

Velieri di un tempo



*di
Giulia Fissi*

Circolo Socio Culturale Pontorno

Ristampa, rivista e ampliata, della presentazione per la mostra “Velieri di un tempo”
tenutasi a Spotorno nel periodo agosto/settembre 2013

Immagine copertina: quadro di Valter Mellano

Velieri di un tempo

*Mostra di modellismo
in ricordo delle attività dei
cantieri navali
operanti sull'arenile di
Spotorno nel XIX° secolo*

Spotorno – Sala Mostre Palace

28 agosto-8 settembre 2013

Presentazione curata da Giulia Fissi
per conto del Circolo Socio Culturale *Pontorno*

Prefazione

Una grande esposizione di modelli di velieri d'epoca provenienti da collezioni private, enti pubblici, ex-voto, si è tenuta a Spotorno nella Sala Mostre Palace dal 28 agosto al 8 settembre 2013, a memoria delle attività dei cantieri navali operanti sull'arenile di Spotorno sino a fine ottocento. Il Circolo Socio Culturale "Pontorno" che ha organizzato la rassegna, con il patrocinio del Comune e la collaborazione della locale Sezione Lega Navale e del Gruppo Sportivo Olimpia, ha inteso perseguire, anche per questa iniziativa, l'obiettivo di un collegamento con un passato prestigioso per far crescere nuovi stimoli e riscoprire i giusti orgogli che avevano dato una positiva impronta in tanti e diversi settori.

La Mostra, un evento tra i più prestigiosi della Riviera, ha rappresentato un compendio dello specifico collezionismo di tutta la Liguria con l'esposizione di 85 preziosi modellini di brigantini, clipper, schooner, pinchi, ecc. presentati dal Circolo dei Dipendenti del Consorzio Autonomo del Porto di Genova (25 esemplari), dall'Associazione Modellisti di Alassio (10 esemplari) e dalle analoghe associazioni di Borghetto S.Spirito, Chiavari, Rapallo, Savona, Sarzana e dai tanti privati amatori.

La rassegna ha avuto anche lo scopo di onorare, in terra di Liguria, i marinai di un passato non tanto lontano: quelli dei velieri di lungo corso, quelli del Capo Horn. Uomini che il mare lo conoscevano per davvero con le sue violenze, le bufere lungo gli inevitabili “Quaranta ruggenti” che alzavano ondate montagnose e dirompenti oppure con le sue calme equatoriali piatte e senza un filo di vento. Una navigazione condotta in alto mare con rara abilità sulla sola base di calcoli astronomici o stimati, col solo ausilio del sestante, del prezioso cronometro, della bussola, del barometro e nulla più. E per ricordare questa epopea Giuliano Cerutti, l’interprete di tante vicende locali con le sue numerose pubblicazioni (per il settore: “Spotorno in vela, storie di mare e di uomini”), ha presentato significative biografie di lupi di mare spotornesi, “lettere di carico” in uso nell’ottocento, e l’elenco di tutti i velieri costruiti nei cantieri navali di Spotorno, quale ulteriore segno di riconoscenza e rispetto per quanti hanno lavorato e sofferto per e sul mare.

Enzo Antonio Fazio
Presidente Circolo Socio Culturale Pontorno

Prefazione

Questo libretto curato da Giulia Fissi, mi porta a fare alcune considerazioni sui velieri.

Il Veliero è una nave che sfrutta il vento come mezzo di propulsione. Tra le creazioni dell'ingegno umano, è quello che mette insieme esigenze tecniche, funzionali ed estetiche. Scaturisce dall'evoluzione di un piccolo, semplice, mezzo di trasporto, il primo vero mezzo di trasporto fin dall'antichità; indispensabile per mettere in comunicazione i Popoli, per la scoperta di Nuovi Mondi e per lo scambio di merci.

Se ci pensi, ti rendi conto di quanto sia sempre stata importante la nave. Un uomo può portare solo un peso analogo al suo e per un breve periodo; se utilizza un carro trainato da cavalli, o buoi, può arrivare a quattro o cinque quintali. Ma una canoa di dieci metri, condotta da otto rematori porta quattro tonnellate! E una piccola imbarcazione a vela, con un equipaggio di tre uomini, ne porta trenta!

Con queste premesse appare inevitabile che la navigazione si sia evoluta e sia ancora attuale.

Pinuccio Bausone

Presidente Circolo Socio Culturale Pontorno

Ma dove vanno i marinai
con le loro giubbe bianche
sempre in cerca di una rissa o di un bazar.
Ma dove vanno i marinai
con le loro facce stanche
sempre in cerca di una bimba da baciare.
Ma cosa fanno i marinai
quando arrivano nel porto
vanno a prendersi l'amore dentro al bar

(Francesco De Gregori)



*Brigantino a palo Baciccia, costruito nei cantieri navali di Spotorno e varato nel 1870
(Dipinto conservato nel Museo Navale di Camogli)*

**...il fascino delle vele e l'andar per
mare**



Immagine fotografica di Spotorno -1864 Sulla spiaggia si intravede il cantiere con la costruzione di una nave, presumibilmente del brigantino "Spotorno"

Spotorno e le costruzioni navali

Sino a poco più di 150 anni fa, nel ponente savonese e in particolare nel nostro territorio la rete stradale era pressoché inesistente (il tracciato costiero della Via Aurelia, aperto ai primi del 1800, non era certo agevole quanto l'attuale) e la linea ferroviaria sarebbe entrata in esercizio soltanto nel 1872: era inevitabile che i traffici di persone e cose avvenissero principalmente via mare e che le economie dei paesi costieri fossero in buona parte basate su attività marinare se pur integrate da attività agricole.

Nel 1400-1500 il porto di Savona vantava fiorenti traffici facendo da traino anche per le località vicine. A Spotorno fonti di archivio dicono che negli anni 1451-1480 operavano *5 patroni di lembo e 1 di barca*, oggi li chiameremmo armatori. Si trattava di naviglio di piccolo cabotaggio destinato a rotte mediterranee e costiere con equipaggi da 4 a 30 persone che, tuttavia, garantivano un benessere economico alla Comunità spotornese. Si trasportava di tutto dai prodotti alimentari (vino, olio, frutta) alle persone, dai laterizi al legno, dal pesce al sale. Anche il servizio postale avveniva quasi esclusivamente via mare, considerata la via più veloce.

Con la caduta di Savona sotto il dominio genovese, l'interramento del suo porto (1528) e la distruzione della città anche per Spotorno iniziò un lungo periodo segnato da povertà, carestie, epidemie aggravate, in più, dal crescente fenomeno della pirateria e dalla condotta di francesi e inglesi che, in competizione con Genova, bloccavano nel Mar Ligure i commerci via mare.

Non ultima una forte emigrazione, inizialmente verso il sud della Francia e successivamente verso le Americhe, specie quella del Sud, che privava la popolazione spotornese della indispensabile forza lavoro giovanile.

Soltanto nel 1800 una più efficiente e moderna gestione amministrativa, eredità della occupazione napoleonica, e la definitiva caduta del potere genovese (congresso di Vienna 1814-1815) segnarono per Spotorno una inversione di tendenza e l'inizio di una ripresa economica che lentamente andò consolidandosi.

Nell'anno 1860 approdarono sul litorale spotornese 156 bastimenti con relativa movimentazione di merci e persone. Nel 1861 ci fu un movimento merci di 2448 tonnellate e 207 passeggeri; nel 1862 dai bastimenti approdati sbarcarono 360 passeggeri.

Tali dati spinsero l'Amministrazione Comunale, nella prospettiva di frenare la forte emigrazione, a concedere 200 metri di litorale ai F.lli Cadenaccio di Sestri Ponente, costruttori navali di I^a categoria, affinché vi impiantassero un cantiere.

Il cantiere aveva sede sul terreno oggi occupato dai giardini pubblici a ponente di P.za Vittoria e sul litorale antistante, oggi occupato dai Bagni La Spiaggia e Bagni Colombo. Un secondo cantiere navale venne aperto nel 1869 e poi un terzo "per piccoli legni" nel gennaio 1871.

Tre anni dopo l'inizio dell'attività del primo cantiere(1863) fu varato il primo brigantino a palo (lunghezza mt 46, larghezza mt 9,60, altezza mt 6, portata tonn. di registro 684), battezzato con il nome "Spotorno", come auspicio bene augurante per il nostro paese. Era il 20 ottobre 1866.

Il pittore Domenico Gavarrone, per volontà dell'armatore Cap. Figari, riprodusse il brigantino "Spotorno" in un quadro che ancora oggi è visibile nelle sede municipale.

Tra il 1866 e 1893 nel solo cantiere navale F.lli Cadenaccio furono varati 12 brigantini a palo (*nome derivato dalla particolare inclinazione del palo di bompresso, ideato appositamente per una migliore manovrabilità dell'imbarcazione*) di stazza mediamente variabile da 700 a 1200 tonn. e almeno 3 brigantini goletta di stazza più contenuta.

L'attività cantieristica, oltre ad occupare persone del luogo e stimolare il rientro in patria di emigrati, richiamò molte maestranze specializzate provenienti da altri cantieri liguri, dai maestri d'ascia ai capi cantiere.

Una indagine statistica rilevava già nel 1878 un incremento nella popolazione spotornese di circa 300 unità e ancora oggi molti cognomi del nostro paese sono originari di Voltri, Cogoleto, Camogli, Varazze: sono i vari Baglietto, Fazio, Rosa, Rossi, Crovari,....

I cantieri spotornesi costruivano imbarcazioni veloci e filanti idonee a solcare mari e oceani molto più tempestosi del Mediterraneo, erano interamente in legno, a tre alberi a vele latine e quadre, ammirate e apprezzate per la loro bellezza e la perfetta esecuzione: le rotte oceaniche erano ormai percorse regolarmente, movimentando merci da una parte all'altra del globo.

Ma la marineria italiana aveva potuto affacciarsi sugli oceani soltanto dopo il declino delle potenze coloniali e la fine dei monopoli tenuti dalle grandi compagnie di navigazione che viaggiavano protette dalle marine militari di uguale bandiera, contro le quali la marineria italiana non poteva competere per la situazione geopolitica della penisola. E questo quando la rivoluzione industriale stava progettando il passaggio dal legno al metallo per la costruzioni di navi e l'abbandono delle vele a favore di altre forze propulsive, decretando di fatto la cancellazione dei velieri dai mari!

Tuttavia la marineria italiana ebbe tempo per scrivere pagine gloriose nel libro della storia.

L'epopea dei velieri italiani sugli oceani iniziò nel 1818 con un piccolo brigantino siciliano seguito da napoletani, sorrentini, procidani e liguri. La Liguria fu particolarmente attiva nell'adeguare i suoi natanti alle necessità oceaniche con scafi meno tondeggianti e più filanti avvantaggiata dall'esistenza di infrastrutture a terra, quali società assicuratrici, e dal privilegio, unica regione italiana, di avere porti affacciati su un mare i cui venti prevalenti permettevano, e permettono, un facile accesso a Gibilterra.

I lucrosi traffici portarono ad un miglioramento generalizzato nella vita delle persone anche se quella stagione fu breve. Le innovazioni tecnologiche non vennero adottate nei cantieri spotornesi e la loro prosperosa attività finì. La Belle Epoque nascose solo temporaneamente le nuvole nere che si addensavano all'orizzonte del 1900.

-----.....-----.....-----

Il brigantino a palo SPOTORNO



L'iscrizione recita: “..lanciato in mare il 20 ottobre 1866. Prima nave costruita sulla spiaggia di Spotorno, propiziò con provvida sollecitudine il Municipio per favorirvi lo stabilimento di un cantiere navale, ottimamente auspicato dalla capacità dell'Egr. Ingegnere costruttore Sig. Cav. G. Battista Cadenaccio che la concepì e diresse a splendida riuscita. L'Armatore Cap. Antonio Figari fu Nicolò da Camogli in memoria perenne dell'origine della augurata novella prosperità di Spotorno, offre al Municipio il ritratto della Nave, meno di essa perituro”

Elenco dei brigantini a palo costruiti e varati a Spotorno, dopo il brigantino *Spotorno*:

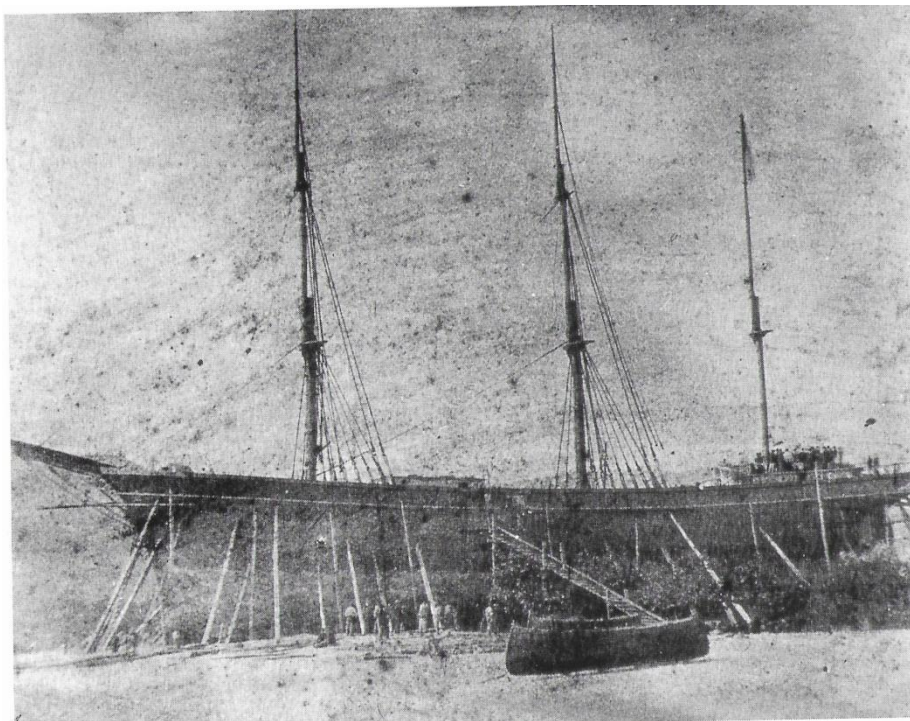
anno	1867	Amelia	Tonn.di registro	446
"	1868	Biagino	"	900
"	1869	Nicolino	"	494
"	1870	Baciccia	"	1000
"	1870	Vero F.	"	1200
"	1872	Romolo	"	1000
"	1872	Battistina	"	630
"	1874	Prosperino	"	886
"	1875	Anita Menotti	"	957
"	1875	Gratitudine	"	735
"	1877	Teresa Gemma	"	104
"	1882	Agostino Rombo	"	807
"	1886	Dora	"	--
"	1893	Battista C.	"	264

Le rotte navali

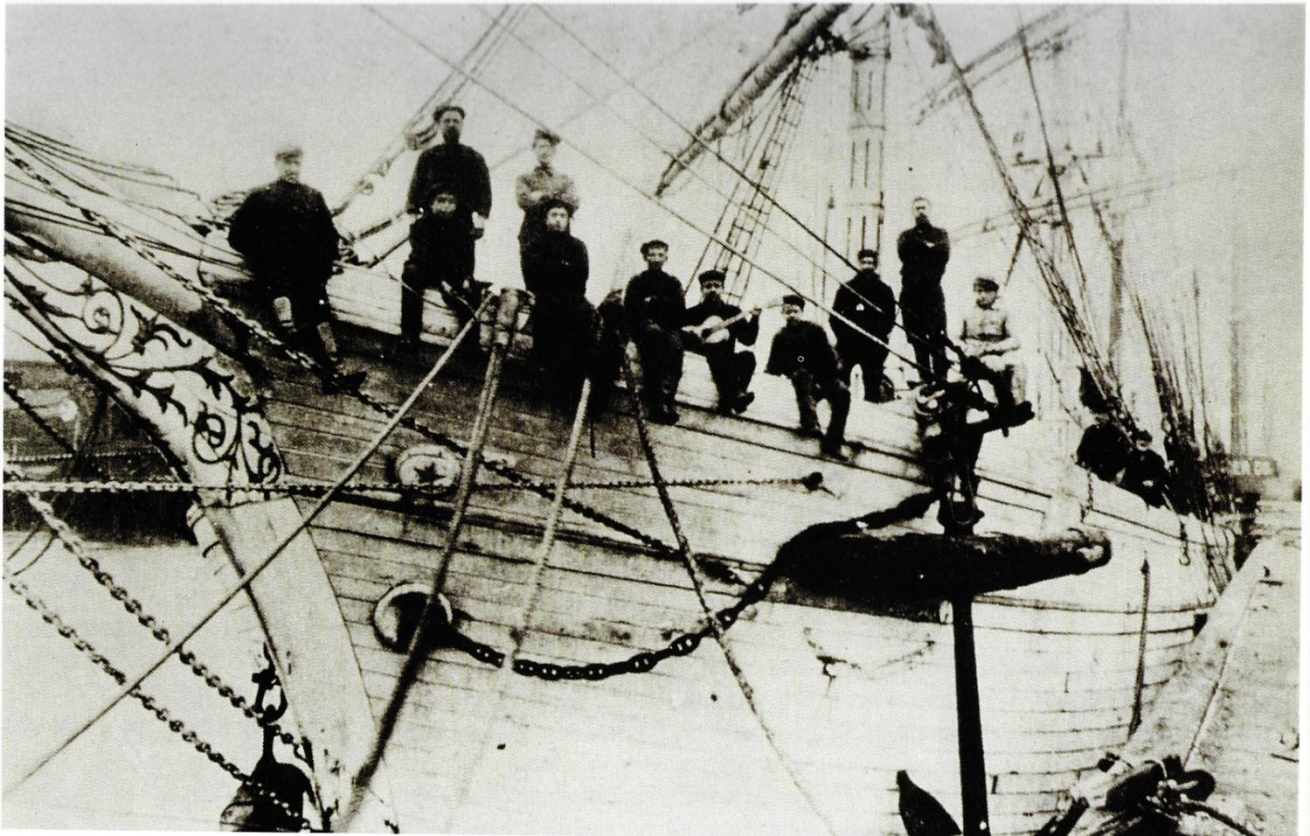
Sui libri di bordo dei vascelli spotornesi è facile leggere nomi di scali che vanno dal Nord Europa (Cardiff, Londra...) all'Oceano Indiano (Rangoon ...), dall'australiano New Galles (Newcastle) al Nord o Sud America. Per quest'ultima i nomi dei porti più ricorrenti erano quelli di Montevideo (Uruguay) , Buenos Aires (Argentina), Valparaiso (Cile), Callao-Lima (Perù) tanto da coniare il termine "Hornista", sinonimo di capacità e coraggio, per tutti coloro che doppiavano Capo Horn. E' questo la parte estrema del promontorio dell'omonima isola della Terra del Fuoco intorno alla quale convergono le forze marine e atmosferiche provenienti dall'oceano Atlantico, dal Pacifico e dalla corrente circumpolare antartica generando venti anche a 200 km/h e onde sino a 30 m. di altezza. Da sempre il passaggio è, ieri come oggi, per le imbarcazioni a vela, sinonimo di pericolo: il tributo in vite umane e in vascelli distrutti è stato grande nonostante la maestria degli uomini nel pilotare una nave a vela!

Nonostante il pericolo, i commerci tra la sponda atlantica e pacifica del Sud America erano proficui e numerosi e lo sono stati per tutte le marinerie europee sino all'apertura del canale di Panama (1914). La forte emigrazione ligure in quelle terre, specie Argentina, Uruguay, Cile ne è una testimonianza. Oggetto dei pericolosi trasporti erano carbone, grano, legname, ecc. Non ultimo il guano, caricato nei porti del Pacifico come zavorra per il viaggio di ritorno e rivenduto come fertilizzante.

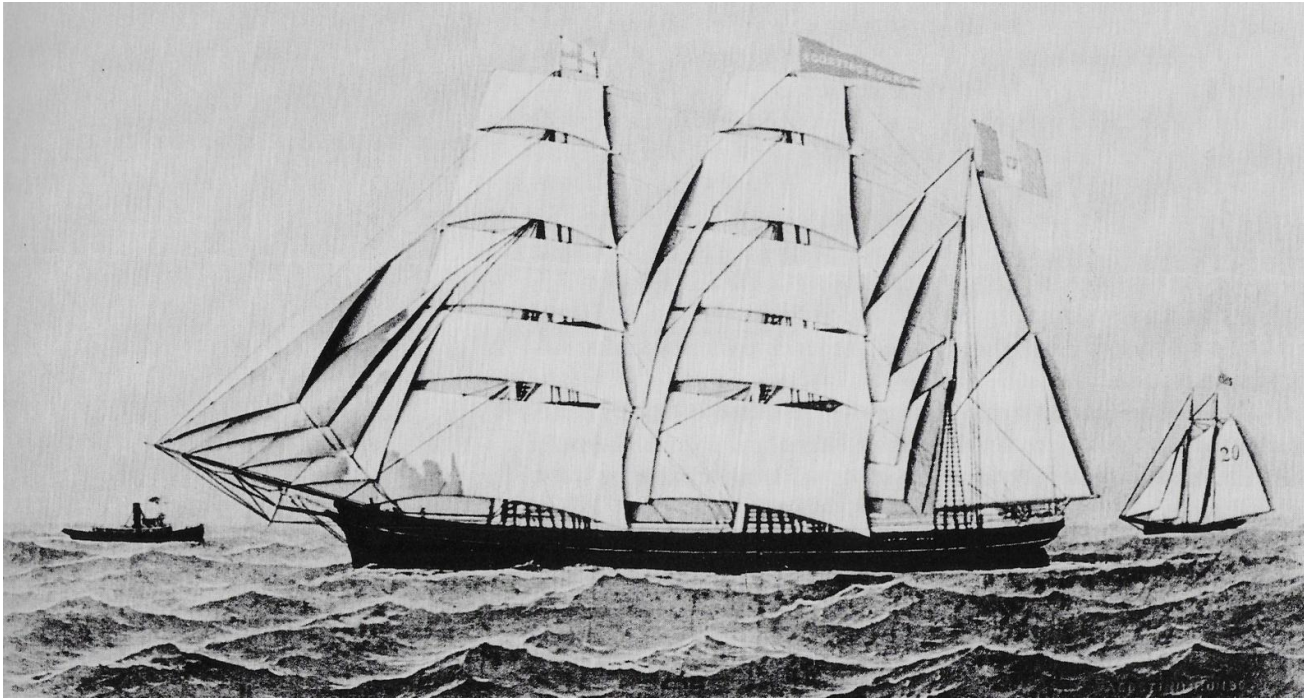
I traffici molto più remunerativi in confronto a quelli di piccolo cabotaggio tra le sponde mediterranee, hanno fatto parlare di "epoca d'oro dei velieri", epoca intensa ma di breve durata per il progredire delle nuove tecnologie e per lo scoppio della I^a guerra mondiale.



1875 - Costruzione del brigantino Anita Menotti nel Cantiere F.lli Cadenaccio a Spotorno: lunghezza mt. 56,10. Larghezza mt.10.50, altezza mt.7,15; legname di quercia e pitchpine; portata lorda tonn.957,79; valore dello scafo Lire 180.000. attrezzi Lire 150.000. Proprietario iniziale lo spotornese Giacinto Serrati con partecipazione del Cap.Antonio Magnone per 1 carato e 1/8. A seguito fallimento del Serrati, al Magnone passò la proprietà totale, pari a 24 carati. L'Anita Menotti era un bastimento abbastanza veloce: la distanza Buenos Aires – Pensacola (USA-Florida) fu coperta in soli 32 giorni. Nel periodo 1882-1883 la sua abituale la rotta era Cardiff – Rangoon trasportando carbone all'andata e riso al ritorno.



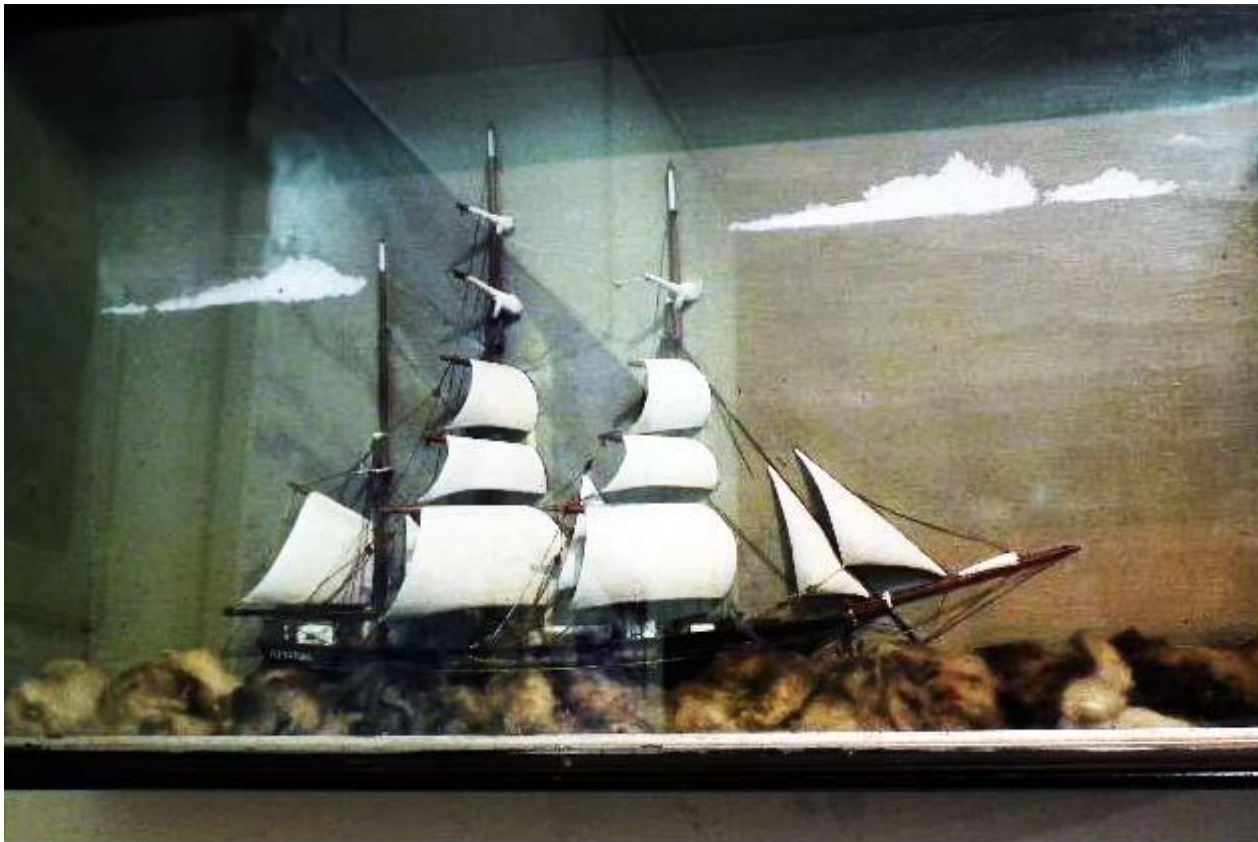
1904 – momento di riposo dell'equipaggio del brigantino Prosperino nel porto di Buenos Aires prima di affrontare il pericoloso Capo Horn. Il brigantino *Prosperino*, costruito e varato a Spotorno nel 1874 ebbe vita lunga come veliero d'altura in legno. Navigò fino al 1917 quando un sottomarino tedesco lo affondò in Mediterraneo.



Brigantino a palo *Agostino Rombo* costruito e varato a Spotorno nel 1882; tonnellata di stazza 807. Fu comandato dal Capitano Vincenzo Basso di Alassio per 17 anni consecutivi sino alla sua morte improvvisa nel porto di Manchester nel 1899. Ripreso l'eterno errare sul mare, navigò in sicurezza per complessivi venti anni durante i quali solcò tutti i mari e oceani del globo: doppiò sei volte Capo Horn e quattordici volte Capo di Buona Speranza. Il 1° settembre 1902 l'*Agostino Rombo* era alla fonda nella rada di Algoa (Sud Africa-Oceano Indiano) in attesa di poter scaricare quando un improvviso uragano portò morte e distruzione in tutta la rada e il brigantino spotornese, al pari di altre imbarcazioni, fu distrutto e dell'intero equipaggio si salvarono solo due persone.

Due dei numerosi modellini di imbarcazioni “ex-voto” esposti
all’Oratorio della SS. Annunziata di
Spotorno

Segno della profonda religiosità della gente di mare, espressione d’arte e di manualità e perizia costruttiva. Contemporaneamente tali modellini sono una fonte storica per la conoscenza delle diverse tipologie di imbarcazioni che hanno solcato i mari nel corso del tempo



Veliero “**Vittorina**” sul quale, nel 1886, trovò la morte lo spotornese Giovanni Peluffo, imbarcato come nostromo. Il Peluffo, senza figli, era marito di AnnaMaria Siccardi, sorella di Maria Siccardi la quale, nubile, in assenza di eredi, donerà alla morte (1945) l’ingente patrimonio familiare alla comunità spotornese con vincolo di assistenza ai bisognosi (l’attuale A.P.S.P. Opera Pia Siccardi-Berninzoni)



Ex voto donato dallo spotornese maestro d'ascia Vincenzo Fazio all'Oratorio della SS. Annunziata di Spotorno. L'iscrizione riporta "Tipo NAVE EPOCA XIX SEC". Era, questa, una tipologia costruttiva idonea alle traversate oceaniche ed eseguita anche nei cantieri ottocenteschi di Spotorno.

Parte I

La marineria del “Mare Nostrum”

Imbarcazioni di oggi e.....

Oggi vedere una regata velica è appassionante e motivo di richiamo per un folto pubblico: in particolare è una gioia se è possibile ammirare anche una delle Navi Scuola della Marina Militare Italiana la cui ammiraglia, la Amerigo Vespucci, è stata definita “la più bella nave del mondo”, espressione che ben riflette la maestosità della sua velatura e la caratteristica del suo scafo con le due fasce di colore bianco e nero che richiamano le due linee dei cannoni nei vascelli ottocenteschi, ai quali il progettista si ispirò.

Tuttavia, tutte le cosiddette “signore del mare”, sia piccole che grandi, sono fonte di emozione per la loro bellezza come lo sono anche i più modesti leudi e trabaccoli, anche se oggi non più in navigazione attiva, per i tanti ricordi che suscitano evocando un mondo “attuale” sino a pochi decenni fa.



Amerigo Vespucci – Nave scuola della Marina Militare Italiana

La maestosità della ampiezza velica è ben evidenziata nel modellino intagliato in un tronco di castagno dallo spotornese capitano di lungo corso Francesco Calvi in ricordo del servizio di addestramento su di essa prestato.

La “Amerigo Vespucci” è la nave scuola della flotta italiana deputata ad attività formative e addestrative degli allievi dell’Accademia Navale, attuate durante campagne di istruzione svolte nei mesi primaverili ed estivi in Mediterraneo e fuori.



Amerigo Vespucci

è un veliero dotato anche di motori a propulsione elettrica e diesel, e delle più sofisticate e moderne tecnologie di bordo.

La nave è in legno con fasciame composto da lamiere chiodate in acciaio di vario spessore; è dotata di tre alberi (il più alto, la maestra, 54 metri) più il bompresso di 18 metri con un "set" di 24 vele manovrate per mezzo di cavi, di diverso diametro, della lunghezza totale di circa 36 Km. La superficie velica, rigorosamente in tela olona (canapa e lino) di

spessore tra 2 e 4 millimetri, raggiunge a tutta apertura i 2650 metri quadri. La lunghezza della nave al galleggiamento è di 82 metri ma dalla poppa all'estremità del bompresso si raggiungono i 101 metri. La larghezza è di 21 metri considerando l'ingombro delle imbarcazioni (11) che sporgono dalla murata.

La nave completamente invelata può raggiungere la velocità di 14,6 nodi, misura ragguardevole considerando che il suo peso è pari a 4100 tonnellate.



Caratteristica della nave sono l'arabesco di poppa e i fregi di prua (*non visibili nella foto sopra riportata*) realizzati in legno ricoperti di foglia d'oro zecchino. A prua, realizzata in bronzo dorato, è ben visibile la *polena* che rappresenta Amerigo Vespucci, il grande navigatore e cartografo italiano, al quale la nave è intitolata.

La "Amerigo Vespucci" è l'Unità più anziana in servizio nella Marina Militare Italiana (costruita e varata a Castellamare di Stabia nel 1931) e nel luglio 2023 inizierà il suo secondo giro del pianeta, ambasciatrice nel mondo delle peculiarità italiane.

Palinuro

E' una nave della tipologia "goletta", gemella della "Amerigo Vespucci" anche se più piccola, destinata all'istruzione degli Allievi Sottufficiali.

Misura 69 metri in lunghezza fuori tutta e 10 metri in larghezza. E' armata anch'essa con tre alberi di cui quello prodiero, trinchetto, è armato con vele quadre mentre gli alberi di maestra e mezzana sono armati con vele di taglio (rande, frecce e vele di

strallo). A questi alberi si aggiunge il bompresso che sporge all'estremità prodiera armato con vele di taglio (fiocchi). Il trinchetto raggiunge l'altezza di 35 metri, l'albero di mezzana i 30 metri mentre la superficie velica è di 1000 metri quadri distribuiti su un "set" di 15 vele.

Costruita e varata in Francia nel 1934 originariamente come nave da pesca, venne acquistata dall'Italia nel 1951 e trasformata in nave scuola. Ribattezzata "Palinuro", fu affiancata alla "Vespucci" in sostituzione della Cristoforo Colombo ceduta alla Unione Sovietica in conto riparazione danni di guerra.

Al pari della gemella più grande anche la Palinuro si fregia di abbellimenti a poppa e a prua.





A prua della nave fa bella mostra di sé la *polena* raffigurante Palinuro, eroe della mitologia greca-romana raccontato da Virgilio nell’Eneide. Palinuro era l’esperto e fidato nocchiere della nave di Enea: il suo massacrante impegno nel gestire la nave contro la forza del mare e la volontà degli dei e il suo sacrificio della vita come voluto da Nettuno, dio del mare, permisero al troiano Enea di approdare sano e salvo sulle coste del Tirreno dando origine a quella che sarà la civiltà latina.

Il motto della nave ben rappresenta il lavoro del timoniere e la sua capacità di interpretare le correnti del mare e del vento: “Faventibus ventis”, “con il favore dei venti”.



Nave Italia

E' la terza nave scuola della Marina Militare Italiana, ex Swan Fan Makkum, varata a Danzica nel 1993 e iscritta nel naviglio militare italiano nel 2007. E' un veliero con armo classico a "brigantino goletta": con i suoi 61 metri di lunghezza è fra i più grandi al mondo nella sua categoria in servizio attivo di navigazione. Ha due alberi (trinchetto e maestro alto 45

metri) e una superficie velica di 1300 metri quadri. Può alloggiare fino a 24 ospiti oltre l'equipaggio.

La Nave è stata acquistata dalla Fondazione Onlus "Tender to Nave Italia", fondata nel 2007 a Genova, e ribattezzata "Italia". E' gestita in forma associata dalla Marina Militare Italiana e dallo Yacht Club Italiano ed è utilizzata per progetti di ricerca, terapia contro il disagio mentale e sociale, e formazione di operatori sociali.





La polena raffigurante un albatros, l'uccello dei mari in particolare quelli australi, ben esprime graficamente la missione della nave

Le polene

Le *Polene*, di cui le tre che ancora solcano i mari facendo sfoggio di sé sulle tre navi scuola della Marina Militare Italiana, sono sculture normalmente lignee poste sulla prua delle navi. Da secoli sono un elemento basilare delle imbarcazioni, seppur non necessario alla navigazione: esse rappresentano l'espressione del duplice sentimento di paura e sfida che da sempre lega l'uomo al mare. Le polene avevano un significato scaramantico contro le potenze negative del mare oppure erano un ossequio alle divinità marine positive: da qui figure di animali, spesso mostri, o figure umane, spesso femminili, dal volto ora seducente ora terrifico.

Dal XV° secolo inizia una radicale trasformazione con raffigurazioni di figure femminili, spesso dalla valenza religiosa, o del proprietario o capitano quale ostentazione di ricchezza e potere. L'aspetto artistico, con il barocco, prende il sopravvento e nei primi decenni del 1600 si modellano polene tanto elaborate e pesanti da incidere sulla stabilità dell'imbarcazione.

Dalla seconda metà del 1700 la dimensione dell'ornamento di prua si riduce progressivamente. Con la fine della costruzione di vascelli in legno (fine 1800-primi 1900) anche la modellatura delle polene cessa e la loro visione è, oggi, possibile solo nei musei ad esse dedicati.

-----.....-----.....-----

Il leudo

Il **leudo** è la tipica barca ligure nata nel Tigullio per sopperire alla mancanza di strade costiere e deputata al commercio e trasporto di cose, utilizzata sino agli ultimi decenni del Novecento. La semplicità della sua costruzione, unita alle ottime doti di tenuta del mare, ha fatto sì che i leudi siano stati gli ultimi velieri attivi nel Tirreno.

E' una barca a vela latina con albero inclinato verso prora e scafo affusolato idoneo sia per essere "tirata" sulla spiaggia sia per affrontare il mare aperto. Misura, in media, una quindici metri di lunghezza e ha una capacità di carico di una trentina di tonnellate: da sempre è stata usata per attività di cabotaggio sia lungo le coste tirreniche che nei collegamenti con le isole dell'Arcipelago Toscano, con la Corsica e la Sardegna. Nel periodo della pesca di acciughe e sarde, se il tempo lo consentiva, poteva anche raggiungere le coste di Tunisia e Algeria previa una sosta a Carloforte per rifornirsi del sale necessario alla salagione del pescato. I carichi ricorrenti erano ardesie dalla Val Fontanabuona, carbone dalla Francia, vino e olio ligure, formaggi sardi (specie pecorino), sale, vino dall'Elba, ceramiche albisolesi, ...

La costruzione degli ultimi leudi risale agli anni trenta del secolo scorso. Oggi, i pochi esistenti testimoniano il patrimonio marinaro, un tempo ricchissimo, della Liguria: sopravvissuti all'abbandono o recuperati da situazioni incredibili, restaurati da appassionati, sono tutelati e utilizzati per eventi culturali. Alcuni di loro: *San Agostino*: Costruito nel 1891, creduto perduto per quarant'anni è stato ritrovato nel 1999, irriconoscibile e pieno d'acqua nel porto di Piombino; *Felice Manin* dopo anni di abbandono è stato restaurato e ha partecipato ai festeggiamenti per il centenario della Statua della Libertà di New York, attraversando l'Oceano Atlantico con la stessa rotta seguita da Cristoforo Colombo; *Nuovo Aiuto di Dio*: Costruito nel 1924, durante la guerra fu affondato nel fiume Arno, recuperato e restaurato, oggi appartiene dell'associazione "Amici del leudo", che ha chiesto all'UNESCO il suo inserimento nel patrimonio dell'umanità; *Nuovo Sestri*: le prime notizie risalgono al 1913; all'ormeggio a Portoferraio, nel 1998, è stato danneggiato da una violenta mareggiata. Oggi appartiene all'Autorità Portuale di Savona.



Leudo con carico di botticelle di vino opportunamente bloccate per la sicurezza della navigazione. I carichi delle rinfuse (sabbia per l'edilizia, carbone, ecc) erano all'interno in appositi scomparti.



Particolari in un leudo:
dal timone allo
stivaggio delle merci

Il “**Bagnun di acciughe**” era il piatto principale preparato a bordo dei leudi che lasciavano la baia di Sestri Levante per approdare nei porti del Mediterraneo. Veloce ed economica, questa gustosa zuppa univa due ingredienti tipici della mariniera ligure e, soprattutto, levantina. Sono infatti presenti le acciughe e le gallette del marinaio, il pane dei naviganti!



Il trabaccolo

Il trabaccolo era una robusta navicella da carico tipica del Mar Adriatico presente in tutti i porti da Venezia alle Puglie e dall'Istria alla Dalmazia, alla Albania.

Già in uso dal 1700, aveva una capace stiva centrale con alto boccaporto, carena arrotondata, prora rigonfia, due alberi armati ciascuno con una grande vela "al terzo" colorata uniformemente, spesso in giallo ocra o mattone e comunque in colori vivaci a volte con simboli riferiti ai proprietari. Il rapporto lunghezza/larghezza classico era di 3 a 1 e tali caratteristiche costruttive garantivano alla navicella una notevole agilità di manovra e la rendevano particolarmente sicura: da qui la sua lunga fortuna e diffusione. La piccola nave, mediamente della lunghezza di 18-20 metri o poco più e con una portata di oltre 100 tonnellate di carico, poteva trasportare ogni tipo di merce dal carbone alla legna, dagli alimenti ai materiali per l'edilizia. Durante le due guerre mondiali il trabaccolo venne usato anche per operazioni belliche. Caratteristica vistosa di tale imbarcazione erano i due grandi occhi stilizzati, colorati e in rilievo, posti a prora: detti "occhi di cubia" e aventi lo stesso significato delle *polene*.

L'avvento delle imbarcazioni a motore, negli anni 30-40 del '900, ha determinato la scomparsa del trabaccolo da trasporto: oggi si tende al recupero dei pochi relitti rimasti come memoria di un grande patrimonio umano, culturale e lavorativo dei tempi passati.

Accanto al trabaccolo da trasporto esisteva anche il trabaccolo da pesca, versione più piccola e alleggerita rispetto al primo, adattato alle funzioni della pesca. Le dimensioni potevano variare dai 12 ai 18 metri di lunghezza. Comunemente era chiamato **barchetto**, in dialetto romagnolo **barchèt**.



Trabaccolo



Trabaccolo “Giovanni Pascoli” acquistato nel 1983 dalla Azienda di Soggiorno di Cesenatico e sottoposto a restauro conservativo. E’ oggi visibile nel porto canale della Sezione Galleggiante del Museo della Marineria di Cesenatico.

Costruito nel 1936 nel cantiere Rondolini di Cattolica è lungo metri 20,50 e largo metri 6,60; poteva trasportare 140 tonnellate di merce ed è la più grande barca conservata di questa tipologia.



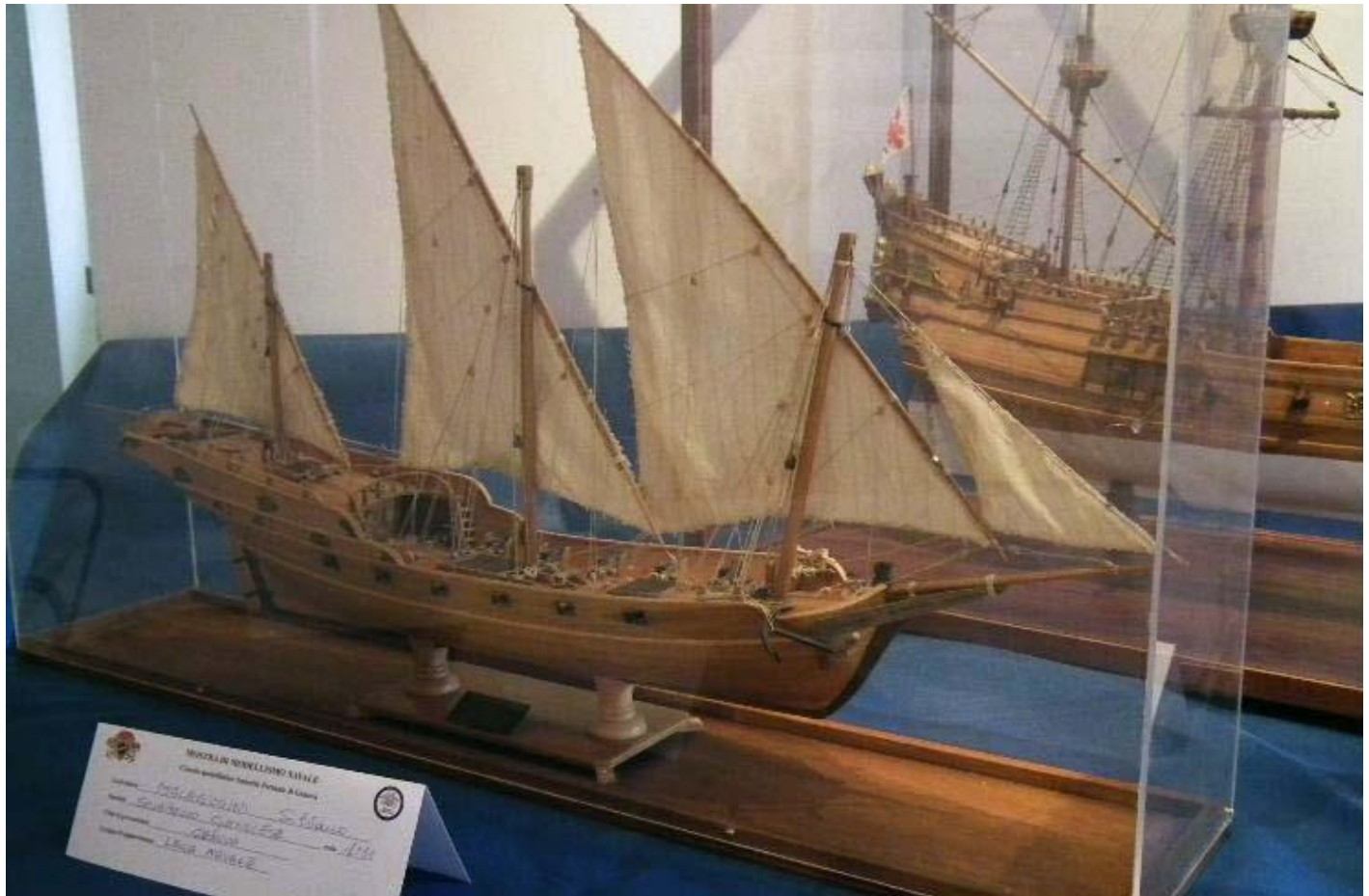
Particolare della prua con i due grandi occhi apotropaici in rilievo, tipici in queste imbarcazioni.

...imbarcazioni di ieri



Sciabecco

Imbarcazione a vela latina a imitazione dello sciabecco dei pirati di Barberia. Venne adottato prima dalla Marina di Livorno e poi da tutte le altre, con piccole differenze, per combattere i corsari con le loro stesse armi, cioè velocità e maneggevolezza delle imbarcazioni. I remi, in aggiunta alle vele, garantivano il prosieguo del viaggio anche con vento sfavorevole e, se non utilizzati, venivano agganciati alle estremità laterali della poppa.



Sciabecco genovese



Cantiere marocchino con uno sciabecco corsaro in allestimento



*Sciabecco
Particolari costruttivi a prora e a
poppa*





Galea Capitana Genovese in assetto di navigazione.

La **Galea** era imbarcazione destinata a uso sia militare che mercantile, mossa dalla forza dei vogatori e da uno o due alberi a vela latina. Da sempre utilizzata nel Mediterraneo. La forma lunga e stretta, ideale in battaglia, la rendeva maneggevole ma poco stabile e la obbligava a una navigazione sotto costa evitando mare grosso o tempeste.



La sua struttura rimase invariata per secoli; con l'affermarsi delle Repubbliche Marinare si passò da più remi per ciascun lato della nave (biremi o triremi) maneggiati ognuno da un solo vogatore ad un unico remo maneggiato da più vogatori per ogni banco su ciascun lato della nave. L'equipaggio poteva arrivare a 300-400 uomini. L'intera vita di bordo si svolgeva all'aperto, sul ponte, senza ripari. Unica eccezione la tenda di comando innalzata a poppa.



Sul lato sinistro della galea vi era un “banco” in meno occupato dal *focone*, cioè la cucina di bordo, mentre sulla passerella centrale, che correva da poppa a prua, si muovevano i marinai addetti alle vele e gli aguzzini impegnati a “stimolare” i rematori. Essi erano in massima parte schiavi, criminali comuni, prigionieri di guerra incatenati al banco di voga notte e giorno. Ma i rematori potevano anche essere uomini liberi volontari a stipendio, chiamati *bonavoglia*, che tuttavia sopportavano le stesse condizioni dei condannati: non per altro il termine galea generò la parola italiana galera. Sembra che anche alcuni spotornesi, spinti dalla povertà, scelsero di essere dei *bonovoglia*, salvo pentirsene poi amaramente .



Modelli miniaturizzati di **galee di diversa nazionalità** (veneziana, genovese, greca,...) la cui grandezza varia da pochi centimetri a un massimo 18-20 cm., realizzate con i materiali più svariati.

PARTE II^

Ieri e oggi

la marineria dei mari

al di là delle

Colonne d'Ercole



Giunca Cinese:

Antica imbarcazione del sud-est asiatico, già descritta da Marco Polo nel 1298. Il nome, si dice, derivi da “giunco”, uno dei legni usati per la sua costruzione, ma anche da una traduzione approssimativa fatta dai primi europei del termine usato nell’antico cinese o giavanese per identificare tale “nave”.

Nei primi anni del 1400 la dinastia Ming organizzò una intera flotta di giunche, adattate alla navigazione oceanica e non soltanto fluviale, chiamata “le navi del Tesoro” con la quale iniziò l’espansione cinese verso le coste indiane, arabe e africane, aprendo, di fatto, una “via della seta” marittima. Con tali navi commercializzava merci molto richieste e molto pagate dall’occidente in particolare spezie, oro e argento.

Caratteristica distintiva della giunca, sia a 2 che a 3 alberi, erano le vele quadre steccate cioè costituite da un intreccio di fibre vegetali mantenute rigide da stecche orizzontali di legno o bambù.

Tali vele erano spesso dipinte con immagini relative al tema degli otto immortali.

Il drago distingueva la provincia di Fukhien.

Vasa

Originale del vascello del XVII secolo recuperato dopo più di 300 anni dal suo affondamento. La costruzione del “ VASA” che significa “Nave di sua Maestà” fu ordinata da re Gustavo II di Svezia. Il vascello doveva rivaleggiare in magnificenza con gli altri vascelli che si stavano costruendo in varie parti di Europa per cui in corso d’opera fu ampliato in lunghezza e innalzato. Fu raddoppiato anche il numero dei cannoni: il tutto senza rispettare le regole costruttive



navali. A tali errori si aggiunse la volontà del Re di anticipare il varo che avvenne il 10 agosto 1628. Il vascello addobbato per l’occasione, caricato oltre misura con tutti i cannoni, numerose statue, quadri e molto altro scese in mare con equilibrio precario; ad un primo sbandamento ne seguì un secondo che fece imbarcare acqua dai portelloni aperti delle bocche da fuoco. Il vascello si inabissò velocemente a 120 metri dalla riva... Fu recuperato nel 1961: era adagiato in posizione eretta su un fondale sabbioso di 32 metri. Le acque fredde e poco saline del Baltico lo avevano conservato in modo quasi intatto. Dal 1990 è visibile nel VASA Museo, appositamente allestito a Stoccolma davanti al luogo dove fu costruito.



Soleil royal

Costruito nella seconda metà del XVII secolo, rientrava nei programmi del Re di Francia Luigi XIV di allestire una potente flotta per consolidare il suo dominio sui mari. Lungo 61 metri, largo 13 e con potenza di fuoco di 101 cannoni era un capolavoro di maestria costruttiva. Alle qualità nautiche sommava splendide decorazioni e sculture realizzate dallo stesso artista di corte

autore delle decorazioni alla reggia di Versailles. E proprio in onore al Re Sole la nave fu battezzata *Soleil Royal*. Varata nel 1670 a Brest, rimase pressoché inutilizzata sino al 1690 quando fu impiegata nella guerra della “Grande Alleanza” contro la flotta anglo-olandese. Dopo una prima vittoria, nel 1692 dovette soccombere nella battaglia di Le Hague, resistette tre giorni ma il 2 giugno, mentre era ancorata davanti a Cherbourg, un *brulotto* inglese (piccola imbarcazione incendiaria) lanciato contro la nave ne causò l’incendio che ben presto raggiunse il deposito munizioni. L’esplosione causò la distruzione totale della nave e la morte dell’intero equipaggio.



..elaborate decorazioni dorate sulle fiancate ben risaltavano sui colori dello scafo e sulle bocche da fuoco

Ugualmente dorate erano le sculture e i fregi a poppa così come la splendida polena a prua raffigurante una sirena che regge un globo, il simbolo della potenza di Luigi XIV, il Re Sole, allora in piena gloria.



Berlin:

Fregata del Brandeburgo, costruita nel 1674 nei cantieri Zeelan in Olanda.

Era lunga 23 metri e larga 6, armata con 12 cannoni da 2 lb più 6 cannoni da 5 lb. L'equipaggio era di 100 uomini.

La fregata Berlin fu una delle prime imbarcazioni da nolo e ciò in forza della formazione mercantile e commerciale che il futuro Grande Elettore del Brandeburgo, Federico Guglielmo, aveva assorbito durante la sua istruzione in Olanda, allora potenza del Nord Europa.

Infatti fu proprio Federico Guglielmo che, allorché successe al padre sul trono del piccolo e disastroso principato, vide nel commercio l'opportunità per far crescere il suo stato, gettando così le basi per lo sviluppo di una futura potenza che culminerà, durante il regno di suo figlio e successore, con la proclamazione del regno di Prussia.



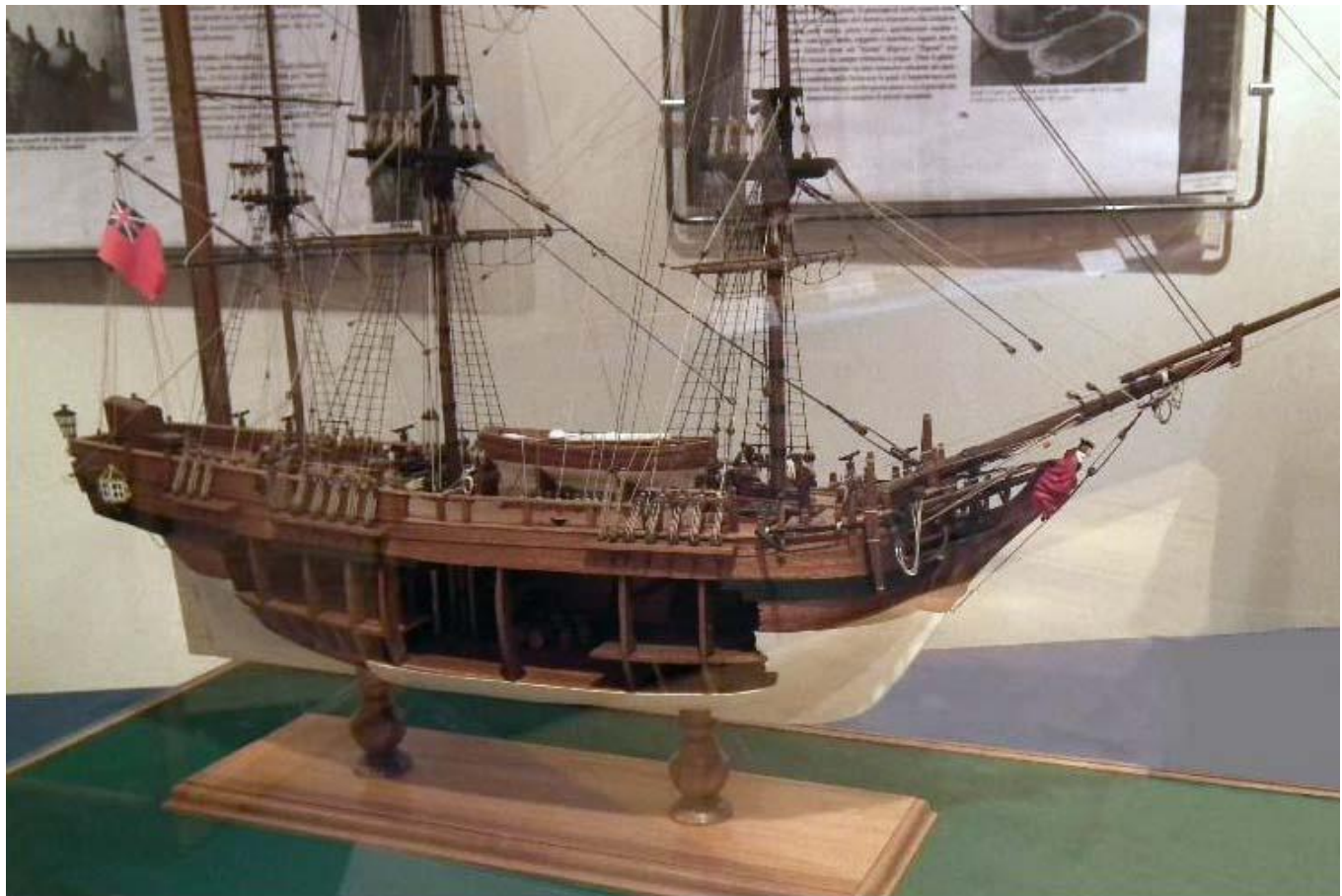


..... la complessità e precisione dell'alberatura del *Berlin* denota la grande perizia del modellista

Bounty

Nel XVIII secolo i viaggi di Cook e le scoperte fatte e le ricchezze trovate nelle isole del Pacifico avevano stimolato l'interesse della finanza inglese. In merito all'"albero del pane" descritto come molto nutriente e di coltivazione economica, la Società Inglese dei Mercanti delle Indie Occidentali pensò di poter incrementare il suo già fiorente traffico negriero. Acquistò il piccolo veliero *Bethia* per destinarlo al trasporto di circa 300 piantine di detto "albero" dalle isole della Polinesia alla Giamaica, allora possedimento britannico, con lo scopo di ottenere dallo loro coltivazione un alimento a basso costo per l'alimentazione degli schiavi. Tuttavia la lunghezza del viaggio che prevedeva il doppiaggio di Capo Horn richiedeva una nave predisposta con la giusta ventilazione e illuminazione, tale da garantire la sopravvivenza delle piantine sino al loro trapianto nella nuova terra.

La *Bethia*, pertanto, fu riadattata. Ribattezzata *Bounty*, il 23 dicembre 1787 salpò da Portsmouth al comando di William Bligh. Il programma di Bligh era di raggiungere Tahiti attraverso la rotta più corta, vale a dire doppiando Capo Horn, ma il *Bounty* si imbatté in una serie di burrasche che indussero il capitano, dopo 29 giorni di inutili tentativi e con un equipaggio sfinito dalla fatica, a cambiare rotta e far vela verso Tahiti doppiando capo Buona Speranza. La maggiore durata del viaggio, la durezza della disciplina da lui imposta, al limite della brutalità, generò un profondo malessere a bordo che non cessò neanche durante la sosta a terra. Ripreso il viaggio per il ritorno con un carico di più di 1000 piante accuratamente stivate sotto coperta, dopo 22 giorni di navigazione (28 aprile 1789) parte dell'equipaggio si ammutinò se pur in modo incruento: il capitano fu trasbordato su una scialuppa insieme agli uomini a lui rimasti fedeli e affidato al mare. Dopo giorni in balia delle onde, fu salvato e rimandato in patria. Il *Bounty*, invece, raggiunse l'isola di Pitcairn dove fu incendiato. Degli ammutinati non si ebbero più notizie.



Galeone **BOUNTY** (spaccato delle stive a indicare le modifiche apportate per creare ambienti idonei al trasporto di piante)



Kertz Atao:

nave “thonier” bretone del 1928 costruita a Concarneau.

Questo tipo di imbarcazione ebbe grande sviluppo agli inizi del '900 per le sue qualità marine.

Era usata per la pesca del tonno: ogni battuta di pesca durava circa 6 settimane, con 5 uomini a bordo.

Le battute di pesca si ripetevano più volte all'anno.



Valerian:

nave da pesca inglese varata nel 1923, uno degli ultimi grandi pescherecci a vela costruito a Brixham dopo la I^a guerra mondiale nel tentativo di rilanciare il settore della pesca. Aveva una eccezionale tenuta del mare grosso, oltre a una grande potenza velica necessaria per trascinare il pesante trave cui era attaccata la vela strascico e, insieme, avere la necessaria velocità per raggiungere rapidamente il mercato più vicino.



Pogoria:

Goletta di 50 metri varata a Gdynia nel 1980. La Pogoria è la Nave Scuola della Marina Militare Polacca, veliero che, al pari delle italiane Amerigo Vespucci e Palinuro, rientra nel novero delle poche navi a vela utilizzate da alcuni Stati per l'addestramento di ufficiali e sottufficiali delle rispettive Marine Militari.

Spigolando qua e là

***Modi di dire, notizie e curiosità dal mondo
della navigazione***

Storia e geografia di Capo Horn:

- Capo Horn deve il suo nome alla città olandese di Hoorn da cui partì nel 1615 la spedizione che aveva lo scopo di scoprire una rotta alternativa allo stretto di Magellano per raggiungere l'Estremo Oriente. Facendo tesoro dei suggerimenti, rimasti inascoltati, fatti nel 1578 dal corsaro inglese Francis Drake, la spedizione puntò verso la Terra del Fuoco. Il passaggio fu trovato ma le avverse condizioni marine non permisero una dettagliata esplorazione e mappatura della zona che avvenne soltanto 8 anni dopo. E ancora più tempo, causa le condizioni estreme di quella regione, occorse per scoprire l'Antartide, distante appena 650 chilometri (400 miglia) da Capo Horn, che fu scoperta ben due secoli dopo (1820) nonostante la moltitudine di navi transitate, nel Passaggio di Drake.



Pacifico.

- Capo Horn, sotto la giurisdizione cilena, altro non è che la punta estrema del promontorio sud dell'omonima isola della Terra del Fuoco. Alto 425 metri s.l.m. e spesso avvolto dalla nebbia, è per convenzione il punto più a sud del continente americano (latitudine australe 55°58') anche se, nella realtà, le piccole isole *Diego Ramírez* sono a circa 100 km più a sud-ovest di Capo Horn. Pure per convenzione, il meridiano che passa per il Capo Horn segna la linea di separazione sud tra l'Oceano Atlantico e l'Oceano

- Dopo l'apertura del canale di Panama (1914), il doppiaggio di Capo Horn non è più una rotta mercantile frequentatissima come in precedenza ma resta pur sempre una delle rotte marittime più veloci, pericolose e affascinanti a livello mondiale. Oggi il Capo, per le imbarcazioni a vela, è sinonimo di competizioni sulle lunghe distanze siano esse regate veliche o circumnavigazioni in solitaria. Un protagonista che merita di essere ricordato è il velista italiano, naturalizzato ligure, Giovanni Soldini che il 31 dicembre 2012 a bordo del monoscafo Maserati VOR 70 ha tentato un nuovo record sulla rotta storica New York-San Francisco passando per Capo Horn. Dopo aver percorso 13219 miglia nautiche,

il 16 febbraio 2013 ha tagliato la linea del traguardo sotto il Golden Gate Bridge di San Francisco aggiudicandosi il record della Rotta dell'Oro (47 giorni 0h 42' 29").

Quaranta Ruggenti e Cinquanta Urlanti:

Le espressioni Quaranta Ruggenti (*Roaring Forties*) e Cinquanta Urlanti (*Furious Fifties*) sono state coniate dagli inglesi all'epoca del passaggio dei grandi velieri da Capo Horn. Esse indicano le condizioni marine



Cartina geografica raffigurante la fascia "quaranta ruggenti" e "cinquanta urlanti"

avverse entro la fascia dal 40° a 50° parallelo e dal 50° al 60° parallelo latitudine sud dovute ai forti venti provenienti da ovest per lo scontro, amplificato dalla assenza di terre emerse, di aria calda proveniente dagli oceani con quella fredda proveniente dall'Antartide. Tali venti sono così pericolosi che le navi che navigano verso est., per evitarli, tendono a rimanere sopra il 40° parallelo.

Ma per superare Capo Horn occorre spingersi in prossimità del 56° parallelo!!

Le espressioni sopra richiamate derivano dall'unione del numero del parallelo, Quaranta o Cinquanta, abbinato al rumore che il vento produce sibilando attraverso gli alberi, il sartiame e la velatura delle imbarcazioni che assomiglia a un ruggito sui 40° e a un grido sui 50°.

Gergo marinaro:

La tradizione voleva che un marinaio che avesse superato senza danno alcuno il passaggio di Capo Horn (un "Hornista") potesse indossare un anello d'oro all'orecchio sinistro. Altro privilegio era quello di poter cenare con un piede sulla tavola; la possibilità di posizionare anche il secondo piede era riservata ai marinai che avevano attraversato anche Capo di Buona Speranza. "Ossario" era il contenitore con l'acqua potabile a disposizione dei marinai per dissetarsi nel quale venivano miscelati estratti di limone, tè e zucchero di canna per mascherare il gusto dell'acqua stagnante e come antiscorbutiche. Una superstizione bretone vietava di pronunciare la parola "coniglio" a bordo perché portava sfortuna, compreso il naufragio.

La musica:

Ai tempi della marineria a vela, il canto dei marinai aveva la funzione di dare ritmo e sincronizzare il lavoro di squadra. Capo Horn era un tema ricorrente nelle canzoni dei marinai e una icona nella cultura marittima. Ancora oggi Capo Horn è rimasto nell'immaginario collettivo tanto da ispirare opere artistiche di ogni tipo.



Nella musica leggera italiana Capo Horn è citata nel titolo dell'album di Jovanotti *Lorenzo 1999* ma anche nel testo del brano *Velasquez* di Roberto Vecchioni. Francesco Guccini nel brano *L'ultima Thule* contenuto nell'omonimo album così canta: *"Io che ho doppiato tre volte capo Horn e ho navigato sette volte i sette mari e ho visto mostri ed animali rari, Dov'è la ciurma che mi accompagnava e assecondava ogni ribalderia? Dove la forza che la circondava? Ora si è spenta ormai, sparita via..... Ma ancora farò vela e partirò io da solo, e anche se sfinito, la prua indirizzo verso l'infinito che prima o poi, lo so, raggiungerò"*

L'Alimentazione:

Rifornire e gestire la cambusa di un veliero non era cosa facile tenuto conto della grande durata dei viaggi e della difficoltà nella conservazione degli alimenti.

Elementi fondamentali erano l'acqua e le gallette del marinaio, ovvero il pane dei naviganti, oltre ad animali vivi per il fabbisogno di carne e uova. Impasto di farina e acqua, forma rotonda e schiacciata, una volta cotte le gallette si conservavano per mesi. Durissime e senza sale per evitare di assorbire umidità, venivano consumate ammorbidite in acqua o in zuppe varie; venivano pure utilizzate per la preparazione del "Bagnun di Acciughe" (tipica "zuppa" preparata sui leudi), del "Cundiggiun", del "Cappon Magro" o del meno elaborato "Cappon de Galera" (che era il pasto dei rematori delle galee).

La galletta era un tipo di pane noto già nell'antichità: presso i romani esisteva quella per marinai e quella per soldati; negli scavi di Pompei si sono trovati interessanti reperti in merito e Cristoforo Colombo in una missiva a Isabella di Castiglia relaziona circa l'approvvigionamento di tali "gallette". Oggi le gallette, fatte come una cinquantina di anni fa, sono diventate un prodotto di nicchia difficile da trovare.

I nodi marinari:

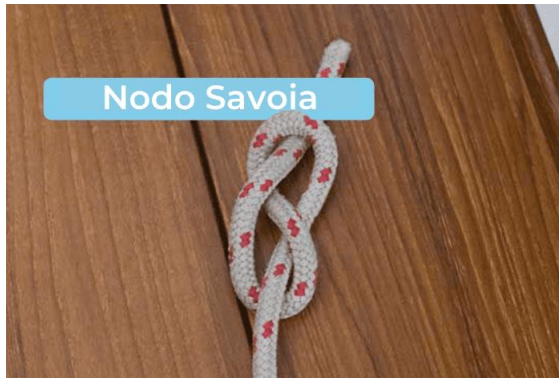
Nel mondo della navigazione la conoscenza dei vari nodi marinari è fondamentale in quanto facilitano la vita di bordo garantendo la giusta ed efficace gestione dell'imbarcazione.

I tipi di nodo sono numerosi, ognuno con uno scopo specifico: ogni marinaio conosce bene l'utilità di usarne uno specifico in ogni specifica occasione.

Importanti sono i **nodi di arresto** tra cui il più conosciuto è il *nodo Savoia* che per la sua classica forma a 8 e anche *detto nodo ad otto o nodo d'amore*. Deve il nome alla sua presenza nello stemma della casata reale dei Savoia. Considerato uno dei nodi più affidabili, il nodo Savoia è utilizzato anche nell'alpinismo, nella speleologia, per collegare una corda all'imbragatura e in genere nelle manovre di assicurazione.

Altrettanta importanza hanno i **nodi di giunzione** tra cui il *nodo piano* (usato tra cime dello stesso diametro), il *nodo bandiera* (tra cime di diverso diametro), il *nodo inglese* (tra due cime di piccolo diametro, utilizzato nel settore della pesca), il *nodo vaccaio*, spesso usato nelle decorazioni marinaresche, e i **nodi di accorciamento**, utili qualora non si disponga di cime della giusta lunghezza oppure di cime danneggiate. In quest'ultimo caso, con il *nodo margherita*, molto diffuso in passato, si può utilizzare solo una parte della

cima eliminando dalla tensione la parte danneggiata oppure accorciare una cima evitando di tagliarla. I nodi **ad occhiello**, chiamati anche **gasse d'amante**, sono considerati tra i più sicuri perché impossibili da sciogliersi quando sono in trazione. Usati nelle manovre di ormeggio e anche in contesti non marinari, sono il tipo di nodo più conosciuto e diffuso dopo il nodo Savoia. L'origine del nome delle *gasse d'amante* si ipotizza risalga al nome della parte terminale della cima detta "amante", secondo quanto riportato da antichi manuali, mentre l'origine della tecnica del nodo potrebbe essere l'Antico Egitto essendo stata riconosciuta una forma molto simile alla gassa d'amante nel materiale archeologico della barca solare di Cheope.



Macramè, il pizzo dei nodi:

Il **macramè** è un merletto creato secondo un'antica tecnica di nodi senza l'ausilio di aghi o altro. Il termine deriva dall'unione delle **parole arabe** "mahrana" e "rame" che significano rispettivamente "frangia" e "nodo". Le origini più remote di tale tecnica **di annodatura** coincidono con le origini della **tessitura** stessa e con le soluzioni ideate dai tessitori per "finire e chiudere" il lavoro, ovvero con la creazione di **frange**. L'uso di **frange annodate** come ornamento di abiti è testimoniato già in **fregi assiri** del IX secolo a.C.; nel XIII

secolo i tessitori arabi creavano complessi copricapo per proteggere i loro cavalli dalle mosche e per decorare le loro dimore.

Il mondo occidentale, si dice, conobbe i primi esemplari realizzati con questa tecnica grazie al bottino dei crociati ma, un'altra ipotesi forse la più veritiera, dice che l'arte del macramè fu importata dai marinai genovesi che la copiarono dal mondo arabo, la riprodussero durante le lunghe ore di navigazione e la immisero nei circuiti commerciali del medioevo. Tale teoria è suffragata dal fatto che la maggiore diffusione del macramè si ebbe proprio in Liguria.

Intrecciando e annodando a mano una serie di fili verticali si può comporre qualsiasi figura di fantasia. In origine tale pizzo era realizzato in cotone opaco molto resistente; in seguito il filato grezzo fu sostituito da fili di lino sempre più sottili e così il macramè divenne una trina preziosa. Le donne liguri la usavano per impreziosire capi di corredo e come bordura per gli asciugamani, tanto che in genovese antico l'asciugamano veniva detto macramè. Chiavari legò il suo nome a questo pizzo.

Oggi il vero macramè è una lavorazione a rischio "estinzione" poiché non può essere eseguita da macchine: è sinonimo di grande eleganza e romanticismo rendendo unici gli abiti e i tessuti a cui viene accostato. Basta pensare agli abiti da sposa indossati da personaggi quali Lady Diana o Grace Kelly!



I venti, le correnti e le rotte migratorie e commerciali:

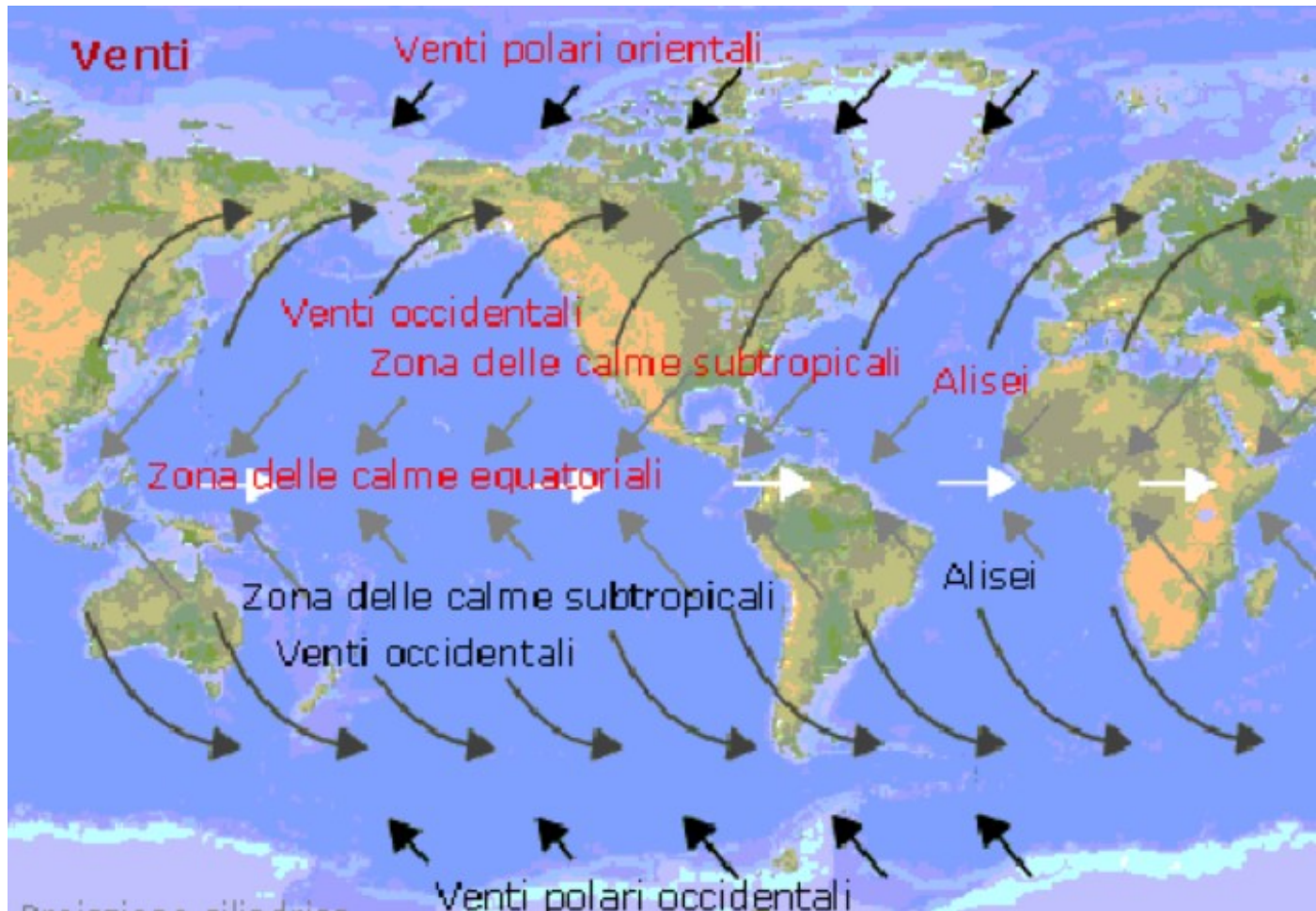
La velocità per un veliero era un elemento di fondamentale importanza: nei commerci, in guerra o, soltanto, per allontanarsi al più presto da una tempesta. Scartando la forza umana dei rematori, il pensiero corre subito all'altra forza motrice che è l'aria, ovvero i venti siano essi deboli, forti o assenti. Ogni loro intensità era sfruttata da un veliero attraverso le vele: grandi superfici veliche posizionate su alberi sempre più alti per approfittare dell'aria che si muove più velocemente scorrendo lontano dall'attrito con la superficie del mare; vele larghe per imbrigliare nelle bonacce anche il più leggero alito di vento; vele alte e strette montate in modo tale da poter "risalire" il vento e navigare anche con venti contrari, navigazione quest'ultima particolarmente difficoltosa che costringe il veliero a tenere una andatura di bolina, ovvero procedere a zig zag presentando la prua in modo angolato rispetto alla sua direzione.

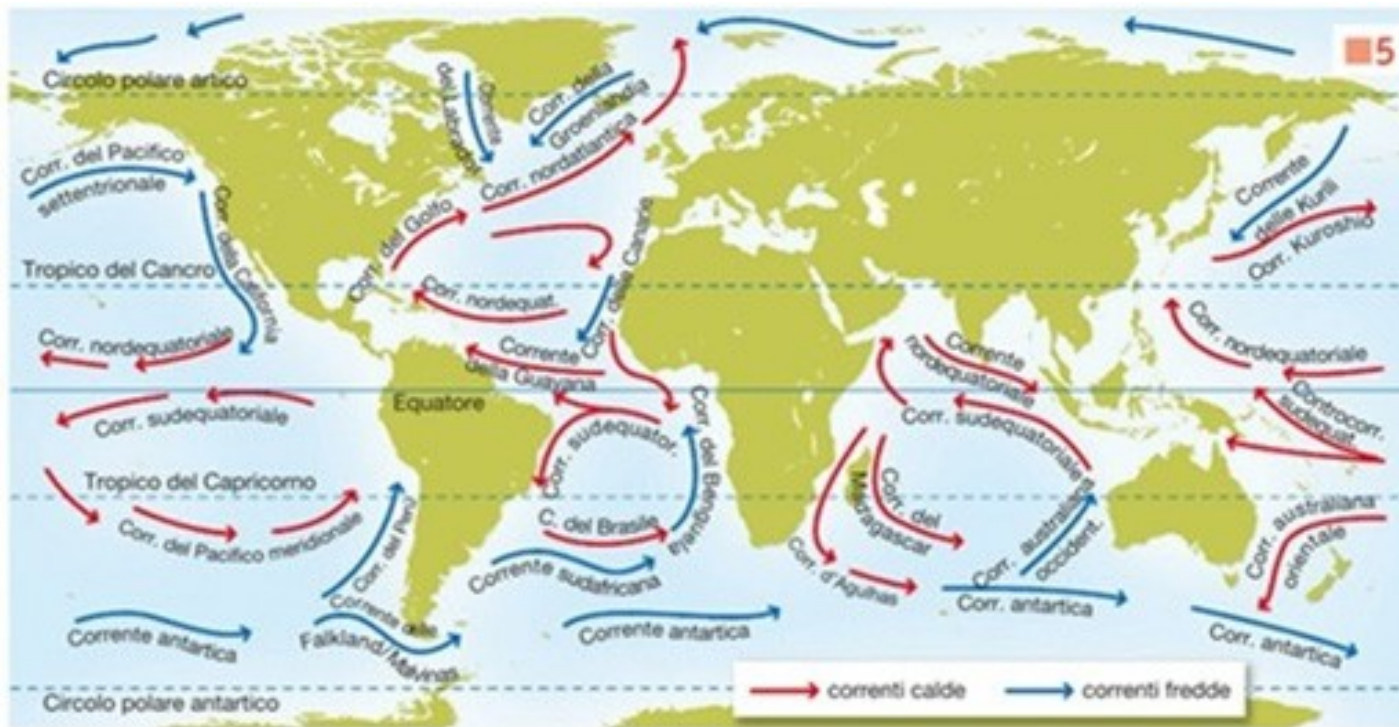
Ma alla forza del vento i velieri dovevano anche sommare la forza delle correnti marine di superficie, veri nastri trasportatori del mare: è stato calcolato che una corrente marina di soli 2 nodi può far avanzare una nave di quasi 90 km in un giorno!

Lo sfruttamento dei venti e delle correnti marine hanno portato a scoperte geografiche, prima, e poi all'apertura di "strade" commerciali e migratorie.

Il confronto tra una carta geografica e una carta nautica dei venti dominanti e delle correnti racconta in modo esauriente le vie dei grandi traffici di merci e dei flussi migratori europei verso le Americhe.

Uno dei circuiti più battuti portava dalla penisola iberica, sfruttando l'aliseo portoghese, alle Isole Canarie e, da lì, grazie agli alisei di nord-est alle coste dell'America Centrale dalla quale era possibile risalire a Nord, sfruttando i forti venti occidentali che soffiano tra il Nord America ed Europa Settentrionale, oppure scendere lungo le coste dell'America Meridionale. Rimanendo sui circuiti dell'emisfero australe, con i venti occidentali delle alte latitudini meridionali, si poteva raggiungere il Sud Africa con la scelta o di risalirla per tornare in Europa o, doppiare Capo di Buona Speranza per raggiungere le mitiche isole delle spezie del medio Oriente oppure restare nell'estremo sud raggiungendo l'Australia, la Nuova Zelanda e ritornare a Capo Horn dal Pacifico.





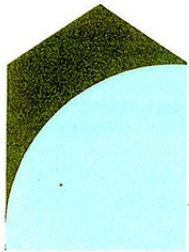
Si ringraziano tutti coloro che hanno partecipato alla mostra di modellismo compresi coloro le cui imbarcazioni non sono state citate in questa presentazione. Ad essi, alla loro passione, ai loro studi sulle antiche tecniche costruttive e alla loro alta manualità questa mostra vuole rendere il giusto omaggio.

Bibliografia :

Spotorno in vela-storie di mare e di uomini di Giuliano Cerutti

Spotorno – Fogli d’album di Domenico Astengo e Giuliano Cerutti

Si Ringraziano gli sponsor per il loro contributo



ASSOCIAZIONE
ALBERGATORI
Spotorno

VIA AURELIA 42- 17028 SPOTORNO (SV)
TEL. 019.74.53.79
www.spotornohotels.it



**Le nostre spiagge
per la tua vacanza
da Bandiera Blu**

VIA AURELIA 42
17028 SPOTORNO (SV)
TEL. 019.74.53.79

BLACK BULL

**BARRISTORANTE
PIZZERIA PANINOTECA**

**VIA GARIBALDI, 83
SPOTORNO (SV)
TELEFONO 019.745900**

immobiliare **CASAVITA**
intermediare...
Il partner giusto da ogni punto di vista...



**Alessandro
Spampinato**

Perito Tecnico
Agente Immobiliare

17028 - Spotorno (SV) - via Garibaldi, 68
Tel. 019.9482760 - Cell. 392.0655693
www.immobiliarecasavita.it



email: casavitaintermidiare@gmail.com
P. IVA: 01577450099 - C.F.: SPMLSN74S101480M - R.E.A. SV - 158707
PEC: immobiliarecasavita@confcommerciopec.it

Studio Calvi
amministrazione condominiale

Studio associato Calvi

via Mazzini 29

17028 Spotorno

tel. 019.746058 - fax 019.4502186

e-mail: studioassociatocalvi@libero.it

e-mail certificata: studioassociatocalvi@pec.it

*Villa
Imperiale*
Hotel ★★★
terre di mare RISTORANTE

Tel. 019.745.122
info@villaimperiale.it
www.villaimperiale.it
Via Aurelia, 47 - 17028 Spotorno (SV)

HOTEL MEDITERRANÉE
BIKE HOTEL SPOTORNO

Via Rapallo 3
17028 Spotorno (SV) Italy
☎ +39 019 745189
📞 333 8136730
www.hotelmediterranee.net
info@hotelmediterranee.net

ristorante trattoria

ÙPeo

original ligurian food®



Via cavour 36/17028 spotorno (sv)
Tel: +39 3471178152

Citterio Immobiliare

www.citterioimmobiliare.com

GENOVA - FINALE LIGURE - SPOTORNO



Stefano Remiddi

349 1695014

iscrizione ruolo agenti immobiliari 201105

Finale Ligure
Vico Cosmelli 1
Tel/Fax
019 690.922

Spotorno
Via Delle Strette 11
Tel/Fax
019 747.017



Da sempre, nel Centro Storico di Spotorno, a 50 metri dalla spiaggia

BAR
CAFFETTERIA
GELATERIA
APERITIVI
PICCOLA RISTORAZIONE



Via Siccardi, 2 - Spotorno
Piantina: L6
Tel. 393 705 1835

www.infospotorno.com/excelsior



Excelsior

Ristorante
Pizzeria

Via Garibaldi, 35 - SPOTORNO (SV)
Info e prenotazioni Tel. 019.7415603



Pesce fresco tutti i giorni - Pizzeria
Dehor esterno per il periodo estivo - Periodo invernale chiuso il Martedì

EDILGIULIO S.R.L.



Ristrutturazioni in genere
pavimenti/facciate

UFFICIO:
Vico Flavio Gioia 4
Spotorno-17028

P.iva:01844780096

TEL.3475404725/edilgiuliosrl12@libero.it

HOTEL RIVIERA



Q
OSPITALITÀ ITALIANA
ALBERGO

SPOTORNO
Riviera delle Palme

HOTEL RIVIERA



Via Berninzoni, 24 - 17028 Spotorno (SV)

Tel. +39 019 741044

Fax +39 019 747782

E-mail info@rivierahotel.it



© ReadyService - Tel. +39 010 662914 - www.ready-service.it



www.rivierahotel.it





PRODUZIONE PROPRIA

- GELATI
- CRÊPES
- YOGURT SOFT
- TORTE GELATO E SEMIFREDDI
- GHIACCIOLI E GRANITE
- FRAPPÉ E FRULLATI
- GELATO SU STECCO



C/o Villa la Carlina
via Puccini 2
17028 Spotorno SV
C.F.92098270090

postmaster@spesturno.it
pontorno@pec.spesturno.it

Archivio Storico Spotornese
www.spesturno.it

pixartprinting

Finito di stampare nel giugno 2023
presso la tipografia online
Pixartprinting di Quarto d'Altino (VE), Italy

Storia di Capo Horn:

Capo Horn deve il suo nome alla città olandese di Hoorn da cui partì nel 1615 la spedizione che aveva lo scopo di scoprire una rotta alternativa allo stretto di Magellano per raggiungere l'Estremo Oriente.

Facendo tesoro dei suggerimenti, rimasti inascoltati, fatti nel 1578 dal corsaro inglese Francis Drake, la spedizione puntò verso la Terra del Fuoco. Il passaggio fu trovato ma le avverse condizioni marine non permisero una dettagliata esplorazione e mappatura della zona che avvenne soltanto 8 anni dopo.

E ancora più tempo, causa le condizioni estreme di quella regione, occorre per scoprire l'Antartide, distante appena 650 chilometri (400 miglia) da Capo Horn, che fu scoperta ben due secoli dopo (1820) nonostante la moltitudine di navi transitate, nel Passaggio di Drake.

