Sovrano e pertanto furono ricercati altri luoghi dotati di ampi boschi e laghi.

Cosicché, attraverso acquisti ed espropri, furono comprati i siti di Agnano, Astroni, Cardito, Carditello, Calvi, Capriati, Licola, Patria, Maddaloni, Caserta, Caiazzo, Venafro e Portici. Queste località furono tutte elevate a Siti Reali e la caccia, in quei territori era consentita solo al Sovrano.

Ma oltre l'arte venatoria il Re era pure amante della pesca ed interessato agli svaghi di mare. Per questa altra sua passione, come vedremo, fece interdire la

pesca su alcuni tratti di costa dove egli aveva deciso di mettersi tranquillamente a pescare.

All'inizio della primavera del 1735 la città di Napoli, per fare cosa gradita al nuovo Sovrano, gli donò una "Gondola Reale" (foto 1). Questa bellissima lancia, che ancor oggi possiamo osservare nel Museo Naz. di S. Martino, è lunga circa 14 metri ed è ornata sia a prora sia a poppa da fante e putti dorati, cesellati dall'artista Biase Califano.

La lancia reale fu armata a "balandra"



**1 - La lancia reale che la città di Napoli donò al nuovo re Carlo di Borbone. Napoli, Museo Naz. di San Martino.**

ovvero come una barca guardia-porto; difatti oltre il baldacchino reale, sistemato a poppa, verso prua prendevano posto, per la propulsione, da dieci a dodici rematori per banda e dovevano essere tutti giovani prestanti.

Con questa imbarcazione Carlo fu solito portarsi per diporto lungo tutto l'arco occidentale del Golfo partenopeo accompagnato da uno stuolo d'altri natanti sui quali prendeva posto il suo seguito.

Ben nota é la religiosità della corte spagnola e Carlo non era da meno, difatti egli durante il corso di queste traversate, che di solito avevano come meta le acque di Posillipo e Nisida, era solito far mettere la prora in direzione della rada di Mergellina dove, da buon e devoto marinaio osservava l'usanza di salutare la Madonna di Piedigrotta; rito che praticavano i pescatori di Mergellina prima di uscire in mare, fin dal 1487.

A questo punto è importante ricordare che qualsiasi nave militare napoletana, fino al 1860, prima di lasciare il golfo partenopeo, tirava una salva di saluto alla Madonna di Piedigrotta quale buono auspicio alla navigazione.

Carlo si spostava spesso per mare anche per raggiungere i reali siti di caccia. In queste occasioni il trasferimento avveniva con la squadra delle galeotte reali. Questo naviglio era della stessa tipologia della galera, ma le sue dimensioni erano ridotte alla metà e per questa caratteristica tali navigli vennero definiti anche "mezze galere".

L'andatura normale delle galeotte difficilmente superava i 4 nodi e pertanto in circa tre ore di navigazione Carlo di Borbone giungeva a Procida dove si poteva dedicare alla caccia dei fagiani. Da qui, con altre due ore circa di navigazione il Re giungeva al Lago di Licola e qui, da bordo di piccole barche praticava la caccia di folaghe.

In questo periodo i trasferimenti per mare non erano certo tranquilli a causa degli attacchi portati, alle imbarcazioni mercantili, dai pirati nordafricani detti barbareschi.

Va detto che anche Carlo di Borbone corse il serio pericolo di esser fatto prigioniero da questi briganti del mare. Difatti, il 21 aprile del 1738, un rinnegato cristiano noto come Hagi Massa, entrò con una squadra di



**Carlo di Borbone a caccia di folaghe sul lago di Licola (1746). C.J. Vernet, olio su tela, Napoli, Museo Naz. di Capodimonte.**



**Il corteo delle barche reali a Posillipo. P. Fabris, olio su tela, Aranjuez, Palazzo Reale .**

sciabecchi algerini nel Golfo di Napoli. L'intento era proprio quello di intercettare le galeotte reali durante la traversata da Procida a Napoli. Ma, fortunatamente, il tentativo andò a vuoto.

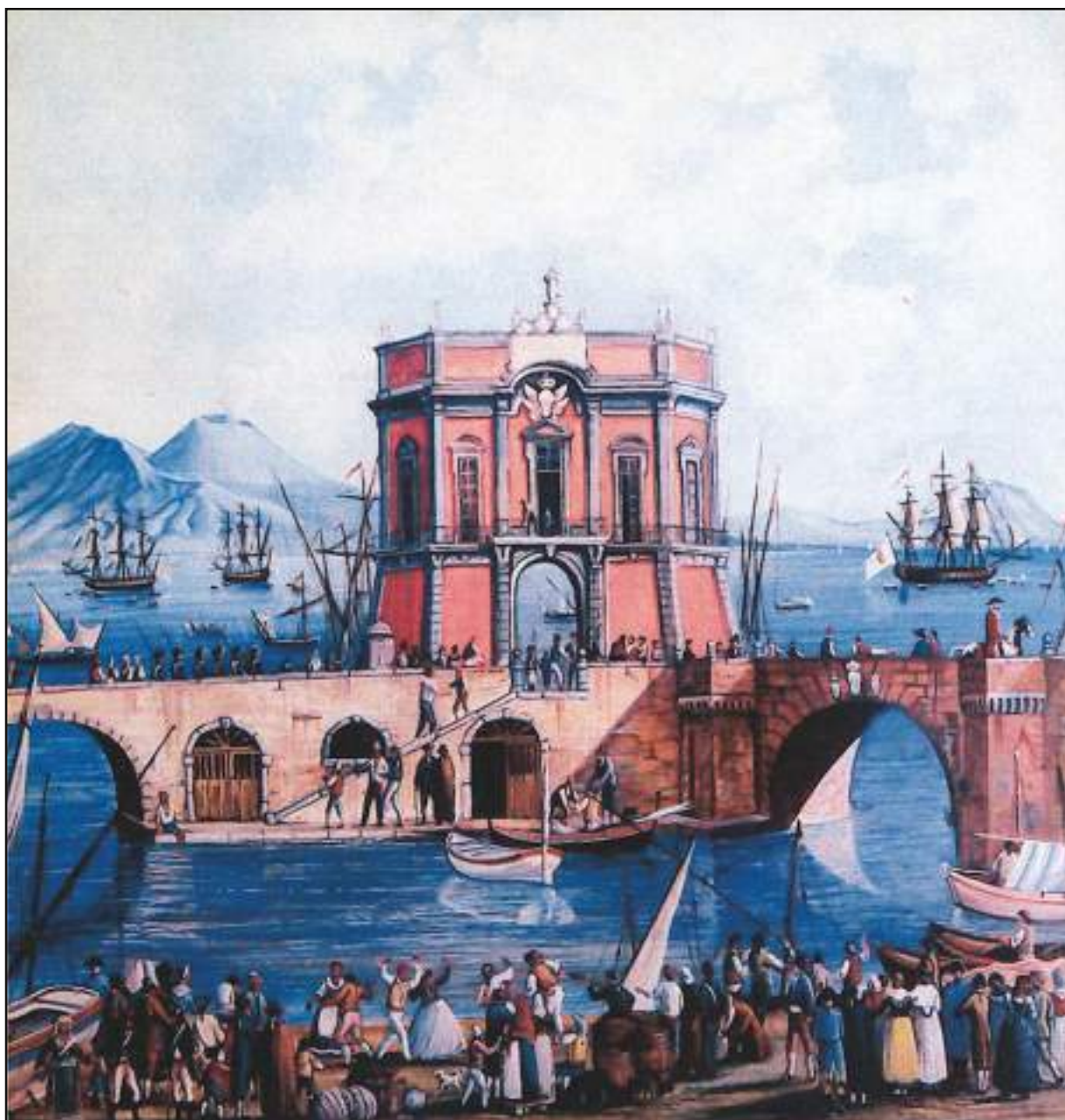
Carlo era solito trascorrere la primavera e gran parte dell'estate tra Napoli e Portici utilizzando le galeotte come spola. Questa ultima località era particolarmente preferita anche dalla regina Maria Amalia.

A Portici Carlo poteva dedicarsi sia alla caccia, estendendosi le Reali delizie fino alle falde del Vesuvio, che all'altra sua passione la pesca. Difatti il Sovrano si era riservata la pesca sul tratto di costa porticinese denominato



**Il giovane Ferdinando IV in tenuta da pescatore con una "galeottiglia" alle sue spalle. Anonimo, acquerello, Napoli, Museo Naz. di S. Martino.**

Granatello ed inoltre ivi aveva fatto sistemare anche delle vasche di raccolta, dette “peschiere” che erano dei veri e propri vivai, collegati al mare con dei canaletti per il ricambio continuo dell’acqua marina. Su quel litorale si pescavano spigole, cefali e delle triglie di color marroncino (dette appunto triglie del Granatello)



**Il porticciolo del Mandracchio dove era collocato il mercato del pesce. A. D’Anna , acquerello (particolare), collezione privata.**

particolarmente gustose e molto apprezzate a corte.

D’altro canto Carlo non disdegnava presenziare alla mattanza dei tonni che, durante le migrazioni stagionali di questi pesci, veniva praticata dai pescatori tra Castellammare e la Marina di Puolo.

Ferdinando IV, figlio di Carlo di Borbone, già da giovanissimo aveva dimostrato di avere molta propensione agli svaghi e poco alla politica. A guidare il giovane Re nelle cose di mare, fin dai primi anni di regno, fu il vecchio Capitan generale della Real Marina don Michele Reggio e sotto questa valente guida Ferdinando sviluppò una particolare attitudine alle attività marinesche. Dal padre aveva ereditato anche la passione per la pesca ma a differenza di Carlo che la praticava seduto su di uno scoglio, Ferdinando saliva a bordo di una delle sue imbarcazioni e governandola da abile marinaio praticava la pesca nelle acque del Golfo Partenopeo. Cosicché il Sovrano non disdegnava partecipare a battute di pesca lungo la costa. Spesso il Re, sbarcato al

Mandracchio dopo un mattinata di pesca, si portava alla cosiddetta “Pietra del pesce” ovvero al mercato ittico, dove vendeva il proprio pescato a caro prezzo, gareggiando o litigando con i pescivendoli di mestiere sulla qualità del proprio pescato.

Per spostarsi nelle varie località del Golfo partenopeo, oltre due lance reali, Ferdinando IV aveva a sua disposizione una piccola squadra detta della “Reale immediatazione” composta dalle tre galeottine *S. Antonio la Rondine*, *S. Carlo* e *S. Gennaro la Fenice* ed ancora dai due sciabecchini *S. Ferdinando* e *S. Luigi*. Gli equipaggi di questi bastimenti erano costituiti per la maggior parte da “liparotta marinaresca” ovvero da marinai provenienti dall’isola di Lipari ed erano tutti esperti marinai che avevano giurato solennemente di difendere la persona del Re a costo della propria vita. Con questi bastimenti Ferdinando e la sua consorte si spostava soventemente tra Napoli, il Granatello, Castellammare di Stabia e Procida.

Il giovane Sovrano per le sue abitudini poco regali e per i suoi modi grossolani si trovava a proprio agio tra la truppa e gli equipaggi dei bastimenti e fin da giovane gli piaceva simulare delle piccole azioni di guerra ponendosi a capo di una fazione.

Ferdinando IV, una volta salito al trono, decise che gli esercizi militari dovevano essere più frequenti e ben organizzati. Tra le più complesse operazioni organizzate durante il suo regno vi sono quelle eseguite, nell’ottobre del 1773, sulla costa tra la “Real Villa di Portici” e Torre del Greco. Ad essa presero parte circa 3000 fanti, dei vari corpi, divisi in due fazioni, 14 navi da guerra e 7 navi adibite al trasporto truppe

Le esercitazioni furono eseguite su ordine del Re sia per il suo divertimento sia per istruire le sue forze armate. Il corpo di spedizione posto al comando del Sovrano era costituito da circa 1500 uomini, dei svariati corpi, che presero imbarco su sette trasporti. Scortato da 4 sciabecchi quadri e sei galeotte il convoglio salpò dal Molosiglio e mise la prora sulla costa vesuviana; zona ove era previsto lo sbarco. Quando queste unità giunsero in prossimità del Fortino del Granatello, luogo ove erano dislocate le truppe avversarie difese dal mare da quattro sciabecchi, le operazioni ebbero inizio.

I quattro sciabecchi reali, quando furono al traverso del fortino del Granatello, aprirono il fuoco, con l’intento



**Ferdinando IV, dalla sua lancia, segue la pesca nella tonnara al Granatello nel Real Sito di Portici. Anonimo, acquerello, Napoli ex Ammiragliato.**

di distruggere la piazzaforte e poter procedere allo sbarco, ma l'operazione fu contrastata dagli sciabecchi avversari e pertanto il convoglio proseguì la sua rotta costiera raggiungendo la spiaggia de "La Scala" sita in prossimità di Torre del Greco.

In questa località furono quindi effettuate tutte le operazioni di sbarco in grande stile, bombardando efficacemente prima tutto il litorale; un'operazione anfibia in piena regola.

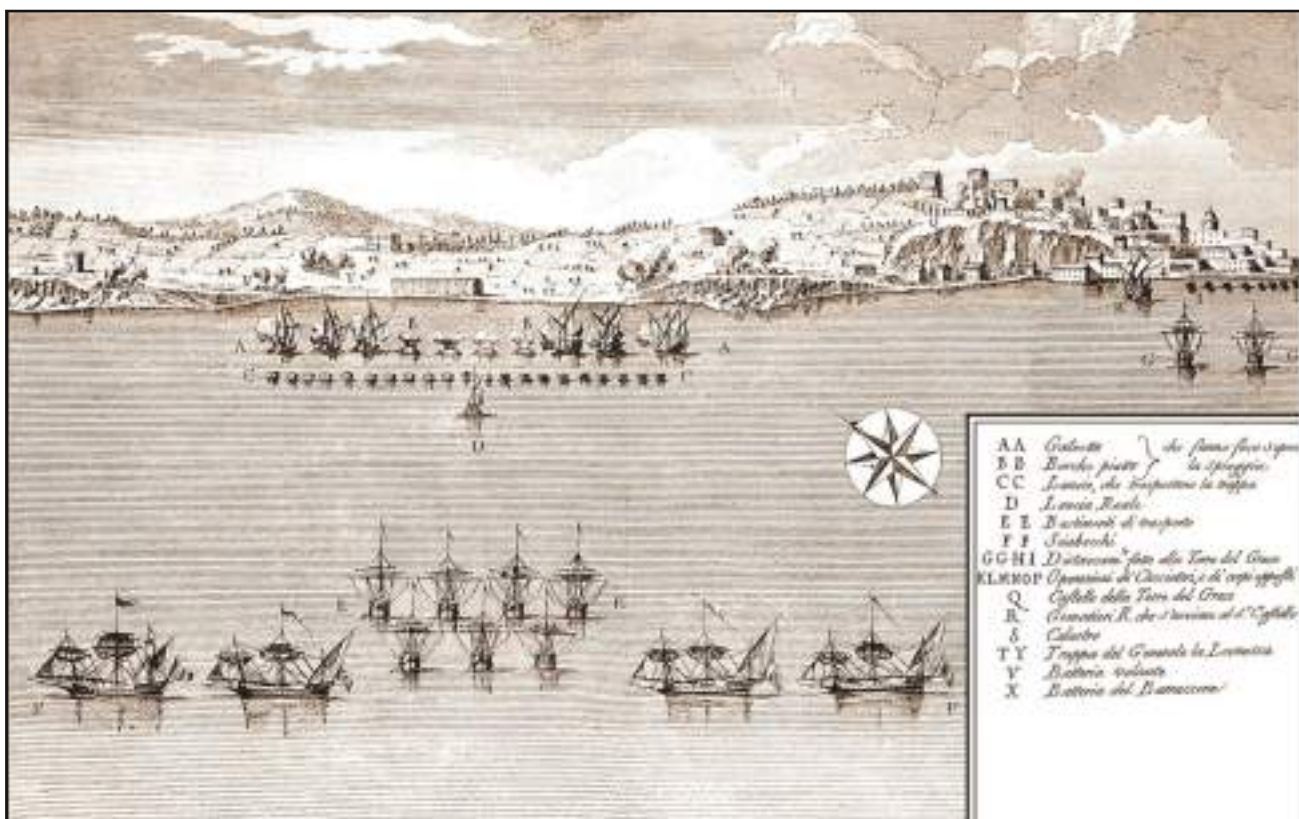
Negli anni successivi altre operazioni simili, ma di tono minore, furono eseguite anche in prossimità di Castellammare di Stabia, con l'intento di esercitare le truppe a poter effettuare uno sbarco sulle coste dei pirati nordafricani.

Nella marina del Granatello, tratto di costa dove si affacciavano sul mare le Reali Delizie di Portici, per creare un riparo al proprio naviglio, nel 1774, Ferdinando IV autorizzò la costruzione di un porticciolo artificiale e per appagare la sua passione di pescatore vi fece sistemare anche una tonnara. La tonnara in effetti apparteneva allo Stato ma poteva essere data in fitto a persona benestante. Ovviamente il Re aveva il privilegio sull'uso della tonnara e quando decideva di utilizzarla per il suo svago, Ferdinando era solito seguire di persona tutte le operazioni di sistemazione delle reti e come un rais, dalla propria imbarcazione, guidava la pesca fino al termine. Per questa sua passione il Re spendeva fior di Ducati sia per il personale sia per mantenere in ordine tutti i navigli e le numerose attrezzature necessarie allo scopo.

Con l'arrivo del riformista John Acton la Marina Militare migliorò considerevolmente e migliorarono di conseguenza anche i navigli di rappresentanza del Sovrano; difatti dalle semplici galeotte si passò a brigantini e corvette.

Va specificato, inoltre, che anche quando fu costretto a riparare in Sicilia, a causa dell'occupazione francese, Ferdinando non seppe rinunciare mai ai suoi svaghi marittimi e spesso accompagnato dal suo seguito si recava nelle acque di Solanto per assistere alla pesca del tonno.

Per concludere possiamo affermare che i primi due regnanti di Casa Reale Borbone, con il mare del nostro golfo ebbero un rapporto costante che potremmo definire familiare, così come era accaduto con Plinio mille e settecento anni prima.



La fazione comandata dal Re si accinge ad effettuare lo sbarco sulla costa della città di Torre del Greco. Da: M. Scalfati, Memorie Storiche delle Operazioni Militari ... nel Granatello, Napoli 1773.



## COLLEZIONISMO

*Gianni Magnano, insieme a Franco Belloni, ha già in passato realizzato un bel volume sulla storia del Cantiere Costaguta di Voltri da noi recensito sul Notiziario N° 19, marzo 2014. Le immagini delle cartoline che ci vengono proposte in questa carrellata sulle prime costruzioni di Costaguta sono particolarmente rare ed emozionanti. Siamo a cavallo dell'800 e primi anni del '900 e il cantiere già gode di ottima fama in Italia ed anche nella vicina Costa Azzurra. Nel 1902 a Nizza il trionfo con la vittoria di "Artica" del Duca degli Abruzzi che strappa ai francesi la "Coppa di Francia", il più prestigioso trofeo che si disputa in Mediterraneo.*



### SECONDO TEMA

## Il Cantiere Costaguta e le prime costruzioni

**GIANNI MAGNANO**

Il Cantiere venne fondato a Voltri nel 1897 quando il duca degli Abruzzi affidò al giovane Ugo Costaguta la messa a punto dei propri Yachts.

Il Cantiere si sviluppò rapidamente e in pochi anni divenne uno tra i più importanti del Mediterraneo.

Amedeo di Savoia, il duca degli Abruzzi, che frequentava Genova e il locale Yacht Club, avendo valutato l'abilità dei Costaguta e delle loro maestranze gli affidò la Costruzione delle sue celebri barche che vinsero molti premi in Italia e in Costa Azzurra, tra i quali la prestigiosa Coppa di Francia.

In quegli anni il Duca fece costruire da Costaguta "Nella", "Artica" e "Leda".

Successivamente il cantiere realizzò "Melisenda" un 5 tonn. per il Commendatore Mario dell'Orso che fu la prima barca italiana a vincere la Coppa Italia.

Seguirono una serie di successi dovuti principalmente al genio di Ugo Costaguta titolare con il fratello Attilio del cantiere.

Il cantiere restò in attività fino agli anni Settanta ed ebbe il periodo di maggior successo negli anni Trenta, con la costruzione dei sei e otto metri Stazza Internazionale e in particolare costruì l'otto metri "Italia" con il quale il nostro paese vinse la medaglia d'oro alla Olimpiadi di Kiel in Germania (1936).

Attorno al cantiere vi era anche il fotografo G. Comaschi che immortalò i successi del cantiere con le sue lastre dalle quali uscirono molte delle cartoline che sono rappresentate in questa rassegna.



**Foto 7 - Il Cantiere come si presentava in una cartolina all'inizio del Novecento, pochi anni prima del suo ampliamento.**



Foto 8 - Cartolina del 1899 che rappresenta lo Yacht "Cechette" che il Duca degli Abruzzi aveva comprato dopo le regate internazionali di Genova del 1898 e venne affidato al cantiere Costaguta per la messa a punto, Cominciò così l'avventura del principe nel nostro sport.



Foto 9 - Questa è "Melisenda" in una cartolina fatta per le regate di Sanremo del 1904 dove si aggiudicò la Coppa Italia istituita, su iniziativa del Duca degli Abruzzi, dal Re d'Italia.



Foto 10 - Cartolina del Varo di "Malisenda". Nell'inverno 1902 la nuova barca era destinata a sfidare il Francese "Titave" nella Coppa Italia che si sarebbe disputata a Sanremo 2 anni dopo.



Foto 11 - Cartolina commemorativa della vittoria a Marsiglia di "Artica" nella Coppa di Francia. Quella di "Artica", il 10 tonn. del Duca degli Abruzzi, fu la prima importante vittoria della vela italiana in campo internazionale.



Foto 12 - Il varo del 10 tonnellate "Leda" del Duca degli Abruzzi nel Marzo 1902 a Voltri presso i cantieri Costaguta e destinato concorrere nelle selezioni del Defender per la Coppa di Francia conquistata da "Artica" ad Aprile



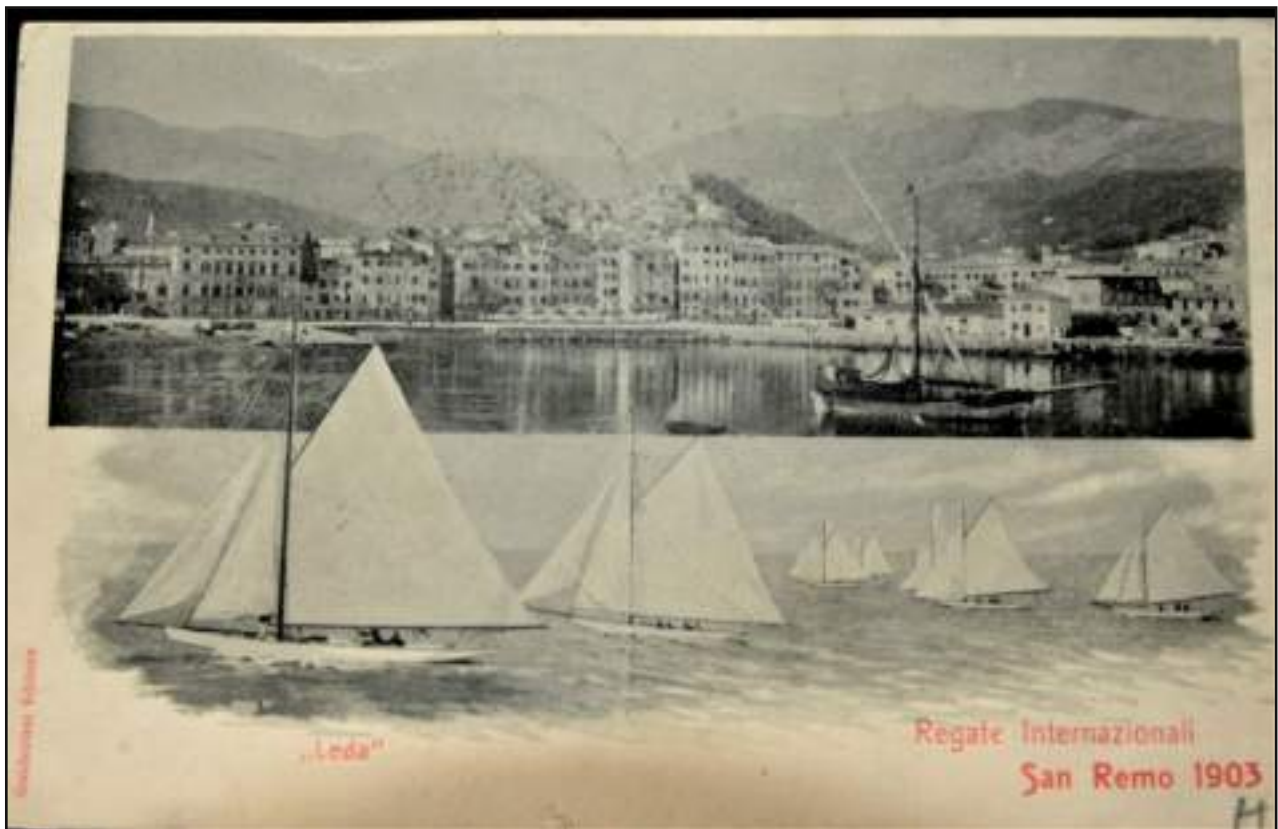


Foto 13 - 15 Cartoline Commemorative delle regate di Sanremo del 1903 la rappresentazione allegorica dei più noti partecipanti: i 10 tonnellate “Artica” , “Leda” e “Sally” del Cav. Garibaldi Coltelletti, Vice Presidente del Y.C.I. Purtroppo la spedizione italiana a Sanremo si rivelò una vera e propria disfatta: infatti i nostri defender sia nella classe 10 tonnellate per la Coppa di Francia, che nei 5 tonnellate per la Coppa Italia, subirono una sonora sconfitta ad opera degli equipaggi francesi.



Foto 16 - Cartolina fotografica scattata davanti al Cantiere Costaguta da Comaschi che mostra l'imbarco del Duca degli Abruzzi su "Leda". "Artica" attende anch'essa alla fonda, a sinistra nella foto, la barca venne utilizzata come lepre nelle prove di messa a punto per le selezioni nel 1903. È curioso rilevare che Costaguta e gli altri che dovevano salire a bordo, si imbarcavano sulla lancia dalla spiaggia, utilizzando per non bagnarsi una passerella mobile con due grosse ruote che veniva portata in riva al mare dal personale del cantiere.



Foto 17 - Cartolina che rappresenta un varo dalla spiaggia del cantiere Costaguta. Si tratta di un monotipo leggero realizzato dal cantiere nel 1904. Questa produzione di piccoli racer vennero vendute anche sui laghi dove si stava diffondendo la vela. Il cantiere metteva a disposizione degli armatori le maestranze per aiutare nel varo i piccoli Yacht.

## RITAGLI DI STORIA

*Qualche bella pagina di storia e scopriamo il grande Giulio Cesare (100-44 a.C.), condottiero e futuro imperatore romano, alle prese con i Pirati che durante un suo viaggio da Roma a Rodi lo catturano, lo fanno prigioniero nel loro villaggio sulla costa dell'Asia Minore e ne chiedono il riscatto. Insomma, una storia tutta da leggere. (da "Yachting Italiano" dicembre 1966, p. 723)*

### Cesare, Pompeo e i pirati

MARIO GIANOLI D'ARTOGNA

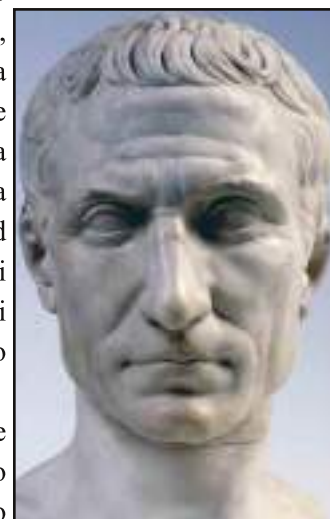
Sin dagli inizi preistorici della navigazione, la pirateria, come la pesca, il commercio e le operazioni di guerra legittime, costituì una normale attività marittima. In certi periodi fu anche considerata una professione rispettabile, anche se rischiosa, e quando Ulisse scende a terra, un Ciclope gli si fa incontro e gli domanda blandamente se egli navighi per commercio oppure faccia il pirata.

Si ebbe così tutta la gamma di questa professione: i pirati autonomi che lavoravano in proprio, in modo continuativo o saltuariamente, quelli che venivano impiegati da uno Stato per danneggiare il traffico marittimo di una nazione rivale e vennero chiamati corsari perché ricevevano delle lettere di corsa, quelli che venivano ingaggiati come ausiliari delle flotte da guerra od arruolati come regolari combattenti, e persino i privati commercianti che agivano per rifarsi del malto, magari aggredendo un qualunque vascello neutrale invece di rivolgersi contro al pirata che li aveva in precedenza saccheggiati. Nel medioevo, la repubblica di Pisa protesta con Genova perché le galere dei Doria avevano aggredito delle navi da commercio pisane, confiscato le merci e venduto gli equipaggi sul mercato arabo degli schiavi, senza che le due repubbliche fossero in guerra. Ed il governo di Genova risponde che la faccenda non la riguarda, perché non si tratta di un atto di guerra, ma di una azione di un privato il quale doveva ben rifarsi in qualche modo delle perdite subite in precedenza in analoghe circostanze.

In sostanza ci si asteneva dalle azioni di pirateria soltanto quando il rischio diventava troppo pesante, cosicché essa fiorisce e si sviluppa ogni volta che l'azione di repressione si rallenta e che diventa perciò possibile di organizzare dei porti fortificati che fungano da basi navali e da mercati di sbocco per le prede e gli schiavi. Come avvenne nel medioevo quando i pirati, spesso olandesi od inglesi e perciò cristiani, trovavano appoggio nel Bey di Tunisi al quale pagavano una percentuale sulle prede come diritto di attracco. E come avvenne ai tempi di Cesare e di Pompeo, quando i pirati, basati sulla costa della Cilicia in Asia Minore, si erano costituiti arsenali e depositi colmi di scorte, viveri, merci ed armi e, praticamente indisturbati, armavano migliaia di navi.

Gli assalti dei pirati, sin che non superano un certo limite di rottura, non interrompono i traffici commerciali, allo stesso modo come i carnivori i quali vivono in simbiosi con gli erbivori di rado giungono alla completa distruzione di quest'ultimi. Il commercio ha i suoi rischi, ed è abituato a sommare nelle spese di trasporto i balzelli, le dogane e le perdite in mare, non importa se dovute a naufragio o a pirateria. Perciò ogni volta che il viaggio per terraferma era troppo lungo, impervio o troppo costoso in rapporto alla media dei rischi in mare, si continuava a far uso delle navi. E su una di esse imbarca Cesare, allora giovanotto di belle speranze e di non molti quattrini, per recarsi da Roma a Rodi, dove si proponeva di studiare Legge. Evidentemente tra la gioventù bene di Roma ci si sentiva piccolo provinciale se non si avesse risciacquato i propri panni nell'Egeo ed assunto un po' della patina prestigiosa della civiltà greca. Nei salotti delle migliori famiglie si parlava volentieri greco, o per lo meno si mescolavano parole e modi di dire greci al latino, proprio come oggi l'anglo-americano dei dischi jè-jè o quello delle comunicazioni scientifiche si insinua nella moderna lingua italiana.

La navigazione, iniziata attorno all'anno 70 a.C., fu interrotta nelle acque delle Cicladi da una gioiosa banda di pirati della Cilicia, e Cesare venne fatto prigioniero. Poco dopo i pirati, il loro bottino ed i prigionieri erano nel loro



villaggio sulla costa dell'Asia Minore, e Cesare non aveva mancato di far sapere in tutti i modi che egli, a Roma, era una "very important person". In conseguenza i pirati fissarono il suo riscatto in venti talenti, ed il giovane "play-boy" romano li guardò sprezzantemente assicurandoli che egli ne valeva almeno cinquanta.

Inutile dire che venne subito preso in parola, trattato con cura perché non si deteriorasse prima dell'arrivo del riscatto, ed uno dei suoi compagni di viaggio, ora prigioniero, venne mandato a Mileto per incassare i cinquanta talenti pattuiti. Il viaggio e le trattative presero del tempo - bisognava da Mileto far pervenire la notizia a Roma, e trovare qualcuno disposto ad anticipare la ingente somma per Cesare, il quale aveva fama di squattrinato - cosicché la permanenza in Cilicia del giovanotto si protrasse assai a lungo.

Mentre si trovava nel villaggio dei pirati, Cesare li trattava come se fossero dei suoi dipendenti, dava loro ordine di non fare baccano quando voleva dormire o meditare in pace, li radunava per ascoltare i discorsi che egli componeva in greco e faceva loro dei cicchetti formidabili se non ridevano od applaudivano al punto giusto, ben deciso a far apprezzare a quelle zucche incolte le preziosità e le arguzie del suo stile. I pirati lo consideravano una macchietta e ridevano da tenersi la pancia, specialmente quando Cesare li ammoniva severamente che, non appena liberato, non avrebbe mancato di tornare e farli fuori tutti quanti.

Finalmente il riscatto venne pagato, e Cesare raggiunse Mileto dove, in assenza del pretore romano, riesce ad intimidire i luogotenenti rimasti in sede, a radunare una flotta e dei combattenti requisendo le navi sul posto e, preso il comando della spedizione, piomba, come aveva promesso, sui pirati, circonda il loro villaggio, e li fa crocifiggere tutti. Come atto di clemenza, perché lo avevano trattato cortesemente in prigionia, autorizza benevolmente il boia a tagliare loro la gola prima della crocifissione.

Ci si domanda cosa avrà pensato il pretore romano dopo il fatto compiuto. Anche allora, quando i briganti di strada ed i briganti di mare diventano talmente potenti da riuscire difficile distruggerli, si viene a degli accomodamenti, ed i commercianti e naviganti pagano delle tangenti come protezione ai gangsters stessi. Per contro questi non mancano di passare al momento opportuno delle bustarelle alle autorità, sia perché chiudano un occhio, sia per legarsele con la corruzione di una blanda complicità. Succede anche oggi a Chicago, ed è possibile che qualcosa del genere avvenisse pure a Mileto. A turbare queste placide acque del quieto non muovere giunge un giovane patrizio senza alcuna veste ufficiale, il quale già aveva piantata una grana formidabile con tutta quella corrispondenza pel suo riscatto, e subito si butta a requisire navi ed uomini che qualcuno, e magari il pretore stesso, dovrà in definitiva pagare, scatena una operazione militare le cui future ripercussioni non sono prevedibili, e per coronare il tutto si arroga le funzioni del giudice e fa eseguire delle condanne a morte. Non vi è dubbio che il pretore, al suo ritorno, avrà urlato sino a diventare rauco.

Se Cesare era capace di passare serenamente attraverso tutta la faccenda, dava sin da giovane prova di possedere le due doti che portano in alto, e cioè di saper maneggiare gli uomini e di saper valersi della buona fortuna.

Questo non è che un episodio, anche se illustre, delle noie che potevano dare i pirati della Cilicia nei primi decenni dell'ultimo secolo ante Cristo. Essi erano diventati talmente numerosi da soverchiare le navi in legittimo commercio. La flotta di Rodi si era drasticamente ridotta di unità, quella degli egiziani Seleucidi si era praticamente consegnata a Roma, e le stesse navi di Roma navigavano in modo circospetto ed intimorito. Nella lotta tra pirati e navi da commercio il rapporto numerico si era invertito, i carnivori superavano in numero gli erbivori, e scarseggiando le prede in mare, si moltiplicavano gli attacchi ai villaggi della costa con improvvisi sbarchi per la conquista di schiavi e di bottino. Ad un certo punto i pirati aiutano persino un ribelle spagnolo a togliere ai romani le isole Baleari. E, beninteso, i pirati della Cilicia trovano imitatori, alleati e basi di attracco amiche anche su tutte le altre coste del Mediterraneo.

Senonché Roma aveva assoluto bisogno dei trasporti per mare se voleva rifornirsi di grano, ed in varie occasioni aveva cercato di rompere l'egemonia dei pirati, per lo più con delle azioni di terraferma. I legionari circondavano e distruggevano un nido di pirati, e subito se ne riformava un altro più lontano. Era un lavoro di Sisifo che durava da una decina d'anni, senza molto risultato. Perciò fermentava l'idea di una azione massiccia e risolutiva contro i pirati, e Pompeo (foto), il futuro rivale di Cesare, fiutata l'opinione pubblica, ci si preparava. Se oggi si vuol citare un grande personaggio navale nella storia di Roma, vien spontaneo di pensare a Caio Duilio e la sua invenzione dei "corvi" durante la guerra punica. Tuttavia l'abilità organizzativa e





strategica mostrata da Pompeo Magno sul mare fa di lui una figura di spicco tra gli ammiragli improvvisati che la Roma di terraferma riesce ripetutamente a produrre.

Pompeo aveva studiato minuziosamente il suo piano. Chiede carta bianca per sterminare i pirati, e si fa assegnare autorità assoluta ed indiscriminata su una striscia larga cinquanta miglia tutto attorno alle coste del Mediterraneo, facoltà di requisire navi, vettovaglie, armi ed uomini, nonché l'ingiunzione a tutti i governatori ed autorità romane e a tutti i sovrani alleati a Roma di prendere ordini da lui e collaborare in ogni maniera.

Ottenuto nel 67 a.C. il comando, procede a dividere tutto il litorale del Mediterraneo in tredici settori, requisisce navi ed uomini, specialmente a Rodi ed a Marsiglia, ed assegna una flotta a ciascun settore. Per sé ritiene una squadra di sessanta navi, e comincia a spazzare il mare davanti a sé

partendo da Gibilterra.

Le tredici flotte dei settori litoranei, frattanto, avevano ripulite le acque territoriali aggredendo con una azione contemporanea le basi locali dei pirati. La squadra di Pompeo li affronta in alto mare, e li spinge verso le flotte costiere, oppure davanti a sé verso oriente, sino a chiudere le navi pirata in un vicolo cieco nell'ansa tra le coste della Cilicia e della Fenicia.

Sotto la pressione di questa brillante operazione combinata, i pirati cominciano ad arrendersi, prima delle navi isolate, poi delle intere flottiglie. Con tutti gli effetti di demoralizzazione per le ciurme superstiti, e di prestigio per i romani, impliciti nel funzionamento di un tale massiccio rullo compressore. Quando Pompeo si presenta in Cilicia davanti a Coracesium, anche quest'ultimo nocciolo della resistenza si disfa, ed in soli tre mesi egli era riuscito in un compito che sembrava impossibile.

Perché un moderno possa rendersi conto dei tempi brevissimi di questa azione radicale e fulminea, basti pensare al tempo strettamente necessario per traversare, a remi od a vela, il Mediterraneo da Gibilterra sino a Cipro ed al Golfo di Alessandretta, dopo aver disposto in precedenza le varie flotte litoranee nei loro settori, irradiandole da Marsiglia, da Ostia, da Rodi e da Alessandria d'Egitto. E si vedrà che tre mesi non sono davvero troppi per fare tutti questi percorsi combattendo, raccogliendo dei prigionieri e mandandoli sino ai porti vicini con degli equipaggi di presa, facendo delle puntate per spingere i pirati contro le flotte del litorale, e mantenendo le comunicazioni tra i vari reparti operanti senza radio né navi-avviso particolarmente veloci.

L'effetto di questa geniale e grandiosa operazione fu assai duraturo, non solo perché era stata distrutta la flotta dei pirati, non soltanto perché una vittoria di tali dimensioni e rapidità implica un forte trauma psicologico, ma anche perché Pompeo, dopo aver spopolate le basi della costa, decise di trasferire tutti i pirati fatti prigionieri in città dell'interno, in modo che cessasse in loro ogni tentazione di mettersi di nuovo alla ventura sul mare. Questo trasferimento dei cattivi marinai lontano dal mare, dà un tocco finale di perfezione al piano ideato da Pompeo. Si sarebbero potuti uccidere tutti i pirati prigionieri, ma quanta fatica! Si sarebbe potuto venderli come schiavi a Roma, ma quante bocche non richieste da alimentare! L'idea di trasformarli in uomini di terraferma - in sostanza una terribile punizione - non poteva venire in



## ANTICHI MESTIERI

*Alla ricerca dei rappresentanti dell'antico mestiere dei "mastri" d'ascia, in una splendida mattinata di un febbraio già primaverile siamo sbarcati nel cuore di Pozzuoli, in un punto in cui "c'è un quartiere dove i capitoli della lunga storia di Pozzuoli si sono sovrapposti come pagine di un libro, il Rione Terra" (citazione di Alberto Angela in "Superquark"). Un museo a cielo aperto di tutta la storia puteolana dal 500 a.C. fino ai nostri giorni, questo è il Rione Terra, dove, sul vasto piazzale che affaccia sul porticciolo c'è la chiesetta dedicata alla Madonna Assunta dai pescatori locali e la vecchia bottega di mastro Antimo Vallozzi (che qualcuno vorrebbe eliminare!). In questa sorta di casupola abbiamo vissuto un incontro con un pezzo di storia che a tutti i costi va salvato.*



### L'ultimo maestro d'ascia puteolano:

#### Antimo Vallozzi

LUIGI PRISCO

Il Centro Studi Tradizioni Nautiche, con la rappresentanza di Paolo Rastrelli e me medesimo, si è di recente recato a Pozzuoli ad incontrare il maestro d'ascia Antimo Vallozzi, l'ultimo nella città che mantiene ancora la sua bottega seppur non più in attività. Come tanti altri del mestiere, Antimo, ha sofferto la crisi del mercato delle imbarcazioni da pesca in legno, molto fruttuosa in passato, ma che da quarant'anni oramai langue per l'affermazione della più pratica e meno costosa vetroresina.

Giunti a destinazione, nella darsena di Pozzuoli, siamo stati introdotti al maestro da Piero Ennio, che non molto tempo fa aveva partecipato alla magnifica idea di girare un documentario con lui sulla costruzione dell'ultimo gozzo puteolano. Purtroppo però, il progetto, che voleva testimoniare queste abilità, si è arenato per diversi fattori tra cui la mancanza di fondi. Un vero peccato se immaginiamo l'enorme valore culturale che avrebbe potuto avere questa documentazione, non solo per Pozzuoli e per la nostra regione, ma anche a livello scientifico ed etnografico. Vincenzo D'Oriano, il fautore di questa idea, l'aveva perseguita sino alla sua dipartita con alacre passione. Da sempre si era interessato alla tutela e alla valorizzazione della storia e della cultura puteolana, e Antimo e il suo gozzo non facevano eccezione.

Ritornando al racconto della giornata, raggiunto l'uscio della piccola bottega, abbiamo sorpreso l'anziano maestro seduto intento a farsi tagliare i capelli dal suo barbiere di fiducia, anch'egli come lui in Pensione. Questo frivolo episodio, che per alcuni potrebbe essere irrilevante, conferisce la misura dell'individuo che

La targa del cantiere



**I protagonisti dell'incontro (da sin.): Luigi Prisco, Antimo Vallozzi, Piero Ennio**

avevamo di fronte. Era lì, nella sua bottega, probabilmente come 50 anni fa, a compiere tutte le sue azioni di vita necessarie senza muoversi dal luogo di lavoro, votato completamente al suo antico mestiere come l'amico barbiere. Delle personalità instancabili, che mi hanno portato alla mente il nostro direttore, Paolo Rastrelli, che ad 83 anni suonati ha ancora la foga di un ragazzino di 26 anni come me. Inoltre aveva un'altra cosa in comune con lui, Paolo, i vicini natali: il 1936 per il direttore e il 1938 per Antimo.

Inizialmente, sentendo parlare il maestro, ci è parso



foto 1

dai modi un po' burberi e introversi, un carattere di certo non facile. Ma con le domande giuste e un modo di porsi conveniente alla situazione è stato possibile eviscerare i particolari del suo mestiere. E di sua sponte, poi, ci ha mostrato alcuni "segreti" sulla costruzione navale tradizionale. Tra questi sicuramente c'è la realizzazione del garbo effettuata da lui con pochi elementi: una tavola di compensato, un compasso in metallo molto vecchio, una matita e un tubicino di plastica deformabile. Sulla tavola di compensato ha tracciato un semicerchio con il compasso; successivamente ha spaccato il semicerchio in due parti tramite una linea verticale; con lo stesso compasso fermo ad un'apertura ben ponderata ha poi segnato lungo tutta la mezza circonferenza dei punti di egual distanza. I punti sono stati infine congiunti a formare rette orizzontali, nel numero di 5, che si intersecavano con la retta verticale che spaccava il semicerchio (foto 1 e 2). Tali rette sono necessarie a prendere contezza delle tacche sul garbo per dare un andamento corretto alle ordinate impiantate sulla chiglia che permette che queste si restringano nel procedere verso le estremità di poppa e prua. Semplicemente si poggia il garbo lungo la retta di spaccatura della



foto 2

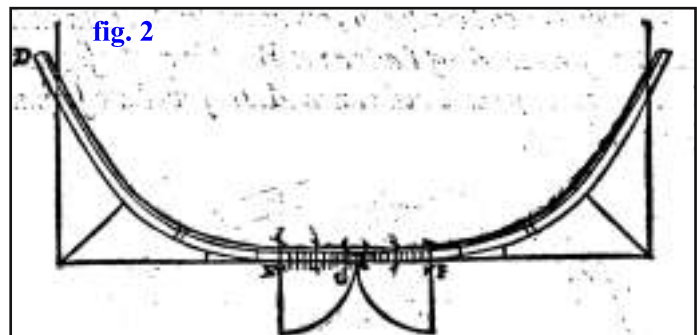
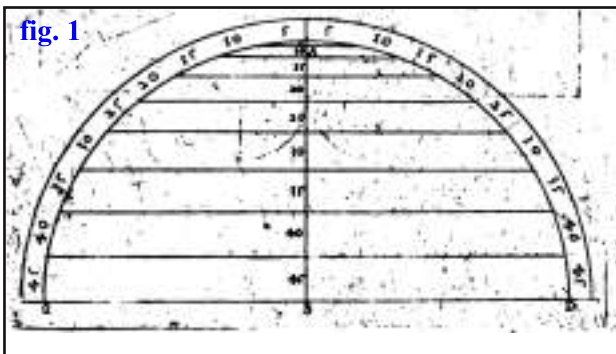


foto 3

circonferenza e si segnano i punti di intersezione sulla sagoma. Si parte dall'ordinata maestra, quella centrale, per poi muoversi verso quelle poppiere e prodriere, e man mano che si allontanano le tacche sul garbo si distanziano maggiormente le une dalle altre. Ogni tacca rappresenta un'ordinata ben precisa sulla chiglia e la forma di queste è data dal tubicino, che manipolato da Antimo, donava la fisionomia al garbo che egli desiderava al taglio. Per chi non è avvezzo alla terminologia della cantieristica navale tradizionale, il garbo è una sagoma modellata sulla base dell'ordinata maestra, e da lei parte la costruzione su scheletro, oltre la chiglia. Inoltre veniva infine eseguita anche la "stellatura" delle ordinate tramite una tavoletta (foto 3). Ne aveva molte associate ai garbi il magister. Il procedimento era il medesimo riscontrato con la presa delle tacche sul garbo: si poggia la tavoletta lungo la retta divisoria della semicirconferenza e si prende nota delle tacche dai punti di intersezione delle rette del semicerchio. Alla tavoletta viene poi aggiunta una linea verticale che la divide in due. Tale linea rappresenta il centro della chiglia dove poggiano le ordinate; e le tacche orizzontali i punti per ogni ordinata da cui si parte per tracciare il fondo di queste ultime, che per effetto cospicuo al restringimento dato dal garbo si alzano avanzando verso poppa e verso prua.

Il metodo che abbiamo appena descritto è antichissimo, ed è stato tramandato ad Antimo dal padre che a sua volta lo ha appreso da altri maestri d'ascia puteolani. Il semicerchio viene chiamato dal maestro "mezzaluna" dalla forma.

Nel 1607 ce ne parla l'autore del manoscritto *Nautica Mediterranea*, Bartolomeo de Crescentio, da nozioni apprese proprio da maestri d'ascia napoletani <sup>1</sup> (**Fig. 1 e 2**). La prima citazione della "mezzaluna" la abbiamo però addirittura prima, nel XV secolo, dal *Libro de Navigar veneziano* <sup>2</sup>. Le tecniche e i modi sono certamente



cambiati, ma alcuni concetti non sono mutati.

In ogni caso, il maestro Antimo Vallozzi, con il suo mestiere, i suoi metodi di costruzione, il suo modo di essere, è un pezzo di storia campana. Come del resto lo è Giovanni Cammarano, a Pisciotta, che ho trattato nel precedente numero della rivista. E tutti gli altri maestri d'ascia della nostra regione che ormai sono costretti, chi più chi meno, all'inattività o a ridurre il proprio volume di lavoro rispetto al passato. Una condizione precaria su cui urge una riflessione sull'importanza del tenere o meno in vita questo mestiere. Come ho già ribadito nel precedente articolo, il non tenere in vita tali attività, significherebbe perdere un pezzo importante della nostra identità culturale, e ciò va evitato a tutti i costi. bisogna seppur in modi differenti da quelli originari - come ad esempio la musealizzazione o percorsi turistici di valorizzazione - conservare questo mestiere. E questo è stato lo scopo della nostra visita ad Antimo. Da tempo il comune desidera abbattere la sua bottega (**foto 4**), che chiaramente ormai non è più in attività. Cercheremo come Centro Studi Tradizioni Nautiche di interloquire con le istituzioni competenti per cercare percorsi alternativi che non costringano Antimo a privarsi di un pezzo



**foto 4 - La chiesa dell'Assunta sul piazzale con a sinistra la bottega del Cantiere Vallozzi.**



- 1 B. de Crescentio, *Nautica mediterranea*, Roma, 1607, pp. 14-21.
- 2 M. Bondioli, *The Libro di navigar. A new treatise on Venetian shipbuilding from the 14th century, in Ships And Maritime Landscapes*, edited by J. Gawronski, A. van Holk, J. Shokkenbroek, Barkhuis Publishing, 2017, pp. 215-223.

## **GIOCHI VELICI DELLA XVII OLIMPIADE - NAPOLI 1960**

*Nuove inedite immagini relative all'Olimpiade della Vela di Napoli nel 1960, sono emerse grazie alla sponsorizzazione del Reale Yacht Club Canottieri Savoia che sostenendo l'Associazione Archivio Carbone ne ha reso possibile il recupero. Anche questa volta il Notiziario ha il privilegio di mostrarle ai lettori grazie alla ricostruzione di Sergio Pepe.*



### **I Giochi velici della XVII Olimpiade nella “Relazione sulle regate veliche della XVII Olimpiade” del Presidente del Comitato Organizzatore Beppe Croce con relativi servizi fotografici di Riccardo Carbone**

**(Parte III)**

*Sergio Pepe*

La relazione del Presidente Beppe Croce prosegue con l'illustrazione di settori fondamentali per la riuscita dei Giochi Olimpici Velici:

#### **CAPITOLO QUARTO OSPITALITÀ**

##### **A)- VILLAGGIO OLIMPICO**

A partire dal mese di Febbraio 1960, l'Ufficio di Napoli del Comitato Organizzatore dei Giochi, diretto dal Maggiore Andrea Italo Manduca, ha provveduto, in base alle istruzioni della Presidenza dell'U.S.V.I., a prenotare presso gli Alberghi di Napoli (la categoria) i letti prevedibilmente occorrenti per il soggiorno dei velisti, dei dirigenti, dei tecnici e dei membri del Comitato Organizzatore residenti fuori Napoli.

L'Ente Provinciale per il Turismo di Napoli, l'Azienda Autonoma di Cura Soggiorno e Turismo di Napoli, la Società degli Albergatori hanno ampiamente collaborato contribuendo a stabilire precisi ed efficaci rapporti di lavoro.

E' da segnalare, però, che - soprattutto all'inizio - tale opera è stata un poco ostacolata dall'atteggiamento di qualche albergatore (pochi in verità), interessati a non alienare le loro abituali fonti di affluenza dei normali clienti (ad esempio, gli Alberghi “LONDRES” e “PARKER'S” rinunciarono ad ospitare i velisti, il “MAJESTIC” non volle, fino alla fine di giugno, aderire ad aumentare il numero dei 12 letti messi a disposizione. A fine giugno però, il “MAJESTIC” offrì altri 90 letti).

La costituzione dell' “Ufficio staccato di Napoli” si rese necessaria, a partire dal 1° maggio, perché fu a tale epoca che il lavoro organizzativo di ricezione entrò nella fase più concreta ed acuta.

Occorre precisare che il compito di tale ufficio non fu solo limitato ai velisti, ma si estese anche agli atleti del calcio e, sia pure per pochissimi giorni, ai Membri del C.I.O.

Come risulta dall'Ailegato N.° 13 gli alloggi furono predisposti per:

- 50 Delegazioni della Vela comprendenti complessivamente 442 atleti e dirigenti;
- 8 squadre di calcio e 4 blocchi di dirigenti e di arbitri, per le partite del Torneo di Calcio in programma a Napoli;
- complessivi 107 dirigenti, giudici, tecnici, giornalisti, mogli e familiari dei concorrenti.

##### **B)- SERVIZIO TRASPORTI**

Compiti:

- ricezione alle stazioni di arrivo e trasporto in albergo delle Delegazioni, al loro arrivo (Vela e Calcio);
- trasporto dagli alberghi ai porticcioli dei partecipanti alle Regate, durante il loro soggiorno a Napoli;
- trasporto dall'albergo alla stazione di partenza di detti atleti (Vela e Calcio);
- servizi generali dell'organizzazione;
- ricezione personalità sportive internazionali.

Mezzi adoperati:

- 4 autobus: 2 da 20 posti - 2 da 30 posti;

- 3 Autovetture: 2 Fiat 1100 - 1 Fiat 2100.

### C)- ALTRI SERVIZI E MEZZI

- E' stato effettuato l'acquisto e la messa in opera delle aste per le bandiere e dei tripodi (Rotonda di via Caracciolo, Castel dell'Ovo e Molosiglio).

La recente ulteriore sponsorizzazione del R.Y.C.C. Savoia a favore dell'Archivio Fotografico Riccardo Carbone ha permesso di digitalizzare e mettere a disposizione on line altre foto, come queste del 13 agosto 1960 che ritraggono le facciate imbandierate dell'Hotel Britannique al Corso Vittorio Emanuele (**foto 1**) e dell'Hotel Continental a Via Partenope (**foto 2**).



fig. 1



fig. 2

Come indicato nel Rapporto, il Comitato Organizzatore provvide anche all'acquisto e alla messa in opera delle aste per le bandiere delle Nazioni partecipanti che furono allocate nei tre porticcioli che ospitavano le Classi Olimpiche.

Di seguito, il Molosiglio (**foto 3, 4**), Santa Lucia (**foto 5**) e il C.N. Posillipo (**foto 6**)



fig. 3

fig. 4





fig. 5



fig. 6

Il Comitato organizzatore curò anche l'allestimento dei tripodi: il primo fu sistemato alla Rotonda Diaz (foto n.7).



fig. 7



Nel pomeriggio del 20 agosto in Palazzo San Giacomo avvenne la cerimonia di consegna della Bandiera Olimpica al Comune di Napoli da parte del Delegato Provinciale del CONI Conte dott. Ermelino Matarazzo di Licosa al Commissario Straordinario Prefetto dott. Alfredo Correra (foto 8). La bandiera viene poi esposta, ma con un risultato poco lusinghiero... (foto 9)

fig. 8



fig. 9

I servizi recentemente digitalizzati riguardano anche l'arrivo della fiaccola (foto 10, 11) e la cerimonia di accensione del tripode olimpico la sera del 23 agosto 1960, con la presenza del Conte Matarazzo, Beppe Croce, ???, il Commissario Correr, Adriano Falvo, Presidente del Circolo della Stampa e Vice Presidente del Club Nautico (foto 12, 13, 14).

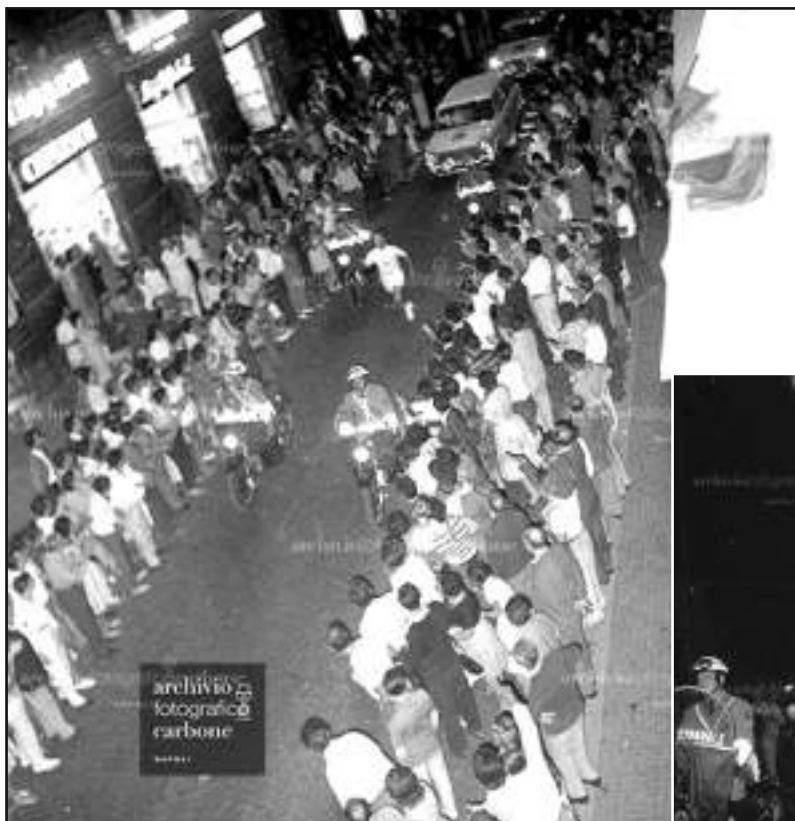


fig. 10



fig. 11





fig. 12



fig. 13



fig. 14

Ecco il palco delle autorità (**foto 15**) e un primo piano (**foto 16**) dei Principi di Grecia Irene, Costantino e Sofia. Quest'ultimi indossano la divisa della squadra olimpica greca, in quanto Costantino era iscritto come timoniere nella Classe Dragone e la Principessa Sofia quale riserva della squadra.



fig. 15



fig. 16

Il fuoco olimpico arse alla Rotonda Diaz sino alla sera del 28 agosto (foto 17) - sullo sfondo le navi Amerigo Vespucci e Gorch Fock).



fig. 17

Infatti, il giorno dopo, il 29 agosto, avrebbero avuto inizio i Giochi Velici e la fiamma fu prelevata dal tripode alla Rotonda Diaz (foto 18) e fu acceso il tripode posto sulla sommità del Castel dell'Ovo (foto 19, 20), che dominava i tre porticcioli e i tre campi di regata.



fig. 18



fig. 19



fig. 20

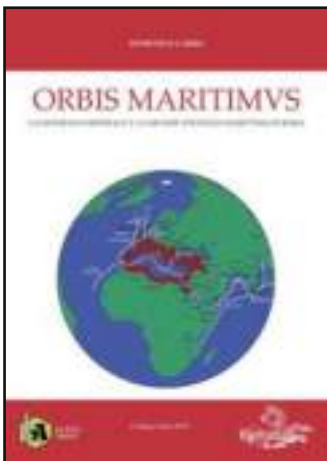
## POSTILLE

*Il Conte Ermelino Matarazzo di Licosa è stato tra gli anni 50 e 60 del secolo scorso una prestigiosa figura di dirigente sportivo, rivestendo la carica di Delegato Provinciale del CONI. Nel 1988 il Conte Ermelino Matarazzo fu nominato Cavaliere del Lavoro con la seguente motivazione: “ ‘E laureato in Giurisprudenza. Iniziò subito dopo gli studi l'attività di lavoro prima nei settori della importazione di cioccolato e quindi nella fabbricazione di prodotti in plastica. Dopo la parentesi della guerra, si dedicò al marchio di Coca Cola che iniziò a reintrodurre sul mercato italiano, specialmente al Sud. Ha diretto personalmente fin dalla sua costituzione la "Società Napoletana Imbottigliamento Bevande Gassate" per la produzione e la vendita della Coca Cola, e successivamente venne nominato Amministratore Delegato e Presidente. Convinse la casa americana a produrre l'aranciata “Fanta”, utilizzando agrumi di cui l'Italia è grande produttrice. Il successo del nuovo prodotto fece superare alla società tutte le iniziali difficoltà, facendo raggiungere risultati di rilievo. Agli inizi degli anni '60 Matarazzo, assicuratasi la maggioranza azionaria della S.N.I.B.E.G. si dedicò al consolidamento del sistema di distribuzione esteso in modo capillare su tutto il territorio nazionale. Realizzò vicino a Caserta un nuovo stabilimento con una capacità di 22.000 bottiglie/ora. Negli ultimi anni '80 ha iniziato la produzione di una serie di nuove bevande tra cui la "Sprite” . L'azienda attualmente ha un fatturato di 76 miliardi e impiega 346 persone.”*

*La famiglia Matarazzo, per ricordare il Senatore Andrea Matarazzo, mise in palio nel 1954 l'omonima Coppa che diede vita alla Regata dei Tre Golfi, annualmente organizzata dal C.R.V.Italia. La famiglia Matarazzo, inoltre, è stata proprietaria del J Class Astra (K2) progetto Charles E. Nicolson, costruzione Camper & Nicholson, varata nel 1928 e per molti anni ormeggiata nel porticciolo di Mergellina.*

*Su Astra vedi:*

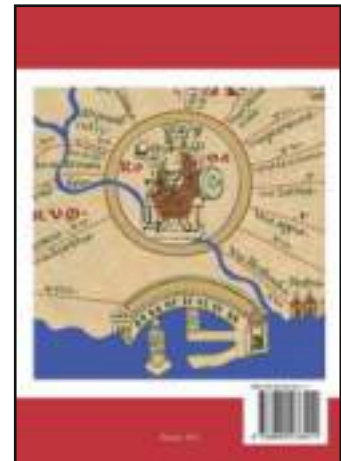
- Una giornata a vela su Astra di Giovanni Iannucci in questa Rivista n. 48/49 agosto/ settembre 2011, pag. 8.
- Astra il ritorno dei J Class di Riccardo Villarosa, in questa Rivista n. 64 Dicembre 2017, pag. 9.
- Sedecimila miglia a vela con il J Class Astra di Massimo Minervini nel numero speciale di questa Rivista, supplemento al n.64 del dicembre 2017.



Collana SISM  
(*Società Italiana di Storia Militare*)

## ORBIS MARITIMVS

La geografia imperiale e  
la grande strategia  
marittima di Roma  
di **DOMENICO CARRO**



L'impero romano è stato fondato, organizzato e governato da Augusto secondo delle linee di condotta che sono poi state adottate anche dai successivi Cesari, salvo alcune limitate varianti che con il trascorrere del tempo si sono rese possibili e vantaggiose. Di conseguenza, in epoca alto-imperiale le maggiori scelte strategiche dei Romani hanno mantenuto una sostanziale continuità di indirizzo per periodi di lunga durata, inducendo vari storici e politologi contemporanei ad individuarvi i contorni di una "grande strategia". Poiché, tuttavia, tali analisi si sono concentrate sulla sola esigenza della difesa dei confini terrestri da parte delle legioni, è risultato concettualmente utile integrare quegli studi con un esame debitamente attento al teatro marittimo, strategicamente imprescindibile ma finora negletto. In particolare, fra le innovative strategie imperiali adottate nell'inedita situazione della pax augusta e su scala soggettivamente globale, si è reso necessario estendere la ricerca a tutte le maggiori novità aventi qualche attinenza con i mari, gli oceani e le altre acque navigabili, nonché con le lunghe e frastagliate fasce costiere dell'Impero romano e delle altre terre d'interesse di Roma.



Pertanto, dell'intero nostro azzurro pianeta - l'orbe terracqueo, in cui il mare ha (ed aveva anche nella geografia antica) un'ampia preminenza sulle terre emerse - è stata in questo libro presa in considerazione la sua parte maggiore, qui chiamata per brevità orbis maritimus.

L'esame è stato condotto verificando inizialmente quali fossero, all'epoca di Augusto, l'attenzione verso la geopolitica (capitolo I) e le conoscenze geografiche degli spazi marittimi d'interesse dei Romani (capitolo II), ed esaminando poi, con riferimento ai vari bacini marittimi (capitoli da III a IX), quali siano state le azioni compiute in epoca imperiale per garantire la sicurezza e per allargare l'orizzonte geografico, l'area di controllo, la zona

d'influenza ed i traffici navali di Roma, a beneficio del prestigio dell'Impero e del benessere delle relative popolazioni. Le conclusioni che da tale esame possono essere tratte delineano quella che possiamo considerare la grande strategia navale e marittima dell'alto Impero (capitolo X).

Dallo studio emerge piuttosto nettamente la capacità dei Romani di condurre delle oculate analisi geopolitiche e geostrategiche e di saper individuare, su quelle basi, delle strategie marittime rispondenti e di lunga durata, vista la concettuale stabilità degli scopi perseguiti dal potere imperiale sotto il principato dei vari Cesari. Se ne trae inoltre un sicuro apprezzamento dei risultati conseguiti dalle direttive imperiali relative alle



forze marittime e dalla gestione operativa di queste ultime per l'espletamento di compiti di grande rilevanza strategica. Altrettanto apprezzabile risulta l'assommarsi dei provvedimenti imperiali con gli investimenti privati, con l'intraprendenza degli armatori e con la professionalità dei comandanti e degli equipaggi che hanno condotto le onerarie dell'Impero romano fino a navigare in acque marine distendentesi ben al di là dei limiti del mondo conosciuto da tutte le precedenti civiltà marittime del Mediterraneo.



## INDICE

- I. Pax Augusta e costruzione dell'Impero
- II. Conoscenze geografiche, cartografia e documenti nautici
- III. Presenza navale nel Mediterraneo e ruolo strategico delle flotte imperiali
- IV. Presenza navale nell'Oceano Atlantico e proiezioni verso le isole
- V. Presenza navale nel Mare del Nord e proiezioni nell'Oceano Settentrionale
- VI. Presenza navale nel Mar Nero e proiezioni verso il Mar Caspio
- VII. Presenza navale nel Mar Rosso e proiezioni nel Golfo Persico
- VIII. Proiezioni verso l'Oceano Meridionale
- IX. Proiezioni nell'Oceano Indiano e nel Mar Cinese Meridionale
- X. Strategia marittima dell'alto Impero

## REPERIBILITA'

Il libro, edito da *ACIES Edizioni* (Milano, 2019; 320 pagine) per la Collana SISM (Società Italiana di Storia Militare), verrà di massima distribuito a librerie specialistiche (\*). Esso può comunque essere acquistato online direttamente sul sito dell'editore. <http://www.aciesedizioni.it/Libri/orbis-ita.htm>

*Domenico Carro. Nato a Roma il 16 agosto 1942, ha frequentato l'Accademia Navale dal 1961 al 1965 (corso «i Corsari»), conseguendovi la laurea in Scienze Marittime e Navali, conferita dall'Università di Pisa.*

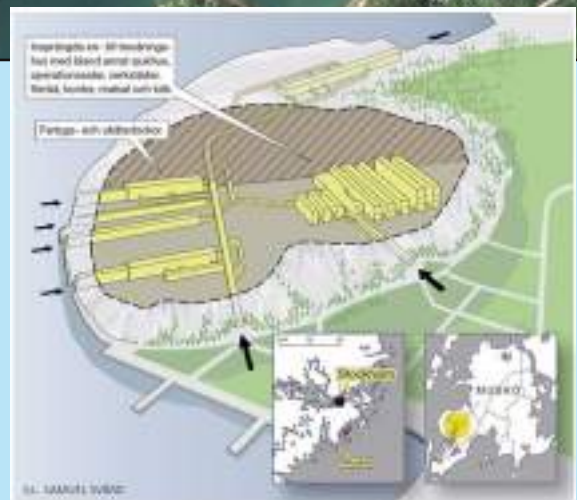
*Uscito dall'Accademia con il grado di Guardiamarina, è stato Ufficiale di Rotta sulla "Stella Polare" durante la prima crociera addestrativa di questa nave-scuola a vela (inverno 1965/66) ed in occasione della prima sua partecipazione alla regata velica internazionale della Giraglia (luglio 1966), ove essa si è classificata prima in tempo assoluto, stabilendo su quel percorso un primato di velocità rimasto poi imbattuto per ben 18 anni.*

*Dopo una lunga brillante carriera ricoprendo Alti Incarichi nell'ambito della M.M., con il grado di Ammiraglio di Divisione, ha cessato - a domanda - dal servizio permanente nell'autunno del '96, venendo collocato nell'Ausiliaria e, successivamente (dall'autunno del 2002), nella Riserva. Dal momento del suo ritiro dal servizio attivo, assecondando la propria natura di appassionato cultore della Civiltà Romana, egli ha potuto dedicarsi interamente all'approfondimento dei suoi studi storiografici, nell'ambito dei quali si collocano: la pubblicazione di svariati suoi libri e saggi, la creazione e l'aggiornamento del sito Internet ROMA AETERNA, la fondazione e la moderazione del foro di discussione ROMAETERNA - poi sostituito mediante l'istituzione di pagine "Roma Aeterna" nelle maggiori reti sociali, quali LinkedIn, Facebook, Twitter, Youtube, Flickr, ecc. -, nonché la propria partecipazione a molteplici convegni nazionali ed internazionali sui temi della storiografia romana e della salvaguardia della cultura marittima.*

## Base navale Muskö

Una delle più grandi basi navali sotterranee al mondo. Appartenente al governo svedese si trova nell'isola omonima, 70 km a sud di Stoccolma. La sua costruzione, che comportò l'impiego di 800.000 kg di dinamite e la rimozione di circa 1,5 milioni di tonnellate di roccia, ebbe inizio nel 1950 e fu completata nel 1969, in piena Guerra Fredda. La struttura, che comprende anche un'area scoperta con relative banchine e pontili, è fornita di una rete di strade sotterranee per uno sviluppo di 20 km. L'uso originario dei punti di attraccaggio sotterranei era per cacciatorpediniere e sottomarini. Contemporaneamente alla costruzione della base fu realizzato un collegamento con la terraferma di 3 km in tunnel stradale di cui circa 70 m sotto il livello del mare. Nel corso della Guerra Fredda la struttura sotterranea era tenuta in gran segreto e poche notizie erano di dominio pubblico. Nel 2004 il governo svedese decise di abbandonare la base concentrando la Marina in altre due località sulla terraferma.

Dopo 15 anni di inutilizzo e 50 dalla prima inaugurazione, nell'autunno del 2019, come conseguenza di un piano di decentralizzazione delle forze armate approvato dal parlamento, la Musköbasen è stata riaperta per divenire sede del quartier generale della Marina svedese. A tal proposito il 30 settembre 2019 si è tenuta alla base una cerimonia ufficiale di riapertura con il corpo musicale della Marina e una parata.



*da narraremare.it  
(a cura di m.elvetico)*

## POSTA . . . al CSTN



*Ancora piacevoli segnali che danno una tangibile prova di quanto il NOTIZIARIO sia seguito dai lettori, accorti e competenti che non tralasciano di segnalare le sviste nella quali inevitabilmente incorriamo.*

*Noi ce la mettiamo tutta nell'applicare la massima attenzione, Voi cari lettori, cortesemente, non ci fate mancare la vostra preziosa collaborazione.*

*Solo così possiamo sperare di dare un contributo di un certo valore alla storia che cerchiamo di tramandare.*

Il gentile amico e collaboratore Francesco Gandolfi con riferimento a quanto pubblicato sul NOTIZIARIO CSTN n° 89 ci fa notare:

- con riferimento all'articolo (pagina 3) *Storia dello Yachting attraverso le cartoline illustrate - Primo Tema - Il Kaiser Guglielmo II di Prussia e lo yachting*, che “all'epoca del Kaiser Guglielmo II il Presidente degli Stati Uniti era Theodore Roosevelt, non Franklin Delano Roosevelt che è stato eletto nel 1933; tra l'altro non ho mai capito, e nessun americano è mai stato capace di spiegarmi, perché il cognome del primo si pronuncia Rusvelt e quello del secondo Rosevelt. I due Roosevelt, oltre alla ridicolaggine delle due pronunce, c'è il fatto che non erano legati da alcuna parentela, però la moglie di Franklin Delano, che da signorina non si chiamava Roosevelt, era però parente di Theodore!

- con riferimento invece all'articolo di Carlo Rolandi (pagina 7) *L'epoca della chiglia fissa a Napoli* che “quando la One Ton Cup si è disputata a Napoli il limite di rating era 30,5 piedi IOR (in precedenza era stato 22 piedi RORC dal 1965 al 1969 e poi di 27,5 piedi IOR dal 1971 al 1983); gli italiani che l'hanno vinta sono stati Marina Bulgari e Tino Straulino con *Ydra* nel 1973, Vigliani e Trionfi con Stefano Roberti al timone a Napoli nel 1980, Mauro Pelaschier a Rio nel 1983 e appunto Pasquale Landolfi con Francesco de Angelis e Paul Cayard a Napoli nel 1989 e ancora nel 1992 in Danimarca solo con de Angelis - la barca era il *Brava Q8*. La barca della vittoria di Napoli aveva il numero velico 11300 e quella “danese” il 13900, il *Brava 9100* della fotografia (pag. 10) non ha mai fatto, tantomeno vinto, la OTC, era un I Classe IOR disegnato da Vallicelli, troppo grande per essere un One Tonner - è la barca della fotografia (seguinte) che ha reso famoso Carlo Borlenghi, alle Invernali di Alassio con John Marshall (oggi Mr. Margherita Bottini) al timone.



(foto Carlo Borlenghi)

Sempre sul NOTIZIARIO CSTN n° 90 di febbraio, relativamente alla nota biografica della Redazione (pagina 6) in calce all'articolo *Storia dello Yachting attraverso le cartoline illustrate - Primo Tema - Il Kaiser Guglielmo II di Prussia e lo yachting*, abbiamo ricevuto dall'esimio lettore, Prof. Pier Giorgio Zunino - Professore Ordinario di Storia Contemporanea all'Università di Torino - la seguente comunicazione che integralmente riportiamo con i nostri ringraziamenti e tutta la nostra stima.

Alla redazione del CSTN,

mi permetto di correggere una affermazione contenuta nella nota relativa a Guglielmo II. Il Kaiser non era cugino della regina Vittoria bensì, nipote. La regina era infatti la nonna, una cui figlia, anche lei di nome Vittoria, familiarmente chiamata Vicki era la madre di Guglielmo (il padre Frederick, regnò solo 100 giorni, salendo al trono già gravemente malato di un tumore, che gli venne scoperto in quei cento giorni mentre villeggiava a San Remo). Si potrebbe aggiungere che Guglielmo non era solo pervaso da uno spirito agonistico verso i parenti britannici. Fu l'artefice di una politica antibritannica e antifrancese imperialista e aggressiva. Quella che portò alla prima guerra mondiale, della quale fu il massimo responsabile. Per questa ragione fu sempre in aspro contrasto con il padre e la madre.

Il più aggiornato lavoro su G. è la monumentale biografia in tre volumi pubblicata a partire dagli anni Ottanta, di John Röhl, pubblicata in Germania e in Gran Bretagna, qualche copia si trova anche in alcune biblioteche italiane. Con i miei saluti.

Pier Giorgio Zunino



Alla redazione del CSTN,

Ho visto la foto del Comandante Arma che, ultimo e solo, lascia la sua nave ormai deserta!

Credo che il Notiziario, che porta nella sua intestazione due parole veramente magnifiche: "TRADIZIONI NAUTICHE", dovrebbe riservare uno spazio alla Persona di quest'Uomo che, senza inutili e stucchevoli paragoni del tutto fuori luogo con altre vicende marinaresche, ci restituisce ancora una volta la figura nobile e coraggiosa del Comandante, nel pieno rispetto di quelle "Tradizioni" che amiamo, conserviamo e onoriamo!

Non sta a me scrivere e tributargli le parole di encomio che certamente merita, ma sta a noi tutti Italiani, manifestare semplicemente l'orgoglio di condividere con Lui la nostra gloriosa Bandiera.

Che il Notiziario se ne renda interprete è un auspicio sicuramente non solo mio!

Dr. Francesco de Vargas Macciucca - Medico Chirurgo