

SOCIETA' CANOTTIERI CERE A E YACHT CLUB ITALIANO

di Riccardo Vitale

Nel 1878 la Cerea fu invitata a partecipare alla fondazione dello Yacht Club Italiano, associazione che doveva occuparsi di disciplinare le attività marinare, a vela e a remi.

Ogni decisione era in quegli anni rimessa ai soci, perfino la formazione degli equipaggi destinati a gareggiare in competizioni; alle frequenti assemblee erano devolute tutte le questioni anche di minimo rilievo. Così fu pure per l'adesione allo Yacht Club, impegno che sembrava non entusiasmare i soci Cerea, piuttosto scettici sull'utilità di quel sodalizio per i canottieri delle acque interne, e comunque ampiamente discussa nell'adunanza generale del 14 giugno 1879 diretta dal presidente Thiaband: *"Il Presidente fa un riassunto dello Statuto del R.Y.C.I. e rivolge quindi domanda ai soci, se credano di prendervi parte ed in quale qualità. Egli, a nome della Direzione, opina si debba entrarvi come Socio Fondatore, ciò che porta un onere di L. 200 per il primo anno e di L. 100 per ciascuno dei 4 anni nei quali si impegnano i soci fondatori. Dice poi che non sa trovare per il momento vantaggi diretti per la Società nostra entrando a far parte del R.Y.C.I., ma crede che la S. ns. ne sia moralmente obbligata a questo essenzialmente per il posto occupato come Società di canottieri"*.

Non c'era alcun entusiasmo nelle parole di Thiaband, e la quota associativa era assai onerosa ove si pensi che il canone d'affitto dello chalet ammontava a 460 lire annue; secondo la direzione era solo lo status della Cerea a rendere impossibile l'assenza della prima società dal gruppo dei fondatori del R.Y.C.I..

"Il socio Forno dice non potersi votare nuove spese senza che la Direzione prenda l'impegno che le medesime potranno sopportarsi anche per gli anni a venire. Il socio Barrera, a nome della Direzione, risponde essere assurdo che la medesima possa prendere l'impegno, come ne fa parola il socio Forno. Il socio Falco M. non opponendosi, fa però osservare che i denari spesi dalla

Società nostra per questo scopo, serviranno a vantaggio di altri e specialmente delle Società Canottieri Marittime. Dopo diverse osservazioni dei soci Rey, Balbis, Grosso G. si domanda la chiusura e viene posta ai voti la seguente proposta: la Società delibera di far parte del R. Yacht Club Italiano in qualità di socio fondatore, la quale viene approvata all'unanimità”.

Il 19 ottobre 1879 fu costituito a Genova il Regio Yacht Club Italiano, primo circolo velico del Mediterraneo; tra i 100 soci fondatori figuravano anche la Cerea, la Canottieri Tevere Remo di Roma ed i Canottieri Livornesi, questi ultimi ora scomparsi.

Sotto la presidenza di Vittorio Augusto Vecchi, il famoso “Jack La Bolina”¹, il sodalizio ambiva al ruolo di regolatore e promotore di ogni attività sportiva legata al mare ed all’acqua. Il primo Statuto, approvato il 4 aprile 1880, prevedeva all’art. 12 che *”una società marittima, sia militare che civile, ed una società di canottieri, potranno far parte del R. Yacht Club erigendosi in Sezione, qualora non esista ancora una Sezione del R. Yacht Club nel luogo in cui sono costituite”*.²

Il canottaggio aveva ampio spazio nello Statuto e nei regolamenti del circolo velico così come speravano i dirigenti Cerea e come probabilmente essi avevano sollecitato: l’art. 13 precisava che *”il R. Yacht Club avrà speciale cura di favorire in ogni miglior modo le Società di Canottieri iscritte, offrendo loro il mezzo di concorrere alle annue regate nazionali ed accordando facilitazioni a quelle che avessero in animo di recarsi all’estero a concorrere in regate internazionali”*. Lo Statuto indicava poi la volontà di creare una commissione di società canottiere al fine di studiare un tipo unico di *canoe italiane da corsa* ed un sistema di compensi per fare gareggiare anche lance o canoe di altro tipo.

La carta fondativa dello Yacht Club includeva tre distinti codici: per le *Regate a vela*, per le *Regate a vapore* e per le *Regate a remi promosse dal Regio Yacht Club Italiano*, composto di 36 articoli, il primo dei quali impegnava il Club ad organizzare annualmente una regata nazionale aperta alle Società di canottieri.

¹ Nato a Marsiglia nel 1842, figlio dell’esule garibaldino Candido, patriota e parlamentare dopo l’Unità, diventò ufficiale di marina per poi dedicarsi alla letteratura ed al giornalismo con lo pseudonimo di Jack La Bolina, divenendo il simbolo della letteratura marinaresca nazionale.

² Statuto, Regolamento e codici del RYCI, pag. 12.

Il codice risentiva dell'assoluta mancanza di coordinamento tipica dell'epoca, ma cercava abilmente di porre regole utili per evitare la totale incertezza e la confusione allora imperanti, in attesa della definizione del tipo unico di canoe da corsa. Esso prevedeva la disputa di gare separate per i vari tipi di imbarcazione, tanti davvero nella categoria *da corsa: Outriggers* (le attuali barche olimpiche fuoriscalmo), *funny's, canoe, yole, da passeggiata*, tipi di imbarcazione da decenni cadute in disuso, a parte la yole che è una imbarcazione da mare, in fasciame, ancora utilizzata a livello agonistico in Italia³. Ogni categoria si suddivideva poi nelle serie ad 1 rematore con 2 remi, a 2, 4, 6, 8 rematori, con un solo remo per vogatore, e timoniere. Per evitare ogni confusione tra gli equipaggi era stabilito l'obbligo di indossare la divisa societaria.

Il codice inoltre precisava quali fossero le irregolarità da sanzionare, dalle collisioni tra le barche a quelle tra i remi, dalle manovre ostruzionistiche alle regole per affrontare il giro di boa, così ponendo delle norme fino ad allora assenti.

Già consolidata tradizione è la ribadita distinzione esistente tra i "canottieri" e gli altri partecipanti alle competizioni, caratteristica dei primordi sportivi.

La prima indicazione documentale di questa bipartizione viene da un documento sino ad ora mai pubblicato, rinvenuto tra la corrispondenza degli anni 1875/78⁴, probabilmente copia unica: il Regolamento a stampa delle Regate di Torino del 1867. Il bando prevede due tipi di "Inscrizioni": *"Vi saranno corse di Canottieri e corse di Barcaioli. Sarà considerato Canottiere chiunque non essendo attualmente, né essendo mai stato barcaiolo di mestiere, abbia avuto barca propria od abbia appartenuto a qualche Società canottiera sul Po prima del 10 maggio corrente. Le corse dei Barcaioli sono riservate ai Barcaioli del Comune esercenti di Torino"*. Anche le gare riservate alle due categorie erano differenti: per i Canottieri erano disponibili competizioni su doppio con timoniere, quattro senza timoniere, (vogata all'inglese), sandolino (un vogatore in piedi con un remo) ed alla veneta, per i barcaioli solo il sandolino e la veneta. La vogata all'inglese, fulcro del nuovo sport, era riservata agli amatori membri delle società canottiere.

³ Statuto, regolamento e codici del RYCI, pag. 134-135.

⁴ DOCUMENTI 1875/78.

Il codice dello Yacht Club prevedeva che alle regate potessero partecipare *“canottieri italiani di Società regolarmente costituite, i marinai e le lance, yole, canotti della R. Marina, i barcaioli di qualunque comune marittimo italiano”*, ma l’art. 3 indicava che *“la gara più importante per premi sarà quella per le canoe appartenenti alle società di canottieri iscritte nel R.Y.C.I.”*. L’enunciazione di equipaggi dei canottieri distinti da quelli dei marinai e dei comuni marittimi metteva in luce la speciale condizione dei canottieri, evidentemente costituenti solo una delle componenti che partecipavano alle regate, rigorosamente separate da quelle cui partecipavano i marinai o i barcaioli. In effetti nei risultati di regate rintracciabili nelle antiche riviste di nautica compaiono, dopo il 1880, solo società canottiere e mai equipaggi di città marinare o della Marina Militare. La ragione di tale divisione non è tanto da ricercarsi, o solo, in una forma di classismo, quanto nella ripartizione tra i dilettanti, ovvero i membri delle Società di canottaggio che lo praticavano per diletto, ed i professionisti, cioè coloro che maneggiavano il remo per lavoro, come i pescatori o i barcaioli.

Negli Statuti degli enti italiani, anche in quello della Federazione italiana, l’esclusione dei lavoratori del remo dalle competizioni amatoriali non era espressa in modo chiaro, ma sottintesa. In quegli anni il concetto di pratica sportiva comportava l’assoluto dilettantismo tanto che proprio l’uso di premi in danaro ai vincitori, e perfino il premio costituito da materiale tecnico o il rimborso delle spese di trasferta, costituì ostacolo all’adesione alla FISA di nazioni come la Germania e la Gran Bretagna che non ammettevano alcun tipo di compenso mercantile. Il congresso FISA tenutosi a Venezia il 16/8/1903 approvò una integrazione al codice delle corse: *“Les prix pourront consister en médailles ou objets d’art. Des indemnités de déplacement pourront être allouées aux rameurs”*⁵. La ragione immediata di questa esclusione stava nella impossibilità per un borghese che praticava sport per diletto di competere con chi quotidianamente lavorava con i remi; ma sicuramente

⁵ I premi potranno consistere in medaglie o oggetti d’arte. Indennità di trasporto potranno essere conferite ai vogatori. Rivista Nautica 1903, pag.227.

interveniva anche un fattore di esclusione sociale, e la vicenda degli “Scarronzoni” decenni dopo ne diede prova evidente⁶.

Lo Y.C.I. organizzò la sua prima regata di canottaggio a La Spezia nell’agosto del 1880.

Proprio a quell’epoca i rapporti tra Cerea e Yacht Club si fecero tesi, fino alla rottura: la società torinese chiese infatti di poter organizzare una sezione eridanea, così come l’art. 12 dello statuto prevedeva. La ragione era evidente, Torino era allora la capitale del canottaggio, erano sorte anche la Canottieri Armida, l’Eridano e la sezione canottaggio della Società Ginnastica; ai dirigenti sembrava assurdo non poter organizzare una gara sul Po senza il “placet” dei lontani dirigenti genovesi, tra l’altro interessati più alla vela ed al mare che alle imbarcazioni da canottaggio.

Inaspettatamente il sodalizio genovese rifiutò l’autorizzazione e tale atteggiamento risultò incomprensibile ed intollerabile per il Cerea.

Si trova traccia del dissidio nel verbale di adunanza del 24 luglio 1880, al punto d’ordine del giorno “Comunicazioni riguardanti le regate della Spezia”: *“Il Presidente (Thiaband) dà lettura della lettera di Vecchi, e fa conoscere all’assemblea i pochi riguardi e schiarimenti avuti dalla Direzione del R.Yacht Club malgrado le belle promesse ricevute all’atto della fondazione. A fronte di tanta disillusione il Socio Schiapparelli invita il Presidente a rappresentare la Società alla seduta che avrà luogo sabato 7 e fare i necessari reclami. Il Presidente risponde che personalmente desidera rappresentare la Società in detta seduta col maggior scopo di far risultare la mancanza alle promesse avute e dichiara che se gli riesce impossibile andarci, delegherà qualche socio a rappresentarlo, ciò che viene approvato”*.

L’esito dell’incontro non fu positivo se il socio Molgora, all’assemblea del 29 gennaio 1882, rammentò *“di dare la dimissione da Socio del Yacht Club al termine voluto dallo Statuto”*. La successiva assemblea del 26 marzo 1882 portava al 3° punto dell’ordine del giorno *Proposta di*

⁶ Equipaggio di 8+ livornese che giunse secondo per pochissimo dietro agli USA sia alle Olimpiadi di Los Angeles 1932 che a Berlino 1936; quasi tutti erano scaricatori ed operai, con pessima tecnica e grande forza, chiamati così perché scarrocciavano. La Federazione li osteggiò cercando di formare equipaggi alternativi; a Berlino li fece gareggiare con un vecchio 8 di 134 Kg contro i 101 di quello USA, che vinse per 2 decimi. Ogni loro remo pesava 1Kg più di quelli USA.

dimissione da socio del R.Yacht Club. Non vi fu discussione: “Messosi all’approvazione la dimissione da socio del R. Yacht Club Italiano, esse vengono approvate all’unanimità e dalla proposta del socio Deregibus esse verranno accompagnate dalle vere cause che ci obbligano a darle”.

Nei carteggi rimasti non vi sono altri riferimenti alla vicenda o allo Yacht Club, che la Cerea abbandonò in quel 1882, evidentemente seguita dai Canottieri Livornesi e dalla Tevere Remo, visto che dopo non molti anni il sodalizio genovese abrogò il codice delle regate a remi per concentrarsi sull’attività velica ed anche gli articoli 12 e 13, così escludendo la possibilità di nuove sezioni.

E’ interessante notare che i contrsati non incisero affatto sulla disponibilità a lavorare insieme per raggiungere gli scopi voluti. Uno dei più assidui collaboratori della Rivista Nautica fondata dal dirigente del Cerea Luigi Capuccio, autore del primo Statuto del Rowing Club Italiano e suo futuro presidente, fu proprio “Jack La Bolina”, ossia quel Vecchi che in qualità di presidente dello Yacht Club aveva avuto profondi dissidi con la Cerea; la sua indubbia competenza in materia di vela e mare permise una sua duratura collaborazione con la rivista del Capuccio.