

The “BOAT RACE” (Oxford-Cambridge)



Una fase della 158.a edizione (anno 2012) della *Boat Race*, vinta dall'equipaggio di Cambridge
(immagine tratta dal sito internet www.theboatrace.org)

L'idea di una gara tra due barche a otto vogatori e timoniere,¹ rappresentanti le due più prestigiose università britanniche, venne a due amici: Charles Merivale, studente presso l'ateneo di Cambridge, e Charles Wordsworth (nipote del poeta William Wordsworth), il quale era invece iscritto a quello di Oxford.

Così il 12 marzo 1829 Cambridge lanciò la sfida ad Oxford. La prima *Boat Race* della storia remiera ebbe svolgimento il successivo 10 giugno nella graziosa cittadina di Henley, nello Oxfordshire, e segnò la nascita del canottaggio agonistico per dilettanti. Nei giorni seguenti i giornali scrissero che migliaia e migliaia di curiosi si erano assiepati lungo le rive di quel tratto di Tamigi per assistere all'originale competizione.

La gara, secondo le cronache, fu interrotta subito dopo una prima partenza; al secondo “via”, Oxford si pose immediatamente al comando della regata, che andò poi a vincere in scioltezza. L'evento si rivelò un tale successo che gli abitanti del luogo pensarono bene di organizzare in seguito una propria competizione remiera, la quale a sua volta sarebbe presto diventata un'altro celebre appuntamento della disciplina del canottaggio: la *Henley Royal Regatta*.

Dopo la sua prima edizione la *Boat Race* venne trasferita a Londra, con partenza dal ponte di Westminster ed arrivo a quello di Putney (lunghezza del percorso: 5,¾ miglia inglesi). Westminster, però, divenne presto sede poco adatta in conseguenza del crescente traffico fluviale e nel 1845 i punti di avvio e conclusione della manifestazione furono spostati, rispettivamente, a Putney e a Mortlake; da

¹ Allora “...le imbarcazioni erano tozze e pesanti, più simili a barche da trasporto che da competizione. Quelle usate sul Tamigi ad Henley dagli equipaggi dei due Atenei somigliavano agli attuali ‘8 jole’, ma avevano ancora la chiglia sporgente ed i ‘banchi’ fissi, sui quali sedevano i vogatori: una sorta di baleniera, pesante circa 200 kg., coi remi infilati in scalmi fissati direttamente sul bordo dello scafo” (dal manuale “*Canottaggio, che passione!*”, a cura della Federazione Italiana Canottaggio, Marchesi Grafiche Editoriali, Roma, 1995). In seguito l'evoluzione tecnica avrebbe consentito l'impiego di imbarcazioni sottili e veloci, studiate specificamente per le competizioni remiere (i c.d. “*outriggers*”, tra cui l' *otto con*), le quali diedero vita al canottaggio moderno.

allora il percorso della regata, divenuto pari a 4 miglia e 374 yards inglesi (6.779 metri) da coprirsi con il favore della marea, non è più cambiato.²

In quegli anni la gara si svolgeva comunque saltuariamente; solo a partire dal 1856 essa iniziò a ripetersi con cadenza annuale (registrando due soli periodi di sospensione - dal 1915 al 1919 e dal 1940 al 1945 - a causa delle vicende belliche)³. Nacque così la “tradizione”, giunta fino ai giorni nostri: l’Ateneo perdente, puntualmente, agli inizi del nuovo anno rilancia la sfida, per ottenere la rivincita nel corso del mese di marzo o al massimo al principio di quello di aprile.

La competizione cominciò ad essere disputata con imbarcazioni a sedile scorrevole a partire dal 1873.⁴

La barca dei “light blues” (Cambridge) affondò nel 1859 e 1978, quella dei “dark blues” (Oxford) nel 1925 e 1951;⁵ entrambe, poi, nel 1912, quando la regata si svolse mentre imperversava una tempesta.⁶ Il più recente affondamento risale al 1984, allorché Cambridge andò a cozzare con violenza contro una chiatte poco prima della partenza;⁷ i resti dello scafo sono oggi orgogliosamente esposti in un *pub* di quella città e riportano le firme dei membri del suo equipaggio.

Nel 1981, per la prima volta nella storia della prestigiosa competizione, prese parte alla stessa una donna, Sue Brown, che al timone condusse Oxford alla vittoria anche l’anno successivo.

Nel 2012 la corsa dei due armi è stata momentaneamente fermata a causa di un dimostrante gettatosi nel Tamigi.

Il tempo medio impiegato per coprire il percorso di gara si aggira intorno ai 20 minuti; il record (16’19”, registrato nel 1998) è attualmente detenuto dai *light blues*, i quali vantano inoltre 81 vittorie contro le 76 dei *dark blues*; è da segnalare altresì che nel 1877 fu sentenziata dall’arbitro una controversa parità.⁸

² La regata si svolse in senso inverso, da Mortlake a Putney, nelle edizioni del 1846, 1856, 1862 e 1863.

³ Confronti – non ufficiali – si svolsero in realtà anche nel 1940, 1942, 1944 e 1945.

⁴ Il carrello mobile era stato utilizzato in gara, per la prima volta, l’anno precedente a Henley. I suoi positivi effetti sulla prestazione di chi lo impiegava erano talmente evidenti che le due Università decisero anch’esse di adottarlo.

⁵ Le due definizioni – i “celesti” e i “blu” – derivano dal colore delle maglie dei due equipaggi.

⁶ La gara fu replicata il giorno successivo e vinta da Oxford.

⁷ La regata fu rinviata al giorno successivo: così, per la prima volta, una *Boat Race* si corse di domenica. Per la cronaca, la prova fu vinta da Oxford (Cambridge gareggiò con una barca presa a prestito in loco).

⁸ Nel canottaggio un risultato di parità, per di più in una gara “di fondo”, costituisce un fatto realmente straordinario. Per tale ragione, quella del 1877 è la più famosa (e tuttora dibattuta) tra le *Boat Race* finora disputate.

E’ opinione diffusa, tuttavia, che uno dei due contendenti abbia in realtà prevalso, e che il verdetto sia stato emesso per ovviare all’impreparazione dimostrata dagli organizzatori di fronte ad un semplicemente inimmaginabile (fino a quel giorno) arrivo “punta a punta”. Di seguito si riporta un breve resoconto di quella regata.

L’armo di Cambridge era considerato da tutti nettamente superiore. Esso imbarcava ancora sei elementi del formidabile equipaggio vincitore dell’edizione precedente; inoltre i *light blue* avevano ormai ben assimilato la tecnica relativa al sedile mobile. Tuttavia essi avevano la palata “corta” e la loro estrazione della pala dall’acqua risultava poco “pulita”; la loro nuova imbarcazione, poi, suscitava perplessità: si dimostrava assai veloce su superfici “liscie”, ma con vento contrario necessitava di un eccessivo uso correttivo del timone.

I *dark blue*, dal canto loro, non avevano ancora la giusta confidenza con il carrello scorrevole, ma possedevano un buon ritmo e un migliore “assieme”.

Il giorno fatidico sul Tamigi soffiò un vento ostile: l’acqua, in taluni tratti, ribolliva. Ciò favorì le caratteristiche dell’equipaggio di Oxford, che in breve si portò al comando della regata; temporaneamente superati all’altezza di Hammersmith, i *dark blue* ripresero il controllo della gara lungo la Chiswick Reach. Poco dopo Barnes Bridge, però, un’onda particolarmente violenta danneggiò la prua dello scafo degli oxoniani (o alcune loro pale?), i quali, così rallentati, vennero raggiunti dai rivali proprio sulla linea del... traguardo?

A quell’epoca non esistevano elementi - quali aste, bandiere o boe - che fissassero un traguardo ben definito; l’arrivo era costituito in realtà da una linea ideale stabilita dall’occhio dell’arbitro, che anche quell’anno era un battelliere di mestiere. Costui, fra l’altro, sedeva su un piccolo *skiff* che, vittima della corrente e del forte vento di quella giornata, ben difficilmente poteva comunque trovarsi su tale linea immaginaria, la cui visuale era oltretutto fortemente disturbata dal continuo movimento dei battelli radunatisi sul posto per l’occasione.

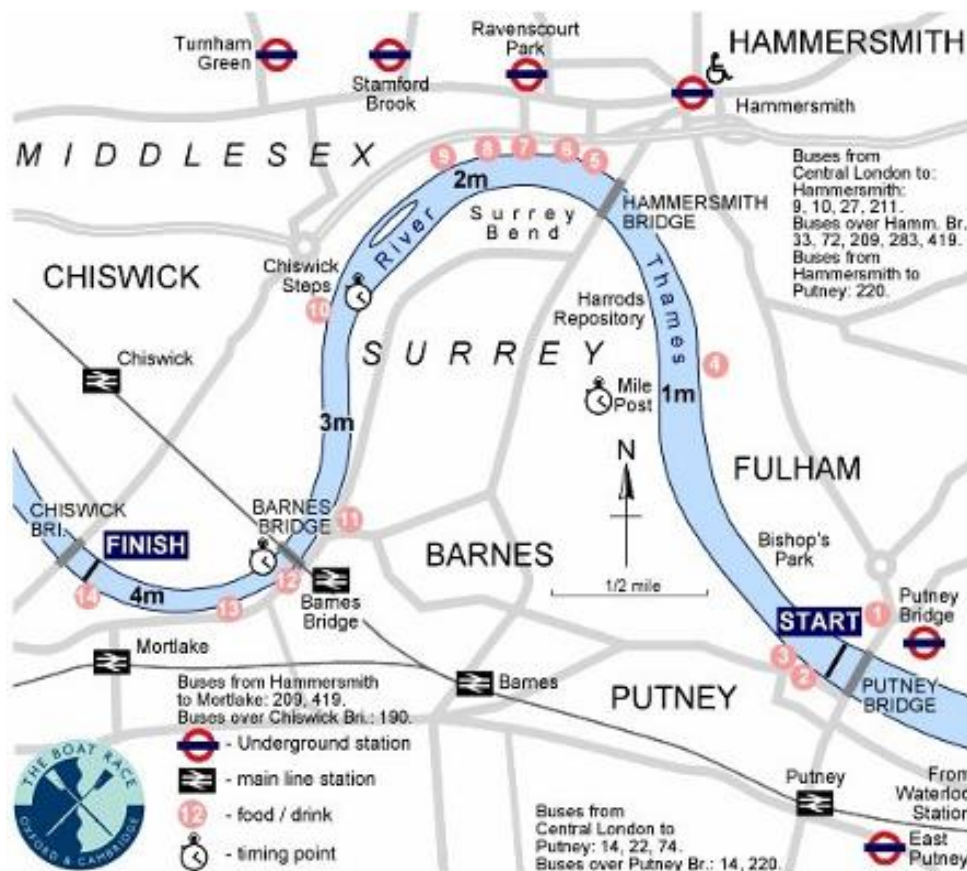
Oxford rivendicò la vittoria, seppure risicata; ma il battelliere si dimostrò insicuro. La controversia venne così rimessa ad un arbitro che, nell’impossibilità di una valutazione sulla base di elementi certi, decretò la parità.

La *Boat Race* si svolge tutt'oggi sulla falsariga delle prime sfide del XIX secolo, sebbene alcuni recenti fattori di "novità" abbiano forse reso un po' meno "british" l'evento, suscitando tra l'altro accese polemiche in Gran Bretagna (cfr. oltre nel documento). La gara, comunque, è ormai diventata un avvenimento di interesse internazionale, che ad ogni edizione coinvolge svariate centinaia di milioni di telespettatori di ogni parte del mondo. Nel giorno in cui si svolge la competizione si calcola che non meno di 250.000 persone affollino le rive del Tamigi lungo il tradizionale percorso da Putney a Mortlake per provare "dal vivo" le emozioni offerte dai due equipaggi.



Ogni notizia utile in merito alla più famosa gara di canottaggio del mondo è reperibile sul sito internet del Comitato Organizzatore della stessa (www.theboatrace.org).

Per comprendere, invece, la grande passione con la quale da sempre gli Inglesi ("inventori" dello sport del canottaggio) seguono la *Boat Race*, può risultare utile affidarsi agli articoli di stampa che seguono. Il primo è una entusiasmante cronaca della regata del 1931; il secondo, del 1933, descrive lo spettacolo rappresentato dalla folla in trepida attesa del "via" e reca la prestigiosa firma di Curzio Malaparte; il successivo, del 2006, evidenzia invece i recenti, primi "cedimenti" della tradizione alle convenienze economiche dei tempi nostri. Da ultimo, si propone un resoconto del confronto avvenuto alle Olimpiadi di Los Angeles del 1932 tra l'"otto con" italiano formato dai famosi "scarronzoni" livornesi e quello di Cambridge (a quei tempi nelle competizioni internazionali l'Inghilterra schierava solitamente l'equipaggio vincitore della *Boat Race*).



Il percorso della regata Oxford-Cambridge
(disegno tratto dal sito internet www.theboatrace.org)

Dopo tale vicenda, sulle sponde di Mortlake furono fissati due pali che definirono in modo inequivocabile la linea del traguardo; inoltre non si affidò mai più a dei battellieri le funzioni di giudice d'arrivo, da allora in avanti svolte da un membro delle due Università.

La Gazzetta dello Sport, 23 marzo 1931

Cambridge vince facilmente l'83° incontro universitario segnando la sua ottava consecutiva vittoria

Concorso di folla senza precedenti

LONDRA, 21 marzo.

Dove il Tamigi si inarca, dopo il ponte di Putney, sembrava stamane convergere tutta la popolazione londinese e la vasta riviera era già gremita di folla alle 10 del mattino, quattro ore prima della partenza del tradizionale duello fra Oxford e Cambridge. Lo sport ha trasformato il suggestivo paesaggio, innalzando sulle sponde di case che costeggiano il fiume, una miriade festosa di bandiere.

I clubs di canottaggio hanno esposto lunghe fila di remi e pavesate tutte le loro sedi. Mentre sulle strade parallele al fiume si osserva una interminabile sfilata di automobili e di motociclette che seguiranno a tratti il percorso della regata, dalle 10 alla 1 passano sul Tamigi senza tregua centinaia di imbarcazioni, dai tozzi ed anneriti rimorchiatori stipati di gente ai candidi yachts col castello di prua fiorito di tulipani d'Inghilterra.

Prendo posto in una delle imbarcazioni autorizzate a seguire la gara e dal centro del Tamigi lo spettacolo di folla ha del fantastico. Addossate alle sponde si allungano a perdita d'occhio convogli di imbarcazioni carichi di spettatori e siepi ininterrotte di folla lungo le rive. Alla 1,30 è sospeso il traffico sul fiume e chiuso il percorso: il campo di gara appare tutto sgombro. Frattanto alla riva è avvenuto il sorteggio per la scelta della sponda, vinto da Oxford che prenderà posizione sulla destra del percorso verso Middlex perchè più riparata dal vento e dalla corrente alla prima curva.

Il cielo è coperto, ma l'aria luminosa, più di 100 aeroplani sorvolano sul Tamigi, disegnando ampi cerchi. L'acqua si increspa per il vento abbastanza forte. Sull'ampia scalinata che scende al fiume appaiono i rematori di Oxford e mentre sulla loro imbarcazione attraversano il fiume, ecco quelli di Cambridge staccarsi dalla riva. Gli equipaggi, giunti sulla linea di partenza, si tolgono i pesanti maglioni di lana, alzano i remi dall'acqua ed attendono il via.

La gara

Sono le 14,28. L'immensa folla è silenziosa, soltanto il ronzio dei velivoli riempie l'atmosfera: dietro le due sottili imbarcazioni sono i sei motoscafi ed i quattro vaporette autorizzati a seguire la gara.

Si scorge nel motoscafo centrale il giudice colonnello J. H. Gibbon alzare e poi abbassare la bandiera. Momento indimenticabile di commozione. La scena è così grandiosa che opprime il cuore e dà un senso di angoscia. Un colpo di cannone, le sirene dei vapori e l'urlo della folla che si diffonde come una fiammata lungo le due rive accompagnano il primo slancio dei vogatori; gli aeroplani seguono la direzione della corsa: l'equipaggio di Cambridge ha uno scatto fulmineo e prende subito un leggero vantaggio vogando a 38 colpi al minuto con un assieme ed energia meravigliosi: poche volte si è visto un equipaggio così affiatato e potente. Dopo 500 metri Cambridge, vogando a 36, è avanti di mezza lunghezza, a Craven Steps, Oxford, risalendo a 37 colpi, riesce a raggiungere Cambridge che mantiene la sua andatura. Alla fine del miglio i due equipaggi sono alla pari, ma a Crabtree Cambridge riprende il vantaggio di un quarto di lunghezza, che diventa una mezza lunghezza ad Harrods.

Al ponte di Hammersmith Cambridge passa con una lunghezza e mezza di vantaggio ed a questo punto la corsa si può dire decisa in favore dei celesti.

Un amico di Oxford che mi è accanto si accascia e mormora: « E' finita ».

Oxford non può più avvantaggiarsi della posizione favorevole iniziale, essendo ormai oltrepassata la curva esterna: la vogata degli azzurri appare a questo punto affaticata. Alla fine del secondo miglio Cambridge è in testa per due lunghezze e conserva questo vantaggio a Duke's Meadows al terzo miglio malgrado che un nuovo spasmodico attacco di Oxford gli avesse prima fatto riprendere una lunghezza del distacco.

Dopo il ponte di Barnes il vantaggio dei celesti aumenta ed alle 14.47' Cambridge taglia vittorioso il traguardo con due lunghezze e mezza di distacco, compiendo il percorso di 4 miglia e mezza (6840 m.) in 19'29".

Spettacolo di folla

Bisognerebbe avere la possibilità descrittiva di una macchina cinematografica per dare un'idea esatta dell'affollamento sulle due rive dalla partenza all'arrivo senza la minima interruzione. La folla gremiva balconi, terrazze, tetti, si era inerpicata sulle grues e sulle braccia dei paranchi, aveva invaso le zattere, anneriva le piccole alture. Ogni imbarcazione portava il più azzardoso carico di passeggeri.

Appena l'equipaggio di Cambridge ha tagliato il traguardo, dagli aeroplani che avevano seguito la gara si sono staccati cinque paracadute, sotto i quali si è dispiegata la bandiera celeste-chiaro dei vittoriosi.

Per la prima volta veniva usato questo moderno segnale che ha consentito all'immenso pubblico lungo tutto il percorso di conoscere subito l'esito del duello.

Cambridge ha vinto senza molta fatica, conservando per tutta la corsa il suo stile perfetto e nonostante avesse avuto per sorte il percorso più duro: all'arrivo, l'equipaggio celeste appariva ancora fresco, mentre quello di Oxford era esausto.

Alla vigilia della corsa abbiamo segnalato la superiorità di Cambridge che era apparsa evidente nelle ultime prove: Oxford non riuscì mai a raggiungere un affiatamento soddisfacente, tanto che alla vigilia si è avuta la sostituzione di Platts Mills con Garstang. Ciò nonostante il capitano di Cambridge ha dichiarato subito dopo la corsa: « Noi siamo orgogliosi di aver vinto di nuovo, specialmente contro un ottimo equipaggio come si è dimostrato Oxford quest'anno. Esso ha ingaggiato un'ottima battaglia che noi abbiamo saputo fronteggiare: è stata una ben difficile corsa ».

L'esito del duello non ha sorpreso, ma non si riteneva che l'equipaggio di Cambridge riuscisse ad avvantaggiarsi di due lunghezze e mezza. Cambridge ha segnato oggi la sua 42 vittoria che dal 1923 è l'ottava consecutiva. Rematori anziani ed appassionati che hanno assistito a molte edizioni di questa gara non ricordavano di aver visto prima d'oggi tanta folla e di aver sentito tanto entusiasmo vibrare attorno alle due veloci imbarcazioni sospinte dal fiore della gioventù studiosa d'Inghilterra, fedele milizia della tradizione sportiva.

Renato Tassinari



[Corriere della Sera](#), 8 aprile 1933

Cambridge contro Oxford

Londra, aprile.

Oxford o Cambridge? Il cielo è grigio e piovoso, pigre nuvole gialle si addensano sulle case di Chelsea, sugli alberi di Battersea, sulle ciminiere di Hammersmith, ma un tiepido vento primaverile scivola sul pelo dell'acqua, segue leggero ed estroso i sette chilometri di percorso che fra poco, tra il ponte di Putney e il nuovo ponte di Chiswick, l'Otto azzurro di Cambridge e l'Otto turchino di Oxford risaliranno a colpi di remo nel tuono di applausi di un milione di spettatori.

Folla popolare, questa che si addensa, fin dalle prime ore del mattino, lungo le rive del Tamigi nere di polvere di carbone; caratteristica folla di Londra, vestita di flanella grigia e di giacche di lana color

ruggine, allegra e seria al tempo stesso, di quell'allegria misurata e rispettosa che trasforma in cerimonia ufficiale anche la più spontanea e lieta scampagnata. I primi ad arrivare sulle sponde del fiume sono i ragazzi: reggimenti di ragazzi del popolo, quasi tutti in calzoncini lunghi e berretto da fantino, liberi e vocianti intorno a coppie di pagliacci dal viso tinto di nero, che suonano, cantano e ballano fra gli strilli e le risa infantili, e l'abbaiare dei cani. (Tutti i cani di Londra si sono dati convegno, stamane, fra Putney e Chiswick: son loro, sempre, i veri padroni delle feste popolari, i Beniamini della Bibbia sentimentale britannica). I pagliacci suonano pifferi, tamburi, chitarre, sassofoni, cantano in cockney, che è una specie di dialetto londinese, con voce nasale e gorgheggi rauchi, sgambettano, saltano, danzano, scivolano, ruzzolano sull'asfalto bagnato, i ragazzi applaudono, gridano, corrono, ridono, fan coro ai ritornelli, i cani abbaiano, scodinzolano, fiutano, si rotolano per terra, felicissimi in tutta quella grazia di Dio, e intanto una fiumana di popolo si rovescia dagli autobus, dai trams, dai treni delle ferrovie suburbane, sbuca da tutti gli usci e da tutte le strade. Folla e folla, e bandiere, e coccarde, e nastri dai colori di Oxford e di Cambridge, e trombette di carta, e cappelli di paglia nera dell'Esercito della Salute, ed elmi di feltro a cupola di "policemen" giganteschi, rigidi e bonari, e un odor grasso di birra chiara e di birra scura, di ale e di stout, confuso col profumo di miele bruciato delle sigarette Player's e del tabacco, conciato col rum, delle pipe da marinaio.

Quando lasciamo in motoscafo la riva di Putney, l'alta marea già comincia a gorgogliare giallastra fra i piloni dei ponti. La gara, che allinea ogni anno i sedici più forti rematori delle due celebri Università inglesi, si svolge su un tratto orientato da est a ovest, cioè contro corrente: impresa sovrumana, se la spinta dell'alta marea non aiutasse lo sforzo dei vogatori a risalire il fiume, a procedere da valle a monte sulla schiumosa onda marina che s'ingolfa veloce su per il Tamigi per oltre quaranta miglia. Mi pareva impossibile che il mare non fosse presente alla celebrazione annua del remo universitario d'Inghilterra, e non collaborasse in modo decisivo al buon esito di una gara che costituisce il più importante avvenimento sportivo del Regno Unito e ha il gran merito, agli occhi del popolo inglese, di svolgersi sull'acqua. "Rule Britannia, rule the waves". Non per nulla il destino dei Britanni, come dice il loro canto nazionale, è di "regnare sulle onde". E' vero che il Great National e il Derby sono due avvenimenti sportivi di grandissima importanza: ma hanno il torto, comune a tutte le corse di cavalli, di svolgersi sull'erba. Il prestigio nazionale è in gioco, non v'è dubbio, anche a Liverpool e ad Ascot; ma solo fino a un certo punto. Non c'è nulla di veramente nazionale, in Inghilterra, se non vi sia di mezzo un po' d'acqua salata.

Quando si tratta del prestigio del popolo britannico, il mare non esita a risalire il fiume, a farsi vivo col suo odore d'alga o di salmastro, a recare il suo indispensabile contributo alla riuscita di una competizione sportiva che senza l'acqua salata, non sarebbe perfetta. Così, ogni anno, appena scocca l'ora dello storico incontro fra l'Otto di Cambridge e l'Otto di Oxford, l'alta marea imbocca la foce del Tamigi, risale gonfia e impetuosa la corrente, piglia in groppa i due scafi sottili, li spinge, li trasporta, li accompagna, e l'urlo della folla enorme accalcata sulle rive, che incita alla voga i Turchini e gli Azzurri, è anche un saluto al mare, un saluto commosso e riconoscente a Nettuno, a questo Dio delle fortune d'Albione, al Dio di Trafalgar e di Abukir, al Dio di Robinson Crusoe, di Nelson e dei sedici biondi studenti di Cambridge e di Oxford.

Mentre il nostro motoscafo scivola rapido davanti alle imbarcazioni allineate lungo la sponda destra, fra la linea di partenza e il traguardo, torrenti di parole, di cifre, e di nomi, ci piombano addosso dagli imbuto degli altoparlanti fissati agli spigoli dei tetti e in cima alle antenne dei fanali. Dalla poppa di una chiatte ancorata presso il pontile, i lucidi ottoni ricurvi di una fanfara scagliano verso il cielo grigio le note di un vecchio valzer vittoriano. "Quando il ballo è finito", e in cielo, come per incanto, s'apre uno spiraglio d'azzurro, un gran raggio di sole, quasi uno spicchio d'arancia, cade sulla fanfara, s'infrange nello specchio delle trombe, rimbalza sul fiume. "After the ball is over" intona in coro la folla, e tutti guardano la su, cantano, come per salutare un personaggio importante atteso da molte ore e giunto in ritardo alla festa. Fra i motoscafi della polizia, saettanti da una riva all'altra, s'incrociano i richiami e i segnali, parole incomprensibili sfociano dai megafoni come bolle di sapone sonore; dall'alto di un palco eretto sull'argine di Chiswick, proprio sulla linea del traguardo, un uomo in giubba verde agita due bandierine rosse, e là in fondo, dove il Tamigi s'incurva, altre due bandierine rosse rispondono da un altro semaforo: sulle barche, sulle chiatte, sulle rive, sui tetti, la folla alza e allarga le braccia in cadenza, ripete i segnali ritmicamente, e l'uomo in giubba verde, sul suo palco adorno di stendardi come il palco di una giuria, sembra un professore di ginnastica svedese mentre dirige una lezione d'insieme.

Sono le tre e quarantacinque: in questo istante, laggiù al ponte di Putney, i vogatori di Cambridge e di Oxford appoggiano i remi sulla schiuma dell'alta marea, danno il primo strappo "Via!". Sbucano rombando da una nuvola una ventina di aeroplani inseguiti a distanza da due giganteschi elicotteri, che roteano le smisurate pale dell'elica come due molini a vento scaraventati in aria dalla lancia inesorabile di un Don Chisciotte. Gli aeroplani fuggono davanti ai mostri, picchiano a testa in giù, si rotolano, si abbandonano come foglie morte, drizzano il muso all'improvviso, filano verso Putney.

Un milione di visi guardano il cielo, dove i due elicotteri, rimasti padroni del campo, annaspano lenti come due calabroni accecati dal capogiro, come due enormi margherite dai petali roteanti. Passa velocissimo, tutto dipinto di bianco, lungo, stretto e piatto come un pescecane rovesciato sul dorso, il motoscafo della Radio, con una grande bandiera azzurra sventolante a poppa e un'antenna sottile, altissima, piantata a prua. Tre lettere cubitali, B.B.C., spiccano in giallo nel mezzo della bandiera. Un lungo sussurro trascorre la folla: "Bibisi, bibisi, bibisi". Una voce formidabile tuona dagli altoparlanti: "Allò! allò! allò!". Sono le quattro e dieci. Un gran silenzio scende sul Tamigi, un silenzio funebre, come se quella moltitudine di barche assiegate lungo le rive facesse ala al passaggio del funerale di Ofelia.

Ed ecco, a un tratto, un urlo immenso, un urlo di folla atterrita da uno spettacolo orrendo, rintrona nell'aria grigia. Eccoli! eccoli! Là in fondo, nella curva lontana del fiume, due punti, due brevi linee, due strisce luccicanti, due scafi sottili, appaiono, s'incidono sull'acqua, ingrandiscono rapidamente, si rivelano all'occhio. Le pinne dei remi si alzano e si abbassano con moto uniforme, con bagliori di acciaio. Un fragore di tuono passa sul fiume. Cambridge! Oxford! Cambridge! Oxford! L'urlo tremendo di un milione di gole rauche si appoggia in cadenza sui due tempi della voga, Cambridge, Oxford, Cambridge, Oxford, cade come due colpi di martello alternati sulla lastra di ghisa opaca del Tamigi, urta, spezza, sconvolge l'ordine del paesaggio verde di alberi e nero di carbone, fa tremar l'aria, la terra, le case, come una spaventosa scossa di terremoto. I due scafi scivolano veloci sullo specchio giallastro, i rematori si curvano, si tendono, strappano, colpiti in pieno petto dal grido ritmico dei capitani, seduti a poppa con i gomiti stretti ai fianchi, l'imbuto del megafono legato alla bocca come una museruola. Ancora duecento metri, centocinquanta, cento, Cambridge! Oxford! Cambridge! Oxford! Gli Azzurri di Cambridge sono in testa, aumentano il distacco, una lunghezza, due lunghezze, due lunghezze e un quarto: hanno vinto. Cam! Cam! Cam! Cam!

Un grido inumano, altissimo, lacerante, l'ultimo grido della folla in delirio. Ho un momento di vertigine, un lampo rosso mi taglia il bianco degli occhi. Mi sembra che il fiume si divincoli come una serpe a cui un milione d'uomini schiaccino il capo con un colpo di tallone. I vogatori si abbandonano sui remi, sfiniti, ansimanti, vuoti di sangue. Alcuni stanno per cadere in acqua. Vedo accorrere i motoscafi del pronto soccorso, odo gli squarci secchi dei fischi della polizia, e soltanto allora mi accorgo che un silenzio opaco e pesante è sceso sul Tamigi come un nuvola.

La folla se ne va muta e tranquilla, a passi lenti, battendo le palpebre, come un pubblico domenicale all'uscita di un cinematografo.

Curzio Malaparte



Università di Cambridge

DOMENICA LA REGATA. UNDICI STRANIERI TRA I DUE EQUIPAGGI E SI SCATENANO LE POLEMICHE.

Oxford-Cambridge non è più inglese

Per la prima volta parteciperà anche un francese

Tra gli ex campioni molti scettici, Tim Foster oro olimpico a Sydney «Così snaturiamo la gara che più amiamo». Ma dentro le università apprezzano: «Per essere competitivi il marketing serve. E' un bene avere studenti da tutto il mondo».

la storia

GIULIA ZONCA

È iniziata con una lettera di Charles Wordsworth, il nipote di William, sangue british che veniva direttamente dal romanticismo inglese ha inventato la regata Oxford-Cambridge. E ora su due equipaggi di 9 uomini ciascuno ci sono solo 7 inglesi e 2 sono i timonieri.

Capire cosa è questa regata oggi è più difficile perché si raccontava che per comprendere lo spirito bisognava essere cresciuti lì, tra l'umidità, i corridoi lunghi e le luci basse, da tavolo. Bisognava avere le gambe pallide e l'accento impeccabile. Oxfordiano come la più antica università del Regno Unito o da Cambridge nata da una costola dell'altra. Insieme erano e sono l'eccellenza e dal 1929, da quando due studenti, Wordsworth e Merivale si sfidarono con un carteggio, si ritrovano sulle rive del Tamigi per decidere chi è il migliore. Si allenano 6 giorni a settimana, sei mesi l'anno per poi vogare come dannati e spostare a remate 6.799 metri in poco più di un quarto d'ora. E per decenni questa sfida è stata qualcosa di assolutamente britannico. Nella gara di quest'anno ci sono 11 stranieri: tedeschi, canadesi, australiani, americani e per la prima volta un francese.

Bastien Ripoli a Oxford ci è arrivato già laureato, è entrato per dei corsi di perfezionamento in ingegneria chimica, è specializzato nel trattamento dell'acqua e la conosce bene. La sua idea è portare in politica (come consulente di qualche futuro governo) le sue conoscenze sull'elemento più importante e in realtà lo ha già fatto. Il Tamigi è l'acqua studiata in ogni sua corrente e un ragazzo nato e cresciuto a Tolosa che entra nell'otto con di Oxford è politica. È abbastanza per far passare quel leggero filo di nervoso dietro la schiena di chi è iscritto a quel college e di chi ne ha fatto la storia. Solo che lì il dissenso si traduce in cultura, in raffinato dibattito che smonta e rimonta il senso della corsa, l'idea, l'unicità.

Già una volta la differenza ha rischiato di far naufragare la regata. Nel 1987 Oxford si è ammutinata: più di metà equipaggio era americano, qualcuno ha protestato, qualcun'altro ha insinuato il dubbio che la rivolta fosse strumentale. Troppi illustri membri dell'Oxford University Boat Club si aspettavano un posto fisso, calcoli fatti sulle origini non sul totale degli iscritti. Lì si decise che l'otto con non doveva essere very british.⁹ Come era sempre stato dentro quegli elitari college contava il talento e nessun altro parametro, l'unico passaporto valido era il libretto universitario, Oxford e Cambridge stanno sopra le nazionalità di appartenenza.

Solo che 11 stranieri fanno diventare la regata più prestigiosa del mondo come l'Arsenal, come l'Inter, multinazionali e c'è chi insinua che qualcuno scelga l'Inghilterra invece di Yale non solo in base ai master ma pure per concorrere, per avere la possibilità di essere eletto migliore. Non si tratta più di scegliere dentro un mondo chiuso chi merita di emergere ma è un certo mondo, muscoloso e allenato che si rinchiude lì apposta. Sono università, il dibattito è alto e ieri è tornato all'origine, al carteggio.

Tim Foster, membro dell'equipaggio di Oxford nel 1997 e oro olimpico a Sydney ha scritto una lettera al «Guardian»: «C'è sempre stato posto per gli studenti degli altri Paesi, ma così si snatura la storia di una gara che ci è tanto cara, è vero che deve predominare la classe, ma Oxford come

⁹ I campioni statunitensi, che forse peccarono di presunzione, vennero infine estromessi dall'equipaggio, che nell'opinione dei più si presentò di conseguenza all'appuntamento con Cambridge notevolmente indebolito; tuttavia, sfruttando la loro maggiore adattabilità alle acque mosse di quel giorno, i canottieri oxoniani riuscirono ugualmente ad aver ragione dei più titolati avversari cantabrigiani. La vicenda è stata raccontata da Ferdinand Fairfax nel film *"True Blue – Sfida sul Tamigi"* (C.L.).

Cambridge l'hanno sempre incoraggiata. Hanno sempre allevato e sostenuto chi aveva capacità, in molti casi gli atleti scelti sono già laureati, sono nei college per perfezionarsi e molti laureandi non potranno migliorarsi, si sentiranno chiusi. So che quest'anno ci saranno due grandi squadre a sfidarsi e so che non ci sono facili risposte ma sarebbe giusto farsi delle domande».

Anche Barey Williams, presidente dell'equipaggio di Oxford ha scritto una lettera al «Guardian». «Entrambe le università per sopravvivere alla concorrenza devono sviluppare anche il marketing. Se la regata attira studenti da tutto il mondo è solo un bene e chi è cresciuto qui spingerà ancora di più per farsi vedere». Domenica sulle rive del Tamigi per la prima volta un francese vogherà dentro la gara più inglese della storia. E arriveranno altre lettere.



Estratto de [La Gazzetta dello Sport](#), venerdì 12 agosto 1932

Le prodezze dei canottieri azzurri

LONG BEACH, 10 agosto.

[...] Per le regate olimpioniche il campo di regata di Long Beach è stato attrezzato nel modo più perfetto sia come segnalazioni che come servizi accessori. Pel pubblico sono state erette ampie tribune capaci di oltre 20 mila spettatori oltre all'ampio spazio cintato lungo le sponde da dove sarà possibile seguire le gare lungo le sponde ed all'arrivo, in modo da poter accogliere il più grande concorso di spettatori.

E della passione che anima questo popolo per lo sport del remo si è avuta oggi una chiara dimostrazione nelle interminabili colonne di automobili che si sono dirette a Long Beach e nella folla che gremiva le tribune e le rive. [...]

La giornata odierna si presentava per noi particolarmente difficile, per la fama ed il valore degli inglesi, canadesi e americani coi quali dovevamo lottare a fianco nelle batterie od attraverso i risultati ma la meticolosa preparazione e l'indomita volontà dei vogatori azzurri hanno trionfato di ogni ostacolo.

I vogatori dell'Aniene e quelli dell'Unione Canottieri Livornesi non solo hanno vinto le proprie batterie, ma hanno segnato anche i migliori records mettendosi così alla testa dei temuti equipaggi inglesi ed americani. [...]

Dopo la brillante vittoria dell'Aniene sul Canada nel "4 senza timoniere", [...] ecco che un'altra magnifica prova azzurra riconquista l'entusiasmo e l'ammirazione del pubblico ai vogatori italiani. L'Aniene aveva destato l'entusiasmo per il suo bellissimo stile di voga, i livornesi portano gli spettatori al delirio con la lotta e la vittoria sui rinomati vogatori di Cambridge che godevano grande simpatia. La prima batteria riuniva Italia, Inghilterra, Giappone e Brasile.

Fin dalla partenza la gara si delinea fra l'Italia e l'Inghilterra che hanno una partenza velocissima e staccano subito dopo lo scatto iniziale Giappone e Brasile di circa quattrocento metri. Gli italiani vogano a 40.

I due equipaggi di testa si mantengono affiancati finché ai 500 metri gli inglesi, remando con azione scioltissima, riescono a mettere la punta avanti a quella dell'armo livornese.

Ai 600 metri l'Italia attacca e passa in testa ai 700. Le posizioni non mutano fino ai 1000 metri. Gli inglesi battono 34 colpi e sono in ritardo di una mezza lunghezza sugli italiani che marciano a 38 palate. Mentre la corsa si svolge essa viene descritta al pubblico, che non potrebbe seguirne bene tutte le fasi, a mezzo di potentissimi altoparlanti; in questo momento la voce di essi dice che l'andatura

degli italiani è terrificante. Anche il pubblico è preso dalla meravigliosa veemenza degli italiani che stanno realizzando una delle più grandi sorprese di questa Olimpiade.¹⁰

Gli inglesi tentano dopo i 1500 metri, con un disperato serrate, di riacciuffare la vittoria che ritenevano certo molto probabile ma i nostri, sebbene battano già 40 colpi, rispondono con baldanza e decisione assoluta e riescono ad aumentare ancora il vantaggio fino a una lunghezza e mezza, e fra i calorosi incitamenti della folla e con un bellissimo serrate finale staccano nettamente i valorosi campioni inglesi che per la seconda volta sono così battuti dai vogatori italiani. A Parigi da quelli della Diadora di Zara, a Long Beach da quelli dell'U.C. Livornesi.

Ma la gioia del grande successo si accresce alla fine della seconda batteria quando si apprende che gli Stati Uniti vincendo contro il Canada hanno impiegato 6'29" e cioè 4/5 più degli italiani.

La bella vittoria azzurra procura ai dirigenti italiani le congratulazioni dell'ammiraglio inglese Leigt.

[...] Dopo i risultati odierni gli equipaggi della Libertas, dell'Aniene e dell'U.C. Livornesi sono ammessi alle gare finali che si correranno sabato.¹¹ [...]

Alle regate odierne hanno assistito oltre settantamila spettatori. Fra le autorità notato il conte de Baillet Latour presidente del C.I.O., ed il conte Alberto Bonacossa delegato italiano.

Decio Trovati



L'arrivo della finale dell'8con ai Campionati Europei del 1937, vinta dall'Italia con un equipaggio della U.C. Livornesi.

Ricerca di Claudio Loreto

¹⁰ L'Unione Canottieri Livornesi costituiva a quell'epoca una autentica "scuola" remiera. I suoi otto vinsero i Campionati Europei del 1929 e del 1937; e nelle finali olimpiche del 1932 e del 1936 giunsero secondi, superati dagli Stati Uniti entrambe le volte per soli alcuni decimi di secondo. Di seguito si riportano i riscontri cronometrici di quelle appassionanti regate:

Olimpiadi di Los Angeles, 1932 (campo di regata: Long Beach). **Prima batteria:** 1° ITALIA, 6'28"2; 2° Inghilterra, 6'34"2; 3° Giappone, 6'34"4; 4° Brasile, 6'52"2. **Finale** (si riportano qui solo i primi tre classificati): 1° U.S.A., 6'37"6; 2° ITALIA, 6'37"8; 3° Canada, 6'40"4.

Olimpiadi di Berlino, 1936 (campo di regata: Grünau). **Finale:** 1° U.S.A., 6'25"4; 2° ITALIA, 6'26"; 3° Germania, 6'26"4; 4° Inghilterra, 6'30"1; 5° Ungheria; 6° Svizzera. (C.L.).

¹¹ L'Inghilterra patì invece l'"umiliazione" di dover disputare una ulteriore regata eliminatória tra esclusi al primo turno (il c.d. "ripescaggio" o "recupero"), vincendo la quale accedette poi anch'essa alla finale (C.L.).