



**Circolo Nautico Portosalvo "Girolamo Vitolo"
Marina di Pisciotta**

Marina di Pisciotta, 4-5 settembre 2010

Conferenza

**Vela Latina:
*da strumento di lavoro
a occasione di sviluppo***





4 settembre

ore 19,00

Saluto di **Eugenio Marino**

Presidente del C.N. "Portosalvo G. Vitolo"

RELATORI:

Paolino Vitolo

C.N. "Portosalvo G. Vitolo"

Storia della Vela Latina

Alberto Senatore

Associazione "dal Mare ai Monti" - Salerno

Il Valore della Tradizione

Giovanni Cammarano

C.N. "Portosalvo G. Vitolo"

Esperienze di Vela Latina di un mastro d'ascia

Luigi Gatto

Titolare Agenzia "Cilento Viaggi" - Palinuro

Vela Latina e Sviluppo Turistico

Carmine Montuori

Sezione Lega Navale Italiana - Marina di Pisciotta

Coastal Rowing 1954

MODERATORE:

Nello Tambasco

C.N. "Portosalvo G. Vitolo"



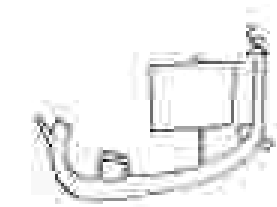
Storia della vela latina

L'origine della vela si perde nella notte dei tempi, così come quella della navigazione in generale. La navigazione nacque quando l'uomo primitivo si accorse che il mare, piuttosto che un ostacolo, poteva diventare un aiuto per i suoi spostamenti: un pezzo di legno, galleggiando sull'acqua, si muoveva con molto minore sforzo di uno stesso legno trascinato sulla terra. Prima ancora della ruota fu inventata la piroga, cioè la prima barca.



L'uomo primitivo dovette accorgersi pure che il vento, che agitava i rami degli alberi e che spingeva quello stesso legno galleggiante, poteva aiutarlo nella fatica di remare. La prima testimonianza certa di una barca a vela risale a circa 6000 anni fa: alcune ceramiche dell'Egitto predinastico (4000 a.C) riportano

disegni di barche con sopra dei grandi rami frondosi, che avevano evidentemente funzione di vela (fig. 1). Una semplice frasca era però poco efficiente e presto fu sostituita con stuoie di fibre vegetali intrecciate e poi finalmente con tessuti di forma quadrata o rettangolare. Nacque così la barca a vela quadra, costituita essenzialmente da un pezzo di tessuto rettangolare



sospeso ad un albero mediante un pennone orizzontale. Un esempio, tratto sempre dalla ceramica vascolare egiziana, è quello di fig. 2, proveniente da un vaso dell'Alto Egitto del 2900 a.C.

La vela quadra iniziò così la sua lunga vita, non cessata del tutto neanche oggi, visto che alcuni esempi sopravvivono in zone particolari, come il lago di Como, con la sua cosiddetta "gondola" (fig. 3), tipica imbarcazione da trasporto.



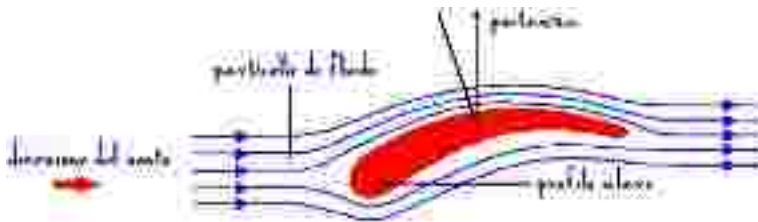
Gli antichi navigatori si accorsero presto che la vela quadra aveva almeno due grossi difetti: primo, richiedeva molta forza e molto personale per essere correttamente gestita; secondo, funzionava bene solo con vento a favore. Il primo problema fu facilmente risolto, grazie alla grande abbondanza di mano d'opera dei tempi antichi, dove



spesso sulle navi lavoravano gli schiavi. Basti pensare alla parola "galera", che in origine rappresentava solo una grande imbarcazione, ma che ormai nell'uso comune indica correntemente un luogo di pena. Il secondo problema, la difficoltà a "risalire" il vento, come si dice comunemente, fu risolto almeno parzialmente con l'uso dei remi. Tutte le antiche navi sia greche che romane, oltre alla vela, avevano più file di remi. Basti ricordare le possenti triremi da guerra con cui l'antica Roma conquistò tutto il Mediterraneo, trasformandolo in quello che fu chiamato il "Mare Nostrum".

L'uso dei remi e dei rematori, veramente a buon mercato perché si trattava essenzialmente di schiavi e prigionieri che venivano addirittura incatenati ai remi, non è però una vera soluzione del problema di andare contro vento. Usare i remi significava semplicemente rinunciare ad andare a vela. Vediamo quindi di sviscerare il problema della navigazione a vela non a favore di vento, cioè quella che in termine marinai si indica come navigazione di bolina. Mentre è intuitivo il fatto che una barca con vela possa navigare con un vento a favore, che in parole povere la spinge, non è altrettanto intuitivo come essa possa avanzare se il vento non è favorevole o è addirittura contrario. L'intuizione, però, se non suffragata dall'esperienza, può portare a conclusioni sbagliate. Già gli antichi marinai si accorsero che, orientando opportunamente la loro vela quadra, potevano avanzare velocemente anche se il vento non era perfettamente in poppa. L'intuizione ci porterebbe a dire che ciò sarebbe possibile fino a quando il vento non ruotasse al traverso, cioè perpendicolarmente alla direzione del moto della barca. Un vento al traverso non ha la possibilità di spingere la barca nella direzione giusta; peggio ancora se il vento ruota ulteriormente fino a provenire da prua. Eppure i marinai si accorsero che, orientando la vela di taglio rispetto al vento o, come si dice, "stringendo il vento", potevano far avanzare la barca fino ad una certa angolazione limite, superata la quale la vela si sgonfiava e non portava più.

Solo molto più tardi, alle soglie dell'evo moderno, gli studi di Leonardo da Vinci sul volo degli uccelli cominciarono a chiarire il funzionamento della vela. Un'ala di uccello ed una vela non sono infatti molto diverse. Viste in sezione possono essere rappresentate come in fig. 4:



Le particelle di aria che investono la vela sono costrette a separarsi in due flussi, l'uno superiore (secondo l'orientazione della figura), l'altro inferiore. La forma della vela costringe i due flussi a percorrere due cammini di lunghezza differente. In particolare quello superiore deve fare più strada per ricongiungersi a quello inferiore e quindi deve andare più velocemente. Leonardo ed altri (tra cui il grande matematico Eulero) intuirono che questa differenza di velocità avrebbe prodotto effetti interessanti, ma fu lo scienziato svizzero Daniel Bernoulli, vissuto nel settecento, che codificò questi effetti nel teorema (o principio) che porta il suo nome. Secondo il principio di Bernoulli, la pressione e la velocità di un fluido non viscoso ed in moto non turbolento sono inversamente proporzionali. In parole povere, se aumenta la velocità, diminuisce la pressione e ciò fa sì che, nei filetti fluidi della fig. 4, l'aria che passa sopra, più veloce, abbia una pressione inferiore a quella che passa sotto, più lenta. La differenza di pressione si traduce in una spinta obliqua (indicata dalla linea nera in grassetto) che ha una componente verticale ed un'altra componente nella direzione del moto. Nel caso dell'ala dell'uccello (o anche di un aereo) la componente verticale serve per sostenere l'uccello (o l'aereo) nell'aria, nel caso della barca a vela tende invece a spingere la barca di lato, cioè, come si dice, a farla "scarrocciare". Lo scarroccio è ovviamente dannoso ed è perciò contrastato dalla deriva, un piano verticale posto sotto la barca o anche a lato, nel caso di certi tipi di derive mobili. Quella che serve per la barca a vela è la componente della differenza di pressione nella direzione del moto, che miracolosamente fa avanzare la barca anche contro vento. Da notare che, entro certi limiti, l'effetto descritto si auto-esalta. Quando una barca, anche a motore, avanza nell'aria calma si crea, come è evidente quando ci si rinfresca su un motoscafo o su una motocicletta in una giornata afosa, il cosiddetto vento apparente. Ora, il vento apparente si crea anche se la barca



a vela avanza contro vento per effetto del principio di Bernoulli e quindi il vento totale che investe la barca e che la fa avanzare è maggiore del vento reale. Questo è il motivo per cui le andature di bolina o al traverso sono più vantaggiose di quelle con il vento in poppa. Con queste ultime, infatti, poiché la barca avanza col vento, il vento apparente tende ad annullarsi e la barca perde di velocità. Per ovviare a questo problema, nelle barche moderne esistono vele speciali, come lo spinnaker, che riproducono in qualche modo il principio di funzionamento delle antiche vele quadre. Dopo questa divagazione di tipo prettamente scientifico, torniamo alla nostra vecchia vela quadra. Gli antichi marinai si accorsero che, per stringere il vento, dovevano orientare la vela "di taglio" rispetto ad esso; un po' come appare nella fig. 4 di cui abbiamo parlato prima. Essi si accorsero però che, così facendo, solo la parte centrale della vela lavorava bene, mentre i lembi del quadrato



rimanevano inoperosi ed anzi cominciavano a svolazzare con grave danno per l'andatura della barca. La soluzione intuitiva fu quella di tagliare i lembi dannosi, ottenendo prima una vela trapezoidale, poi una vela triangolare. Era nata così la vela latina, il cui nome, secondo la corrente di pensiero più diffusa, non ne indica la provenienza dai lidi di Roma, ma piuttosto la forma "trina", cioè triangolare. La prima testimonianza storica di questo tipo di vela si ha in un bassorilievo su una lapide ritrovata nel porto del Pireo e conservata al Museo Archeologico Nazionale di

Atene. Essa risale al 150 d.C. ed è rappresentata in fig. 5. Nella figura si notano perfettamente l'albero e l'antenna che sostiene la vela ed anche un grande timone laterale che doveva fungere probabilmente anche da deriva mobile.

Nonostante che la vela latina, cioè triangolare, sia apparsa già nel II secolo d.C., come testimonia il suddetto reperto, la sua vera diffusione si ebbe soltanto cinquecento anni dopo, con l'espansione araba del VII secolo. Gli arabi non si riferirono però all'antico modello greco, ma si limitarono ad importare e a diffondere nel mediterraneo una barca a vela di origine indiana, che essi avevano visto appunto nell'oceano Indiano e precisamente nel golfo di Oman. La vela latina si diffuse a tal punto, anche dopo la Reconquista, da diventare la vela tipica del mar Mediterraneo, soppiantando la vecchia vela quadra.



I vantaggi della vela latina sono evidenti. Per la sua forma triangolare stringe meglio il vento, permettendo alla barca di risalirlo ad un angolo ben più stretto di quello delle vecchie vele quadre. Poi, per il fatto di essere inferita ad un'antenna trasversale rispetto all'albero e più leggera e sottile di quest'ultimo, riesce ad assorbire meglio le raffiche improvvise e incostanti caratteristiche del nostro mare. Mentre una raffica improvvisa costringe l'equipaggio di una nave a vele quadre ad effettuare la complessa manovra di terzarolare la vela (cioè impiccolirla imbrogliando e legandone un lembo), nel caso della latina la raffica fa flettere l'antenna e la superficie di vela esposta al vento diminuisce automaticamente e inoltre la vela stessa porta di meno perché assume una forma più concava. Ciò porta l'ulteriore vantaggio che la vela latina richiede un equipaggio ridotto per il suo governo, con conseguente minor costo di navigazione.

A fronte di questi vantaggi la vela latina presenta però due svantaggi che ne decretarono con tempo il declino. Il primo è che l'antenna, su cui la vela è inferita, viene issata o a destra o a sinistra dell'albero. A seconda dell'andatura il vento può provenire o da destra o da sinistra della barca. Ciò significa che, a meno che non si predisponga un sistema che consenta di spostare l'antenna da una parte all'altra, ci sarà un bordo (cioè un lato da cui si prende il vento) più vantaggioso dell'altro. Se l'antenna sta a sinistra dell'albero, il bordo più vantaggioso è quello in cui il vento proviene da destra o, come si dice, con le "mure a dritta". In alcune grandi navi del passato fu predisposto un sistema per spostare l'antenna da un lato all'altro quando bisognava cambiare di mura: lo spostamento si otteneva ponendo l'antenna in posizione verticale e facendola ruotare con tutta la vela attaccata nel lato opposto a quello in cui si trovava prima. E' evidente che si trattava di un lavoro complesso e massacrante anche per un equipaggio addestrato. Per questo motivo la maggior parte delle barche a vela latina non consentono di spostare l'antenna durante la navigazione e perciò hanno un bordo più vantaggioso dell'altro.



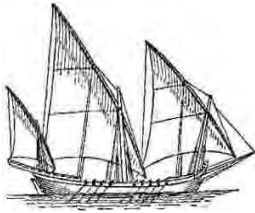
Il secondo svantaggio è che, a differenza delle vele quadre, un albero può portare una sola vela latina ed è quindi difficile invelare sufficientemente una grossa nave.



Per i suddetti motivi dopo il cinquecento cominciarono ad entrare nel Mediterraneo le vecchie vele quadre che erano sopravvissute negli altri mari nordici, ma con delle innovazioni notevoli che le resero molto più vantaggiose. Era nata la nave cosiddetta "cocca" (dal germanico "cog"), dotata di vele quadre, ma con un'attrezzatura denominata bolina che consentiva di spostare la parte inferiore della vela verso prua per stringere meglio il vento e con un albero orizzontale a prua denominato bompresso che consentiva di spingere ancora di più la vela verso prua, migliorando ulteriormente le prestazioni (vedi fig. 6). La cocca, detta anche cocca anseatica, perché molto usata nei trasporti commerciali delle città del mare del Nord e del mar Baltico partecipanti appunto della Lega Anseatica, in pochi anni soppiantò la vela latina, tanto che alla fine del '500 quest'ultima era quasi scomparsa. Tanto per citare un episodio, delle tre caravelle di Cristoforo Colombo, solo una, la Nina, aveva due vele latine, ma durante una sosta alle Canarie fu modificata con l'installazione di vele quadre.

All'interno del Mediterraneo però, dove i venti sono più incostanti, la vela latina continuò a mantenere una certa supremazia, anche se confinata al naviglio mercantile minore e alla pesca.

La rinascita della vela latina si ebbe di lì a poco a causa della recrudescenza della pirateria, male endemico del Mediterraneo, che però di accentuò con la caduta di Costantinopoli in mano turca nel 1453. La pirateria, considerata sui litorali cristiani un flagello da combattere con ogni mezzo, era invece non solo tollerata, ma addirittura incoraggiata nella parte meridionale del Mediterraneo, dove essa costituiva l'unica fonte di reddito delle Reggenze di Tripoli, Tunisi e Algeri e dove era protetta e sovvenzionata dall'impero ottomano. Ai pirati barbareschi si unirono poi i corsari, che svolgevano le stesse azioni violente sulle coste, ma col permesso e la legittimazione di principi e governanti. Le navi usate per queste azioni piratesche furono, manco a dirlo, vele latine, alle quali erano stati apportati ulteriori perfezionamenti. In particolare risultarono molto efficaci gli sciabecchi, scafi lunghi e sottili armati con tre grandi vele latine, che, essendo anche dotati di remi, erano molto adatti alle azioni piratesche o corsare ed anche, ovviamente, al contrasto delle stesse.



Un classico sciabecco è rappresentato in fig. 7. Si noti come la lunghezza virtuale della nave, dal punto di vista del piano velico, sia stata notevolmente accresciuta dalla presenza del bompresso a prua e del castello di poppa.

La potenza di questa nave è testimoniata tra l'altro dalle imprese del corsaro napoleonico Giuseppe Bavastro, da Nizza, che con il suo sciabecco non esitava ad abbordare le navi da guerra inglesi. Egli nel 1783 al largo di Gibilterra, con l'*Intrépide*, un modesto sciabecco armato di tre soli cannoni, catturò le navi della Royal Navy inglese *Astrea* e *Mary Stevens*, che avevano una potenza di fuoco complessiva di ben trenta cannoni, cioè dieci volte superiore.

L'ultimo sciabecco rimasto in servizio come nave da guerra a vela latina fu la *Beatrice* del regno di Sardegna, che fu radiata nel 1834. Tuttavia fino ai primi del novecento il neonato regno d'Italia mantenne in servizio nel mar Rosso una flotta di sambuchi arabi (a vela latina), con compiti di repressione del contrabbando e di sorveglianza.



Venute a cadere le esigenze di tipo militare la vela latina sopravvisse ancora per un secolo, come mezzo di lavoro e di trasporto. Tutte le persone di una certa età ricordano certamente i numerosi "barconi" adibiti al trasporto di materiali da costruzione, che effettuavano il piccolo cabotaggio lungo i nostri litorali. Una vecchia fotografia della

Marina di Pisciotta ci mostra proprio un'immagine che una volta era familiare, ma che oggi appartiene solo ai nostri ricordi (vedi fig. 8).

La vela latina oggi non è più uno strumento di lavoro, né uno strumento di guerra. La presenza della più efficiente vela marconi l'ha relegata in una nicchia storica anche nel campo sportivo e della nautica da diporto. Ciononostante molti sportivi continuano a considerarla un mezzo prestigioso e di elite, che unisce al fascino eterno del mare il sapore di un passato e di una storia che non tramonterà mai. La regata delle Tre Torri rinnova ogni anno questi splendidi ricordi, perché rimangano sempre vivi e presenti nei nostri cuori.

Paolino Vitolo C.N. "Portosalvo G. Vitolo"
Marina di Pisciotta



VELA LATINA DA STRUMENTO DI LAVORO A OCCASIONE DI SVILUPPO.

Chiedo scusa se parto da molto lontano, il titolo della relazione nella sua apparente brevità e densità pone tantissime domande che partono da un contesto il mediterraneo, brodo di cultura di tutte le culture e culla di tutte le religioni.

Perché si va per mare? è possibile navigare? quali credenze, superstizioni, pensieri, idee dettate dalla fede religiosa o ragione hanno facilitato o rallentato l'andar per mare? chi ha dato il coraggio ai popoli del mediterraneo di navigare nell'antichità, nel medioevo, nel rinascimento?

L'arte della navigazione ha sempre incuriosito la gente di terra. Salomone, mille anni prima di Cristo, diceva che la rotta di una nave in mezzo al mare era meraviglia troppo grande: superava la sua comprensione.

Le basi della navigazione moderna sono in quei periodi: il mondo antico, il quattrocento e cinquecento e gli uomini fondamentali: Aristotele, Tolomeo, Plinio, Strabone, Averroè, la Bibbia, il cardinale Piccolomini poi papa Pio II, Revelli, B. Diaz, Colombo, Copernico, Montaigne, le repubbliche marinare e principalmente Genova.

Quarant'anni 1480-1520, settant'anni porto di Genova 1557-1620, carestia di Genova 1591, i nordici, porto franco dei grani 1609 hanno creato l'economia mondiale attuale, con termini moderni il global ed il glocal di oggi.

*MARE IMMAGINATO, PENSATO, NAVIGATO
GLI UMANISTI E LE SCOPERTE GEOGRAFICHE*

Un libro fondamentale sprone di Colombo "historia rerum ubique gestarum" di Enea Silvio Piccolomini e poi papa Pio II che rende tutta la tensione della ricerca di acque e terre incognite il problema immane della navigabilità e l'unione di storia, geografia ed antropologia. I principali ispiratori di questa opera fondamentale: il monito di Tolomeo in apertura alla sua "geografia" che aveva avvertito come principalmente possa guidarci l'istoria delle peregrinazioni e viaggi altrui, dalla Bibbia la terra, piccola isola sperduta nell'oceano. Dal racconto della Genesi e dal salmo 104: in un unico luogo le acque -l'oceano avvolgeva l'ecumene con una sterminata massa d'acqua.



Aristotele ripreso da Averroè - i continenti erano assai estesi rispetto a ciò che diceva la bibbia e Tolomeo, per Aristotele il mare che separava la Spagna dall'India fosse di limitata ampiezza, Imago Mundi Di Pietro D'Ailly inizio quattrocento cancelliere della università di Parigi ed uno dei padri del concilio di Costanza.

Le chiose di Colombo su queste due grandi sintesi cosmografiche ci dicono il suo grande lavoro intellettuale e cancellano la vulgata di sprovvisto e fortunato navigatore.

Dietro papa Pio II e d'Ailly Strabone, Plinio, Solino, Annone.

Bartolomeo Diaz, il primo arrivato all'estremo meridionale dell'Africa: quod coperitur aqua, modicum est India est prope Hispaniam. Mare Indicum non mare internum pensate a Dante.

Solino riportato da papa Pio II diceva: "omne mare, quod ab India usque in Africam cingit, navigabile affirmavit."

Così grazie al coraggio - poteva essere accusato di blasfemia ed al lavoro intellettuale di Colombo principalmente e di altri si passa dalla Terra Piatte del 1480, dalla cosmografia dantesca in cui il viaggio si ferma al 1492 scoperta dell'America alla sfericità della Terra sancita definitivamente nel 1523 dai superstiti di Magellano con la nave Vittoria della prima circumnavigazione per cui il viaggio, lo spazio da finito diventa infinito. Un grande, Dupont nel suo saggio "Espace et humanisme" osservava che l'espace du retour n'est que'une idée e force, e' il senso profondo di un atteggiamento creatore, - "l'exemple antique est une certitude de puissance humaine: il libere toutes les audaces...."

Ultima considerazione da far osservare al di là dei dogmatismi di sempre di tutte le epoche fino alla scoperta dell'America c'è coesistenza di vecchio e di nuovo, un ideale di conoscenza unificata l'astrologia capace d'inquadrare le scienze fisico-matematiche, la biologia, la medicina e la religione.



LO SPECCHIO DEL MARE

“il Mediterraneo”, questo mondo di una sessantina di giorni, e’ sicuramente, grosso modo, una weltwirtschaft, un economia mondo, un universo in se’. non tutto vi e’ ordinato in modo rigido ed autoritario, ma vi s’intravedono le grandi linee di un ordine, cosi’ ogni economia-mondo accetta un centro, una regione decisiva che imprime l’impulso alle altre e, da sola, stabilisce l’unita’ che e’ in causa.

Evidentemente nel secolo XVI come nel XV, quel centro Mediterraneo e’ il quadrilatero urbano, Venezia, Milano, Genova, Firenze, un’evoluzione visibile sposta il centro di gravita’ da venezia quando il secolo comincia, a genova, dove esso si stabilisce luminosamente tra il 1550 ed il 1575.” pagina tratta da Fernand Braudel .

Genova, crocevia epocale e’ incarnato da C.Colombo, l’avventura umana di colombo e’ la stessa di genova ed e’ una storia come le molte del cercar fortuna.

Il suo primo tentativo e’ condizionato dall’esotico, dall’oriente e va verso levante lontano in quanto il levante vicino e’ impraticabile per ragioni politiche e geografiche, si ferma a Chios (un’isola retta dalla maona-unasorta di societa’ consortile), l’inconbenza degli ottomani lo fa desistere.

Chiuso il levante, l’interesse economico di Colombo ed i genovesi si sposta verso il ponente, citare Colombo significa chiamare in causa i liguri. Si e’ prima genovesi e poi marinai per necessita’.

Essere genovesi significa essere erranti, in un perenne viaggio spesso in mare come in terra, in levante come in ponente, come in settentrione seguendo il pendolo della storia abbandonando il passato per il nuovo magari con difficolta’, a malincuore “mugugnando”. si e’ stati marinai sempre allora piu’ di ora per necessita’, con l’avvento del motore una piccola parte e’ marinaio per piacere. l’analisi delle componenti principali della marineria genovese del quattrocento si fonda sulla razionalita’. la cultura del mare e’ costruita su un fondamento di razionalita’ esula dal rapporto personale del mare ed e’ cultura della navis non la cultura del piscator.



La cultura della navis e' spirito prometeico, navi grandi con 300-400 persone senza istinto, esperienza di mare, senza saper nuotare, e' quasi tutta gente di montagna costretta con la forza o attratta dalla "paccottiglia". e'. grande cabotaggio che richiede carte nautiche, strumenti nautici che verranno inventati e perfezionati, grandi capitani ed ufficiali di mare, doti imprenditoriali e commerciali, elite di professionisti "naucleri, calafatii, magistrii ascie, bombardieri-compiti precisi e definiti.

Nasce a genova sulla navis l'etica del lavoro collettivo e si trasferisce parimenti sull'altra sfera marittima propria alla citta' genovese, il mondo del portus.

La cultura del piscator si fonda su abitudini antiche, sui sentieri millenari di pesca, sull'istinto di mare.

E' piccolo cabotaggio. nessun strumento tecnico di navigazione. Fondamentalmente e' spiaggia, paesino costiero, orto, una miscela di contadino-marinaio a limite della sussistenza-sopravvivenza-verga docet.

Il portus per i genovesi del tardo medioevo non e' un ancoraggio, una baia accogliente, e' il "il molo" mezzo km di scogliere in acque profonde e murature-una parvenza di difesa -con il mare che demolisce e gli uomini riedificano.

Papa Pio II -il piccolomini- dice cosi' : "lo protegge un molo che si dice sarebbe costato poco piu' se fosse stato fatto d'argento tanto infatti la profondita'. Nasce la prima straordinaria testimonianza di una tecnologia moderna del mare (le palificate, i marangoni, le draghe, le sigogne (lunghe pali a bilanciere, un secchio detto bugliolo per agottare l'acqua al fine di permettere agli zappatori-fino a 25°- di scendere nel fondo melmoso detto laboriero. Un lavoro durissimo. In tre quarti di secolo 1557-.1620 spendono mezzo milione di allora, una enormita'.

Il ruolo di Genova nella rivoluzione nautica del medioevo e' indubbio. i numeri parlano : un flotta che arriva nel 1530 a 30.000 tonnellate la guerra agli ottomani e' anche business, le galee da guerra fanno salire gli equipaggi fino a mille marinai, da cambresis a lepanto e' un tutto un offrire galee da guerra alla spagna da parte dell'ammiraglio doria e gli altri nobili e mercanti genovesi.

Perche' i genovesi sono cosi' innovativi ? e' la scelta del ponente (piu' atlantico che mediterraneo) ed il business della guerra (da navis a galee da guerra) poi come tutte le cose entrambe le scelte saranno la fine di genova e di tutto il Mediterraneo.



Di fronte ad un levante ostile per mare e distanze, un tirreno sotto la minaccia di nemici ed amici fino al giorno prima sono necessitati a scegliere un ponente lontano (la catalogna era concorrente temibile ed affermato) la giovane castiglia dove, come dice sempre braudel, si uniscono componenti mediterranee ed atlantiche.

L'atlantico e' ben diverso dal mediterraneo, la bussola, il portolano, l'ampolletta, la carta nautica non bastano, navigando al largo verso nord con nebbie, foschie, maree, secche, correnti, in cui anche la navigazione astronomica non serve diventa vitale lo scandaglio ed i rutter (portolani particolari dei popoli nordici).

La scelta del ponente lontano opera quindi una rivoluzione nautica e tutti gli strumenti nautici sono un'invenzione collettiva, un work in progress, una straordinaria esperienza del mare.

1591-anno di tremenda carestia e fame per genova che si vede costretta a servirsi di bretoni, fiamminghi, olandesi per portare grano. Popoli che sotto le tempeste atlantiche costruiscono navi leggere, molto marine con poco equipaggio, veloci. Insomma nuove tecnologie costruttive soppiantano le antiche, le grandi lente navi mediterranee dei genovesi, veneziani, ragusei. una nuova economia-mondo con un nuovo centro irrompe nel mediterraneo con i nordici che la fanno da padroni.

Crisi si' ma rigenerazione, si esce dal medioevo e si entra nell'eta' moderna.

Ultima nota : la cultura articolata e complessa dei nordici si fonda sulla geografia degli olandesi, la navigazione speculativa degli iberici, l'esperienza e pratica degli inglesi, l'estetica dei pittori fiamminghi (il loro gusto paesaggistico: le marine).

Veniamo all'oggi cosi' gravido di passato.

A grandi linee, quasi volando, fra luci ed ombre abbiamo delineato perimetri storici, politici ed economici, su come il centro di economia-mondo sia passato da venezia a genova e definitivamente ai nordici ed il quadrilatero urbano di Venezia, Milano, Genova, Firenze sia diventato parigi, londra, amsterdam, citta' anseatiche. Come l'identita' sono importanti per lo sviluppo di economia -mondo su come la navigazione s'intreccia con la religione, la storia, l'economia, la filosofia e massimamente la geografia.



Le parole chiave :grande cabotaggio-piccolo cabotaggio prevalentemente il nostro sud fino al novecento ha scelto il suo sviluppo nel piccolo cabotaggio dopo per merito di armatori coraggiosi anche il grande cabotaggio che c'era ma non grandi numeri. Riprendendo la nozione braudeliana di economia-mondo il centro e' stato ed e' sorrento,spartiacqua fra il golfo di Napoli e Salerno.

L'identita' del passato,del presente.

La nostra riflessione sulla comunita' marittima del sud, della Campania ed in particolare dei golfi di napoli e salerno come paradigma del sud del mediterraneo, sul perche' piccolo cabotaggio, sul perche' vela latina da trasporto per il passato ,sul perche' vela latina per il futuro parte da due premesse geografiche una indiretta,l'altra diretta che abbiamo desunto dall'amico di mare giovanni panella.

La prima: la diva, a pieta' mossa anch'ella, fattasi a me vicina,mi volse cosi' la parola : "o di laerte,figliodivino, scaltissimo Ulisse, ora alla rapida nave ritorna e alla spiaggia del mare. Prima di tutto,in secco traete la nave alla spiaggia e nelle grotte ponete gli attrezzi ed il carico tutto; Poscia ritorna qui coi tuoi prediletti compagni".

Odissea,canto decimo.

Un mondo senza porti,navi leggere atte ad essere tirate a secco,spiaggia unico sito tecnico-commerciale.

Sorrento e' come se fosse un'isola,a nord Napoli,a sud Salerno, Monte Faito, propaggine dei monti Lattari, propaggine dell'Appennino Meridionale, l'orografia dei luoghi Sorrentini e' come quella ligure spinge verso il mare.

Si diventa marinai per necessita',per i liguri, per i sorrentini, per gl'isolani del mondo piu' degli altri.

Le faticose 15-20 miglie con cui si possono' spezzettare le distanze delle isole e dei paesi costieri del golfo di napoli e salerno,le difficolta' del trasporto su strada(poche strade,difficolta' altimetriche,malaria,brigantaggio piu' temuto dei saraceni,mezzi di trasporto insufficienti) fanno preferire la via del mare.

Braudel osserva un dato straordinario del Mediterraneo che al di la' della concorrenza economica,della rivalita', delle diverse religioni e razze rimane "un mare aperto"



Ecco spiegato perche' da noi si sceglie la cultura del piscator e non della navis. Il che vuol dire e lo ripeto: abitudini antiche di padre in figlio, sentieri millenari di pesca guidati dall'istinto di mare.

Piccolo cabotaggio, navigazione costiera-piccolo naviglio prevalentemente feluche, gozzi, varchette .le maestranze tecniche e commerciali sono le stesse della cultura della navis e del porto ma tragicamente non sviluppano l'etica del lavoro collettivo.le uniche che lo faranno per poco o per molto diventeranno grandi Amalfi, Napoli, Sorrento, Salerno .

La cultura della navis e' fundamentalmente talassocrazia e si fonde sul trasporto a tonnellate di grano, legna, sale, minerali, vino, olio, spezie.la societa' della sete.

La cultura del piscator non e' talassocratica(ad eccezione di amalfi) si fonda sulla pesca consumata localmente,sul vino,sull'olio,sulle derrate alimentari in particolar modo il limone, la pozzolana.

ALBERTO SENATORE
Associazione "Dal Mare ai Monti" Salerno



ESPERIENZE DI VELA LATINA DI UN MASTRO D'ASCIA

Il tema di quest'anno ha toccato un argomento a me caro, ma che soprattutto mi riguarda direttamente in quanto sto cercando di farne sia uno strumento di lavoro, sia un'occasione di sviluppo. Tutto questo per quanto mi riguarda nasce da una passione prima di tutto, che mi è venuta da piccolo quanto ascoltavo i racconti delle persone anziane, del mio maestro d'ascia e di mio padre, che hanno navigato a vela latina perché appunto lavoravano con queste barche da pesca che si muovevano a remi e a vela. Il mio maestro d'ascia, Vincenzo Fariello persona squisita, è stata per me non solo un insegnante, ma un maestro di vita. E grazie a lui se oggi mi ritrovo a fare il mastro d'ascia in quanto capii subito che io avevo passione per questo mestiere mi aiutò a costruire una barca di cinque metri interamente a mano, nonostante fosse già in pensione. Tutti i pomeriggi veniva da me gratuitamente per insegnarmi ed aiutarmi nella costruzione della barca. Attualmente vive ed ha la veneranda età di 94 anni ed ancora si interessa di me e su come procedo nei lavori. All'età di 16 anni armai un piccolo gozzo di 4 metri con un'antenna ed un albero che avevo trovato in un vecchio magazzino e la vela era un vecchio fiocco di cotone che apparteneva alla mitica Levania che è la barca del nostro presidente E. Marino. Con questa barchetta andavo avanti e indietro cercando di mettere in pertica quello che mi avevano insegnato. Con l'esperienza di oggi mi rendo conto che la vela latina è una cosa ancora tutta da scoprire, per far camminare una barca di legno bisogna fare un sacco di modifiche alle manovre, muovere un po' tutto l'armamento finché non si trova il giusto equilibrio e anche quando l'hai trovato ti accorgi



che c'è sempre qualche barca che è più veloce e quindi devi cominciare tutto da capo. Far muovere una barca con la vela latina è difficile, una volta ancora di più perché non avevano le attrezzature moderne, ma soprattutto le vele erano di cotone e se il vento era forte si strappava e la barca rimaneva in balia del vento. A questo proposito ricordo un racconto di mio padre che da bambino con mio nonno tornando da Palinuro con un gozzo di 6 metri con la vela latina cercavano di avanzare nel piccolo ma pericoloso golfo di Caprioli con il vento forte da Grecale e mio nonno con le lacrime agli occhi invocò centinaia di volte la madonna di porto salvo affinché non avesse fatto strappare la vela, altrimenti a remi lui e mio padre non avrebbero potuto governare la barca. Per fortuna queste sono storie del passato risolte per il meglio. Come dicevo prima oggi la vela latina è tutt'altra cosa ma sicuramente è il proseguimento di queste vecchie tradizioni marinare che non devono morire in quanto con loro potrebbero morire tutte le tradizioni e anche le attività legate ad esse, come anche il mastro d'ascia. Vi assicuro che, almeno per quanto mi riguarda di portare in vita una vecchia barca e una soddisfazione unica e cosa ancora più affascinante vederla navigare con la vela latina. Per cui questo argomento non è una cosa che appartiene solo al passato, ma può essere ed è un'attività che appartiene al presente e può essere proiettata anche al futuro, perché la passione per questo tipo d'armo sono in molti ad averla. Quindi occasione di sviluppo come hanno già fatto in Sardegna ed altri posti del mediterraneo, dove ci sono molta barca a vela latina e si organizzano manifestazione veliche che richiamano moti appassionati.

GIOVANNI CAMMARANO
C.N. PORTOSALVO G. VILOLO



VELA LATINA E SVILUPPO TURISTICO

Il termine 'sviluppo', usato dagli organizzatori dell'incontro nella definizione del tema in discussione, impone per le sue implicazioni-parliamo del futuro di un territorio e dei suoi abitanti, giovani in particolare - un approccio scientifico o, almeno, il più possibile documentato.

Essendo in gioco i destini di genti e paesi è d'obbligo confrontare tesi e proposte supportandole con dati, contrariamente corriamo il rischio di analisi sterili!

Il turismo, punto di forza dell'economia del Cilento costiero, rappresenta ancora una occasione di crescita per paesi e genti oppure è da ritenersi chiuso il ciclo di sviluppo, a cui ha dato vita?
Ci sono ancora opportunità?
Come sfruttarle?

A queste domande bisognerebbe rispondere fornendo possibilmente cifre e dati, solo così daremo un contributo efficace!

E' in questo contesto che va poi inserito il discorso più particolare su Pisciotta, a cui tutti tanto teniamo :
Che turismo è? Di quali risorse disponiamo?
La vela latina o l'olio d'oliva -per citarne solo due- possono rappresentare delle opportunità?
Chi saranno i protagonisti?

Più che dare risposte e fornire 'ricette risolutive', vorrei condividere una impostazione, un metodo, rivolto per l'occasione, non propriamente ad addetti ai lavori del turismo, ma a cittadini 'toccati' dal fenomeno (turismo) a cui comunque non possono non interessare le conseguenze prodotte sia sull'economia della località che sulla vivibilità della stessa!

Programmazione e metodo, ecco le due parole chiave da tenere sempre come riferimento, ma anche coinvolgimento dei cittadini 'di buona volontà'!

Ma l'occasione è anche propizia per lanciare una proposta al sodalizio che ci ospita:
farsi promotore di un 'azionariato amicizia per Pisciotta', per la marina come per l'entroterra!

LUIGI GATTO

Titolare Agenzia "Cilento Viaggi" - Palinuro



Coastal Rowing 1954

Versante di Nord-Est

C'era la solita agitazione in piazza, alle sette di mattina la vita del paese era già da dall'alba avviata fra i cestì disseminati sulle scale r'ù Tulo e un via vai di persone `mmiez'a chiazza. Chi aveva la campagna era sulla strada r'a Riula o verso Cilifèse che il sole non era ancora asciuto `ngopp' Arenara tirandosi dietro `nu ciuccio e un paio di capre che passavano da un cespuglio all'altro arrampicandosi sulle pietre gialle per strappare un filo d'erbo più verde. La zappa in spalla e `nu stiavucco a cinta, n'uòmmeno re fatìa risaliva verso le Macchie leggermente curvato sul pendio del sentiero. Un quadro di gente legato alla campagna, contadini che aprivano un nuovo giorno di lavoro negli gli orti e nei campi di grano fra le eriche e i bossi di Cernìli.

Versante Sud

Palinuro si stagliava sull'orizzonte con la sua sagoma allungata verso il mare aperto e una leggera protuberanza dove s'alzava il faro. Là sotto, affacciato 'e Ciammare, oltre la Chiusa e la Stazione, s'intravedevano le tegole dei magazzini allineati sulla spiaggia, venti metri dal mare, stipati `re trezzarole che andavano via via riempiendosi di alici in quel mese di Giugno che si presentava, con la graziadiddio, abbondante di pesci che non si sapeva più dove metterli.



Era quasi ora di scendere alla Marina, zia Rosina aveva invitato il nipote a stare con lei per fargli un po' di compagnia ora ch'era vecchia e non ce la faceva più a portare da sola 'a quarta r'a fontana fino 'ngopp'a chiesa.

"Ma' io schingo a 'mmare, vado per la Chiusa"

"Vai e statte attiento e ubbirisci"

Ubbirisci ... come se fosse stato possibile non ubbidire a zia Rosina, donna abituata a comandare zichi e gruossi come nu carabbinere !

Restare a Marina in quel mese era un'avventura, uno svago faticoso e appassionante strappando un bagno clandestino prima che cadesse 'u travo 're fuoco e rubando assieme a quella banda di rannatarii dei suoi amici i primi fichi e le rare nespole, quelle poche che sulle piante riuscivano a maturare sopravvivendo alle càle dei masnadieri.

La strada per la Chiusa era splendida, costeggiava in alto il paese lungo 'a Maronna 'a Stella e poi si lanciava ripida fra gli ulivi che in giugno s'impolveravano di polline e lasciavano cadere le infiorescenze minute a formare sulla strada una specie di tappeto dal colore indefinito.

Più giù s'attraversava il passaggio a livello, sulla sinistra c'era la stazione e un treno fermo a rifornirsi d'acqua al braccio mobile che collegava il serbatoio. Sbuffi di fumo nell'aria immobile si disperdevano lenti verso la *Piccola* e la sagoma della locomotiva, nera, massiccia, pronta a riprendere il cammino verso Sapri con un fischio lunghissimo e lo sferragliare delle ruote.



Più giù la strada passava davanti alla chiesa, una fermata sul piazzale affacciato a mare era obbligatoria, s'apriva il cuore a vedere quella distesa di azzurri e le secche color smeraldo che si stagliavano sul fondo sabbioso r'a Fogliarina. Un alternarsi di colori dominati dal blu, e l'indaco dell'orizzonte che combaciava col cielo separato da una linea sottilissima dove navigavano lente le vele delle martingane. Dal vallone `re San Macario s'alzavano a tratti soffi di brezza lievi come un respiro di ninfa e spargenavo un profumo dolce di ginestre nell'aria salmastra degli scogli. Poi si scendeva fino `a fontana, con le sue tre teste di leone che sgorgavano fiotti d'acqua impetuosi, e `na quarta appoggiata sulle agliaredde che rapidamente si riempiva di frescura. I fichi d'india erano ancora solo stòmpe, i frutti appena abbozzati con un fiore arancione e giallo che durava un giorno solamente. S'appoggiavano, i fichi d'india, al pozzo artesiano circondato da un muretto a secco, basso, dove s'apriva un varco per prendere l'acqua e per mettere in fresco i meloni nel mese d'agosto.

C'era una calma sospesa, le persone, le barche, persino lo scialacquo della risacca sembravano obbedire a una dimensione del tempo dove ogni minuto durava tre volte di più e ogni pensiero s'apriva alla dimensione sconfinata del mare. Eppure la spiaggia era piena di persone, pescatori che stendevano le reti ad asciugare, donne che spannièno lenzuola candide femandone gli angoli con le agliaredde, ragazzini che giocavano a staccia o pescavano màrmari cc'a cimedda, chi scapava alici, chi frantumava sale `ppe trezzarole ... eppure tutto sembrava



immobile, come una foto che cambiava scena solo se chiudevisti gli occhi e riaprendoli ti sforzavi di scoprirne le differenze. Parole sussurrate, essenziali, gesti sincronizzati per allestire i filacciuoli, movimenti che non potevano che essere fluidi e misurati per assecondare il pigro rollio delle barche.

Solo le rondini, a frotte sfreccianti nell'aria, che stridevano attorno ai tetti delle case più alte, s'affannavano frenetiche in picchiate radenti a scombinare nugoli di moscerini addensati sulla foce del torrente.

M'incantavo a guardare una libellula dai colori iridescenti vagare a scatti sulla vegetazione che lambiva il ponte, un passaggio di legno incerto e traballante che scavalcava San Macario con quelle assi inchiodate di traverso che gemevano ad ogni passaggio, mangiate dai tarli e dalla salsedine, eppure ancora lì come l'anno prima, come dieci anni prima.

Nel torrente si pescavano le anguille, usavamo la calce per stordirle e s'infilzavano con un lanzatore o abboccavano come allocchi a un verme infilato sugli ami che 'u Spagnuolo ci faceva pagare cinque lire una volta e che ci regalava senza niente la volta appresso.

Tutto così, tutto sospeso nell'immobilità delle mattinate fresche di Giugno fra rondini, libellule, anguille e sale tritato per le trezzaròle.

Il 24 giugno, a San Giovanni, cadeva *'u travo 're fuoco* e solo allora cominciavano ufficialmente i bagni, ma noi non potevamo aspettare, c'era urgenza di tuffarci, di raccogliere madreperle e



insidiare polpi, di fare una nuotata attorno ai due fratielli e di stenderci infine sulla spiaggia ad ascoltare il silenzio e il suono avvolgente della risacca che ci lambiva le mani.
La frenesia del tramonto

Quando il sole cominciava a calare sulle cale d'Ascea sembrava che qualcosa nell'aria scuotesse quell'indolenza delle ore meridiane insinuando nelle persone una specie di eccitazione frenetica fra un alternarsi di voci, di movimenti svelti di un salire e scendere dalle barche per caricare reti, tirare gomene, accastastare cassette di legno per le alici. Ordini secchi, eseguiti con rapidità, movimenti svelti, essenziali, un brulichio sincronizzato come di api che si muovono attorno a un alveare. Le barche viaggiano in coppia, quella grande con l'albero maestro dove s'appoggia di traverso l'antenna con la vela e la piccola, un gozzo, con la lampara appesa a poppa collegata con un tubo sottile alla bombola del petrolio. Il marinaio sulla lampara sarà lo stratega della serata di pesca, deciderà dove e quando calare le reti e a quale profondità legare i salami. L'uomo della lampara guarda la luna, sente fluire le correnti, intuisce l'arrivo delle alici come un lupomannaro il sorgere della luna ...

Siamo tutti sul barcone adesso, il sole è quasi arancione e i più giovane ai remi in questa "quattro con" che chiederà lavoro di braccia e di spalle, una voga ritmata dall'esuberanza di forze e d'entusiasmo della gioventù.



La barca scorre veloce sull mare, ancora liscio come l'olio, seguendo la scia dorata del sole al tramonto. Altre barche più dietro seguono la stessa rotta s'incanalano nel solco dell'acqua appena ora smossa da altri remi. Le miglia si allungano, le case di Marina sono una striscia incerta al limitare della costa ma il ritmo della vogata non cede, servono muscoli e fiato per non farsi superare e i ragazzi remano di punta sincronizzati come nelle regate di Cambridge.

Poi d'improvviso la brezza, un incresparsi repentino dell'acqua e l'aria fresca del vento che abbandona le colline incanalato nel vallone di Caprioli. Respirano i ragazzi, tirano a bordo i remi e tendono la scotta della vela.

Si scioglie in quel momento al vento fresco della sera la tela color delle nuvole di una vela latina. E trascina al largo i nostri sogni nell'orizzonte infinito.

Carmine Montuori

Sez. Lega Navale Italiana
Marina di Pisciotta

