

Pola e oltre.

Raid e crociere a remi nell' Istria del passato

Il 26 maggio 1890 il Capitanato di Porto di Pola inviava una nota all' I. R. Governo Marittimo in Trieste, per renderlo partecipe di un problema sorto da qualche tempo e di fronte al quale non sapeva come comportarsi: **<<Quasi annualmente approdano durante la buona stagione in questo porto, barche di Società di canottieri, le quali pella loro costruzione leggera e senza coperta non sono atte a battere il mare, e con simili imbarcazioni, giovani appartenenti alle società di canottieri di Trieste si avventurano fino a Pola, arrischiando in tal modo le loro vite, perché venendo durante il tragitto, che è abbastanza lungo, sorpresi da tempo procelloso lungo qualche tratto di costa parzialmente erta e rocciosa e durante l'attraversamento di qualche canale come quello di Quietto e Leme, essi perirebbero senza dubbio>>.**(1) Dopo aver lamentato la mancanza di precise disposizioni al riguardo, lo zelante funzionario sollecitava il Governo Marittimo affinché venissero emesse in merito opportune direttive.

In effetti, già nei primi anni dalla nascita dei club di canottaggio quella delle escursioni e delle traversate lunghe era stata una delle attività ampiamente praticate dagli intrepidi canottieri triestini ed istriani. Le regate non erano ancora così frequenti come oggi e le vogate a lungo raggio erano un'occasione per provare la propria forza e resistenza. Ad esempio sappiamo che il 1 luglio 1883 un equipaggio del Club Canottieri "Adria" di Trieste si spingeva fino a Pirano coprendo i 22 chilometri in 115 minuti, compresi 5 minuti di sosta; era riuscito così ad uguagliare il tempo di 200 metri al minuto che aveva tenuto sul tratto di 2000 metri, percorso pochi giorni prima in una regata in cui ... non era risultato vittorioso.

Ma erano anche frequenti le gite con i canotti per incontrare gli amici delle altre società nautiche. Ciò rientrava nello spirito, diffuso e irripetibile, di fratellanza fra i club che praticavano questo nuovo sport che stava acquistando sempre più vasta popolarità. Spirito a cui non era estraneo il forte sentimento di identità nazionale che legava l'area giuliana ed istriana. In questo clima, ad esempio, l'ultima domenica di agosto del 1887 numerosi canottieri istriani si radunarono ad Umago per assistere alla benedizione della bandiera della locale Società Operaia; al convegno era presente anche il canottiere triestino Umberto Deperis **<<...il quale su uno Schifo(sic)quasi invisibile, solo e di notte si era peritato di attraversare il golfo di Trieste>>.**(2) Di certo le traversate non sempre erano prive di pericoli. Il 2 ottobre del 1887 quelli di Parenzo ricevettero la visita di 9 canottieri triestini e 7 della Pietas Julia da Pola giunti via mare con le loro imbarcazioni; colti dal maltempo in mare durante la notte, i triestini dovettero riparare a Cittanova mentre i polesi, che si erano recati all'appuntamento con il lancione "Faveria", tribolarono non poco nei pressi di Punta Barbariga in attesa che il tempo migliorasse. Il giornale "L'Istria" del 3 ottobre nel riferire dell'avvenimento scriveva **<<Noi applaudiamo con tutto il cuore a queste escursioni imperocchè l'utile, non visibile ad occhio nudo, che esse apportano è però reale. I nostri giovani imparano così a conoscersi, ad amarsi e stimarsi e, quel che è più, esse escursioni contribuiscono a cementare sempre più quella tanto invocata unione morale delle nostre città costiere.>>** (3)

L'anno seguente fu la volta di Pola di ricevere quelli dell'Adriaco: **<< Dunque domani i canottieri parentini ritorneranno la visita ai nostri della Pietas Julia. La società dei nostri canottieri prepara**

una lieta accoglienza ai fratelli di Parenzo, né punto dubitiamo che la festa non sarà lieta, cordiale e cortesemente gentile.>> (4)

E nel 1889 , ancora a Parenzo, vi fu un memorabile raduno dei canottieri istriani che giunsero al luogo d'incontro con i loro canotti. La cronaca parla di un banchetto con 53 coperti, a cui non mancarono i presidenti delle società, le autorità politiche comunali e provinciali ed il tutto allietato dalla musica della banda cittadina. Tra un brindisi ed un discorso non si trascurò lo spirito patriottico e furono raccolti più di trenta fiorini in favore della *Pro patria*.(5)



Parenzo, 8 settembre 1889 – raduno dei canottieri istriani

E' comprensibile quindi che, a lungo andare, il proliferare di queste imprese, se non proprio spericolate almeno audaci, finissero per impensierire l'autorità portuale di una delle mete preferite: Pola. La materia risultava nuova anche per il Governo Marittimo, ed infatti questi si rivolse addirittura ai Consolati Generali di Austria e Ungheria a Genova e a Napoli per avere notizie sulle norme adottate nel Regno d'Italia per garantire la sicurezza personale dei gitanti. Le risposte non tardarono ad arrivare ma non furono illuminanti; in conclusione dicevano non esservi norma alcuna che regolamentasse la circolazione dei "galleggianti da diporto" se non quelle generiche contemplate nel Codice della Marina Mercantile. Alla luce di ciò, il Governo Marittimo di Trieste in data 21 agosto 1890 diramava un dispaccio del seguente tenore: ***<<E' senza dubbio un atto di temerarietà e di imprudenza l'avventurarsi con imbarcazioni non atte a battere il mare in un lungo tragitto come da Trieste a Pola. ... Senonchè, considerato che volendo stabilire delle norme per la qualità dei natanti e per le qualifiche dei capi equipaggio delle barche dei canottieri si verrebbe ad inceppare di molto la libertà degli esercizi cui si dedicano con grande predilezione le numerose società di canottieri sorte negli ultimi tempi; Considerato che d'altronde non si ebbero a deplorare disgrazie per la mancanza di disposizioni nel senso suaccennato; Visto che anche in Italia non vigono in argomento delle norme per tutelare la sicurezza dei canottieri, sono dell'avviso che... sia lasciata piena libertà d'azione nei tragitti lungo le nostre coste alle società dei canottieri>>***.(6) Raccomandazione importante: chi si cimentava in questo tipo di crociera era

tenuto a non discostarsi più di 3 miglia dalla costa, doveva essere dotato di bussola a mano e carta idrografica ed il canotto condotto da un nocchiere responsabile.

Anche nel vicino Regno d'Italia i lunghi percorsi a remi erano nati quasi contemporaneamente al canottaggio. Prima ancora che fosse redatto un vero e proprio regolamento per le regate, un gruppo di soci della Canottieri Cerea di Torino decise di discendere il Po sino alla foce e nel luglio del 1867, con la jole *San Marco* allestita allo scopo, raggiunse Venezia. Tante altre imprese seguirono a questa: ad esempio, dieci anni dopo, nel 1877 tre membri della Società Canottieri del Tevere (Pio Barucci, Augusto Camotto e Virgilio Marchetti) compirono con delle "battane" un viaggio via mare da Roma a Genova, impiegando 28 giorni. Questo faceva seguito ad un'altra crociera a remi da Roma a Napoli effettuata l'anno prima. Nel 1880 fu la volta dei genovesi della Società Ginnastica Ligure "Cristoforo Colombo" di raggiungere Roma con il canotto "*Venezia*" con quattro vogatori e timoniere; partiti dalla Darsena Genova il 17 giugno, giunsero a Fiumicino il 26 e, risalito il Tevere, finalmente a Roma il 27 giugno dove li attendeva una numerosa delegazione di sportivi genovesi giunti per ferrovia ed accolti dai canottieri locali.

Fonti:

- (1) Archivio di stato di Trieste – Governo marittimo 1881-1894 - Busta 312
- (2) "L'Istria" – 3 settembre 1887
- (3) "L'Istria" – 3 ottobre 1887
- (4) "L'eco di Pola – 25 agosto 1888
- (5) "L'Istria" 14 settembre 1889
- (6) Archivio di Stato di Trieste – Governo marittimo – Busta 312