

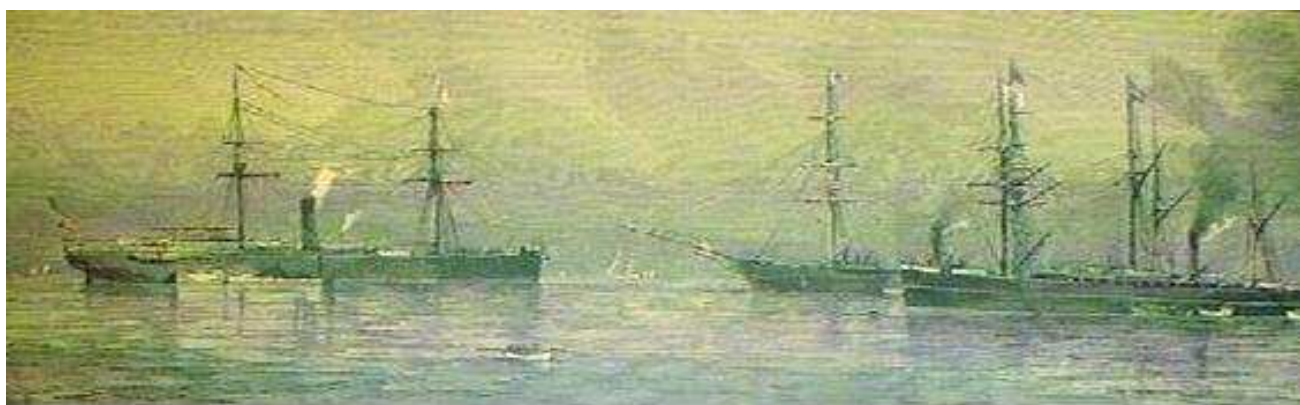


IL VENTO E IL VAPORE

PRESENTAZIONE DELLA MOSTRA IN 60 QUADRI

AUTORE RUGGERO ALCANTERINI

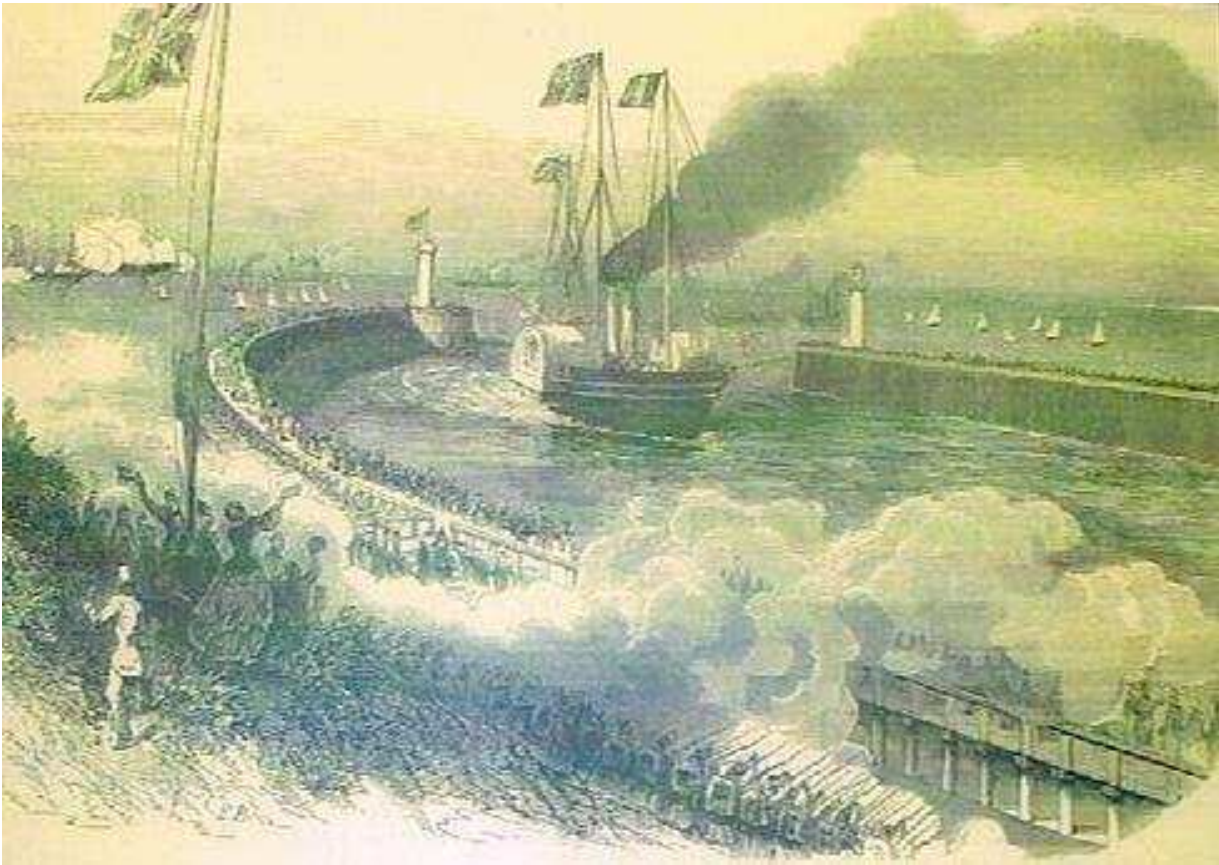
In occasione della edizione dell'America's Cup 2012 a Napoli, con il supporto del Centro Studi, Documentazione e Ricerche "Altis" del Comitato Nazionale Italiano Fair Play, Associazione Benemerita riconosciuta dal CONI, autore il Presidente, Ruggero Alcanterini, in collaborazione con Comune di Napoli ed il Comitato Regionale CNIFP della Campania, si è ritenuto di proporre una Mostra di grafica del XIX Secolo, che dia testimonianza della contestualità della evoluzione tecnica e della pratica sportiva della vela, in corrispondenza della decadenza della stessa nell'utilizzo commerciale e bellico a vantaggio del vapore.



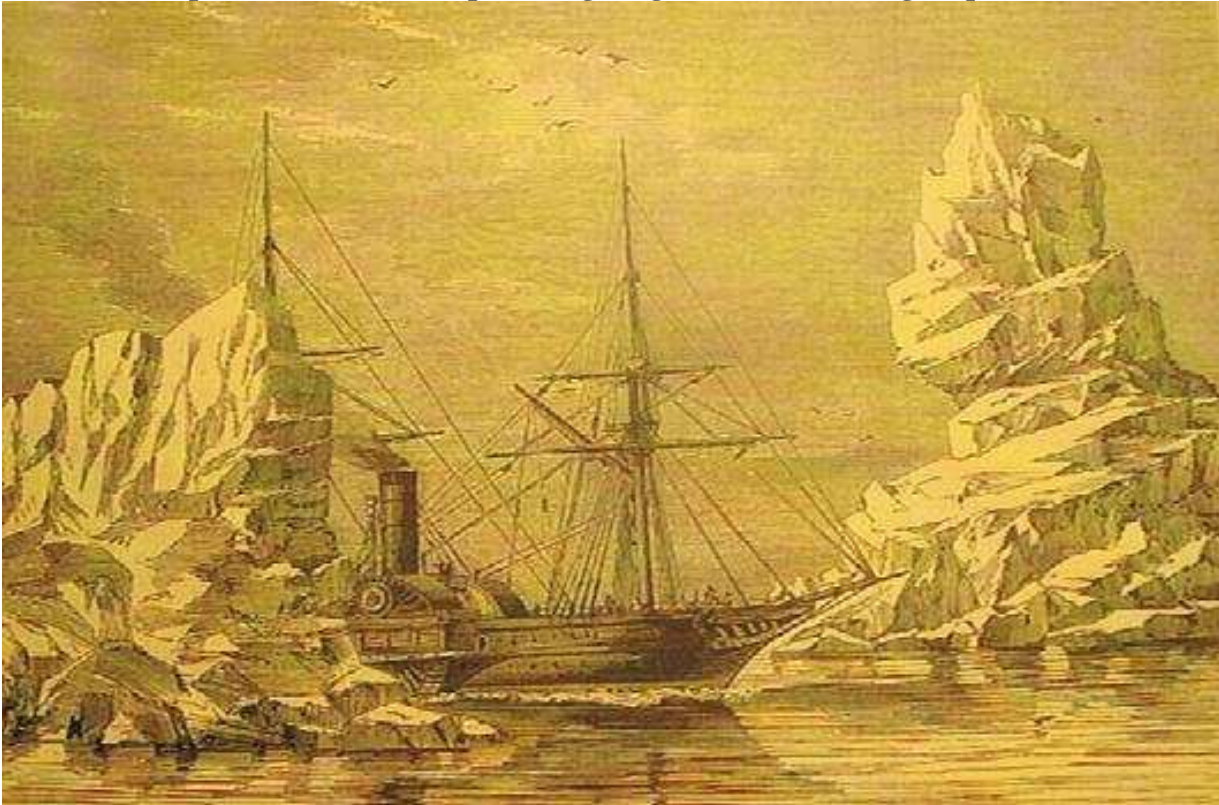
L'idea di proporre immagini di un cinquantennio cruciale tra il 1840 e il 1890 in cui comignoli, ruote a pale ed eliche si fondono e si confondono con le vele e il fumo miscelato dal vento, ci sembra esemplificativa del paradosso della scienza e della tecnica a scapito delle tradizioni e della qualità dell'ambiente, ma comunque a vantaggio della fruizione delle stesse da parte dell'uomo in altri termini, ovvero quelli sportivi, agonistici e del diporto.



Le immagini ci rappresentano un mondo curioso e relativamente recente, di cui abbiamo perso quasi completamente la memoria, che costituiva sino alla Prima Guerra Mondiale la quotidianità della stessa Napoli, del suo Porto e del suo Golfo.



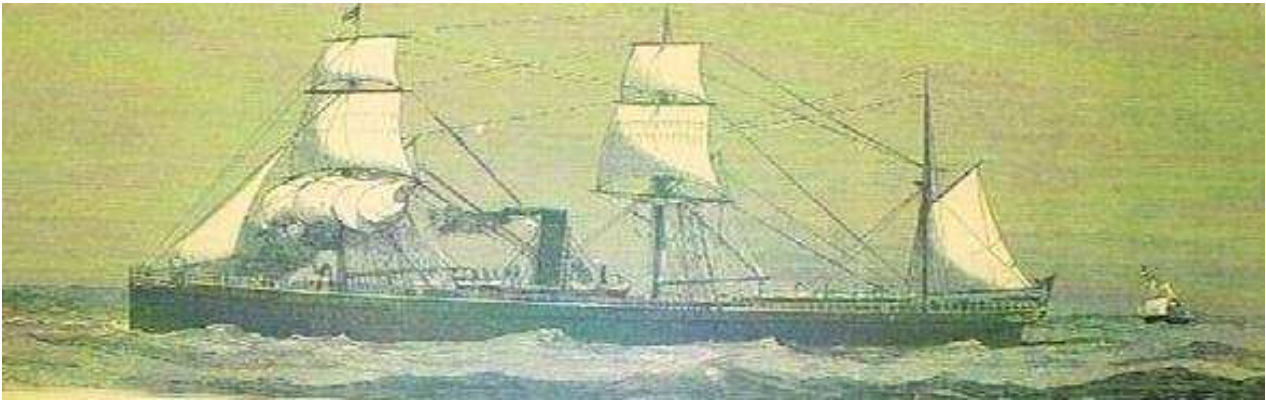
Se l'idea di navigare velocemente e di competere si associava da sempre al vento e a dimensioni e forme che consentissero la costruzione di yacht sempre più validi a partire dal XVII Secolo, quella di applicare eliche ai battelli da parte del francese Pauton arrivò appena nel 1764 ed il perfezionamento da parte degli inglesi Smith ed Erigon qualche decennio dopo.



Più o meno negli stessi anni montava lo spirito di competizione tra gli yacht club americani ed inglesi, sino a quando George Steers costruì nel 1850 lo straordinario schooner “America” per i soci del New York Yacht Club: 170 tonnellate di legno, finiture in metallo e vele destinate il 14 agosto del 1851 a distruggere il mito dell’imbattibilità inglese tra Cowes e l’Isola di Wight, vincendo la “Coppa America” da 500 ghinee con 20 minuti di vantaggio su tutte le imbarcazioni avversarie.



L’enorme ondata emotiva provocata nell’immaginario collettivo ed in particolare in quello americano ed inglese, determinata dalle vicende agonistiche conseguenti l’avvento americano in campo velistico, portò alla nascita della “Tea Race” nel 1866, cui presero parte cinque tra i migliori clipper americani, che caricavano il tè a Fouchon sulla costa cinese e che vide vincere “Teaping” nel canale inglese, dopo 98 giorni di navigazione. Sempre nel 1866, si originava la “Ocean Race”, cui prendevano parte 13 yacht da Sandy Hook all’Isola di Wight, attraverso l’Atlantico, con la vittoria di Henrietta, dopo 13 giorni, 21 ore e 55 minuti, con 8 ore e 15 minuti di vantaggio su “Fleetwell”, che aveva lasciato ben sei vittime e in mare e perso ore nella loro disperata ricerca.



Se in un primo momento la maggiore velocità ed economicità dei velieri rallentò lo sviluppo dei piroscafi e se ne costruirono ancora molti per consentire l'afflusso dei cercatori d'oro in California (dopo la scoperta del 1849) degli emigranti in Australia, dei carichi di guano dalla costa cilena o della carne secca dalla Nuova Zelanda in Europa, mentre gli scafi divenivano misti tra legno e ferro, l'apertura del Canale di Suez nel 1869 e quello di Panama più tardi nel 1914, rendevano definitivo il vantaggio del vapore rispetto al vento, mentre i sottomarini della Prima Guerra Mondiale facevano ecatombe dei velieri merci ancora in servizio.



Man mano che veniva meno la vela, s'inseriva l'elica, ovvero man mano che l'uomo aumentava l'utilizzo del vapore per necessità commerciali e belliche, si avvertiva la necessità di recuperare il rapporto con il vento attraverso la pratica e la competizione sportiva.

