

Venezia, l'Istria, Trieste e le regate prima del canottaggio

Ricerca di A. Tommasi
presentata presso l' I.R.C.I. – 19/11 e 3/12 - 2012

Premessa

E' ragionevole pensare che sin da quando l'uomo cominciò a muoversi sull'acqua con un' imbarcazione abbia dovuto competere per primeggiare sugli altri; forse per accaparrarsi un luogo ricco di pesce, o per giungere al mercato prima degli altri, o per assicurarsi un approdo comodo e sicuro. Per trovare testimonianze di vere e proprie corse fra rematori al puro scopo di vincere una sfida, molti si rifanno al luogo comune che vorrebbe la nascita delle gare remiere nella seconda metà del '700, nel mondo anglosassone. Noi invece riteniamo che per andare agli albori di quello che oggi chiamiamo canottaggio bisogna risalire sino alla seconda metà del 1200 e spostarsi nella Laguna Veneta. Il termine *regata* compare infatti per la prima volta in un codice anonimo, che riporta: <<*Splendor magnificissime Urbis Venetorum, 1274, die 16 septembris, indicta regatta cum navigiis habentibus remos viginti*>>.

Venezia

Se sull'etimologia della parola *regata* o *regatta* i pareri sono discordi (dal latino *aurigata* per indicare una corsa, o da *remigata* per indicare l'azione del remare, tralasciando altre etimologie decisamente fantasiose), sul fatto che queste competizioni abbiano avuto origine a Venezia, ai tempi della Serenissima non vi sono dubbi. Pare addirittura che siano da ricollegarsi ad un oscuro episodio di pirateria avvenuto nell'anno 942, quando il Doge Candiano III e la flotta veneziana fecero giustizia dell' affronto subito da una banda di malfattori venuti dal mare, che avevano rapito le giovani spose e rubato corredi e preziosi, nel corso della tradizionale benedizione collettiva nella chiesa di S.Pietro in Castello. Più tardi, per ricordare la vittoria ed il felice esito dell'inseguimento in mare, venne istituita la "Festa delle Marie", cioè le vergini rapite e liberate. Divenne usanza che 12 fanciulle salissero per l'occasione su due galee a 50 remi per sfilare sul Canal Grande sino a San Pietro in Castello, seguite da un corteo di barche festanti. L'imbarcazione che giungeva per prima a destinazione riceveva un premio in denaro, acclamata dal pubblico.

Queste gare indette dall'Autorità avevano per scopo, oltre che dare spettacolo alla cittadinanza, soprattutto quello di esercitare i giovani all'uso del remo, priorità inderogabile per uno Stato che si avviava a diventare una grande potenza marinara. Non a caso nel 1315 il Governo decretava che ogni anno, nel giorno di San Paolo, si disputassero regate per l'esercizio dei giovani: "**Regata annuaria fiebat in festo Sancti Pauli cum navigiis habentibus remos quinquaginta**".¹ Anzi, lo scopo principale era proprio quello di addestrare equipaggi ad affrontare le fatiche sul mare e le possibili battaglie, come riferisce l' Abate D. Cristoforo Tentori nel suo "Saggio sulla Storia della Repubblica di Venezia" essere "**...il corso delle galee introdotto per addestrare la Veneta Marinareccia, donde ebbero il nome le presenti regate...**". E più tardi, nel 1531, con Decreto del 31 maggio veniva ordinato ai "*Provveditori dell'Arsenale*" e "*sopra l'Armar*" di allestire un numero sufficiente di galee leggere e relativi equipaggi da scegliersi fra 4000 uomini delle isole e della terraferma all'uopo estratti a sorte, per disputare ogni anno, in giorni prestabiliti, quattro regate da sei imbarcazioni ciascuna "**e ciò tutto per animar li suddetti uomini, e renderli in tal guisa pratici delle dette galee**"² (Francesco Donato). Nonostante ai componenti gli equipaggi fossero destinati premi in denaro in misura proporzionale all'ordine d'arrivo delle barche, è chiaro il carattere militare e di addestramento di tali gare.

Con il passar del tempo queste manifestazioni persero progressivamente il fine di esercizio alla voga per scopi militari, privilegiando sempre più l'aspetto mondano e quello sportivo. I privati e le "*Compagnie della Calza*" che finanziavano la regata facevano a gara per gli addobbi più fastosi ed eleganti, con grande impiego di ori, stucchi, tessuti pregiati, allegorie e quant'altro, per stupire gli ospiti e superare in lusso le feste precedenti, di molte delle quali le cronache dell'epoca riferiscono in modo circostanziato.

Assumendo sempre più fisionomia di festa popolare, le barche che partecipavano alle gare divennero sempre più agili e manovrabili consentendo di evidenziare l'abilità dei singoli regatanti, alcuni dei quali venivano osannati come autentici campioni dello sport. Ed ecco cimentarsi le barche più tradizionali: i "*copani*" a otto

o sei remi, le "fisolere" ad uno o quattro remi, oppure le "gondolete e gondole" e uno, due o quattro remi, le "scoazere" a otto remi, tutte barche da lavoro impiegate per pesca, caccia o trasporti nella Laguna. Divennero usuali le competizioni per animare avvenimenti festosi o in onore di qualche illustre ospite della città. Vi sono notizie delle due regate in onore del marchese Nicolò d'Este nel 1369, e quella in onore di Francesco Sforza che, sul finire del 1442, **"si trasferì con la sua sposa Bianca alle delitie di Venetia"**. Celebri le regate a cui nel 1493 assistette Beatrice d'Este, consorte di Ludovico Sforza duca di Milano. Fu in quell'occasione che per la prima volta si videro in competizione delle barche condotte da donne (**...e fo regate prima homeni poi femene di Chioza, Muran, le contrade et Malamocho che fu bel veder...**).³ E questa particolarità non restò certo un caso isolato: da allora non vi furono gare senza la partecipazione di rematrici combattive ed abili quanto i maschi, delle quali la più famosa per numero di vittorie rimane Maria Boscola di Pellestrina.



Furono davvero numerosissimi i personaggi di alto rango a cui vennero dedicati festeggiamenti sontuosi in cui la regata era il pezzo forte: Anna, regina d'Ungheria (1502), il marchese Federico Gonzaga di Mantova (1520), Francesco Sforza duca di Milano (1529) l'Arciduca Carlo d'Austria (1569), Giovanni de Medici, fratello del Gran Duca di Firenze (1579), Il Gran duca di Toscana, Ferdinando II (1628), Il Principe di Brunswick (1661), tanto per fare qualche nome.

Il percorso della gara si sviluppava lungo il Canal Grande: si partiva, in genere, da quelli che oggi sono i Giardini della Biennale dove era posizionato "el spaghetto", cioè la linea di partenza, e si percorreva il bacino di San Marco ed il Canal Grande fino al Ponte della Croce dove, girato attorno al "paletto" infisso in mezzo al canale, si ripeteva il percorso a ritroso sino davanti Ca'Foscari.

La gara si concludeva dinanzi alla "macchina", cioè una sorta di palco galleggiante addobbato con motivi allegorici e floreali che ogni volta superavano in bellezza e sfarzo quelli precedenti. Ecco come viene descritta una di queste regate disputata il 7 luglio 1641 per l'elezione a *Procurator di San Marco* del cavaliere Giovanni Pesaro: ...<< **La meta del corso era questa, che partendosi da un capo della città che sant'Antonio si chiama, andando all'altro capo ch'è santa Croce e quivi raggirandosi d'intorno ad un palo andavano poi a terminare ed a ricevere li premi li vincitori alla casa di Sua Eccellenza. A quest'effetto vedevasi dirimpetto al suo palagio, finto un monte frondoso di convenevole altezza, il quale all'arrivo del vincitore aprivasi, e miravasi dentro adornato di porpora e d'oro, di sopra dipintovi un cielo sereno, e fuori di questo teatro usciva Nettuno a porgere il premio.**>>⁴

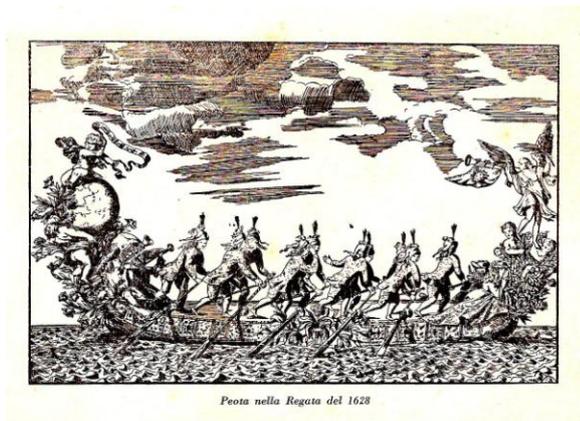
In un'altra occasione, per i festeggiamenti in onore di Sebastian Cortizos cavaliere di Calatrava, Consigliere di S.M. Cattolica, in visita a Venezia nell'agosto 1670 sappiamo che *la macchina* raffigurava un grande scoglio affiorante dall'acqua e circondato da sirene e delfini. Dentro una grande conchiglia era adagiato un Nettuno.

I premi erano sempre in denaro ma, cosa molto ambita dai partecipanti, erano accompagnati da una bandiera che rappresentava il vero trofeo: rossa per il primo arrivato, celeste per il secondo, verde per il terzo e gialla per il quarto. Era, questa delle bandiere, una tradizione nata addirittura nel 1170, quando il Papa Alessandro III per riconoscenza a Venezia per la mediazione diplomatica svolta nella pace con Federico Barbarossa,

aveva donato gli otto vessilli con i suddetti colori ed il Leone di San Marco che avrebbero, da allora, accompagnato le processioni solenni con il Doge. Nelle regate, la bandiera gialla portava dipinta l'effigie di un maialino; infatti era abbinata da un maialino vivo che, fra scherzi e prese in giro, avrebbe dovuto consolare il quarto classificato: <<*porta a casa almanco el porseo che sto invernogaveremo de magnar*>>⁵, recita una celebre commedia in dialetto veneziano. Tale usanza si è mantenuta in occasione delle Regata Storica, sino a non molti anni or sono, quando è stata soppressa per le proteste degli animalisti.

Le donne, che corsero assiduamente dal 1493 al 1784, usavano generalmente "battelli" a un remo o "battelli da fosina" a due remi, seguendo un percorso ridotto rispetto gli uomini. Partivano infatti da Punta della Salute, ma in quanto a determinazione e vigore non avevano niente da invidiare ai maschi.

Le regate, che avevano appassionato da ben principio il popolo, entrarono progressivamente nella vita e nella cultura veneziana non mancando di coinvolgere anche il mondo dell'arte. Mirabilmente rappresentata nei dipinti di Francesco Guardi e del Canaletto o nelle incisioni di Vincenzo Coronelli, Michele Marieschi ed altri, viene celebrata dai poeti come Riccardo Selvatico nella sua celebre composizione in vernacolo "La regata" del 1893 o da Cleandro conte di Prata con "La regata di Venezia" del 1845, composizione forse meno brillante ma certo piena di passione. Ed anche il mondo della commedia veneziana non poteva rimanere estraneo: le regate sono tema di ispirazione per commediografi celebri come Carlo Goldoni ne "La puta onorata" del 1748 o Giacinto Gallina che nel 1875 rappresenterà la spassosissima "El moroso de la nona" o, ancora, "La regata di venezia" di Alessandro Zanchi del 1825.



La tradizione delle regate veneziane continuò in tutto il suo splendore per tutta la durata della Repubblica e non cessò neppure dopo la sua caduta e l'avvento di Napoleone; anzi nel 1807, in occasione della sua visita alla città, ne fu organizzata una particolarmente sontuosa. Anche dopo il passaggio di Venezia sotto l'Austria le regate proseguirono, se pur senza lo sfarzo dei secoli precedenti. E ormai la fama di tali gare e dell'abilità dei vogatori veneziani era consolidata, tanto che nel 1828 un gruppo di gondolieri fu chiamato a confrontarsi con i barcaioli comaschi in due regate che si svolsero il 17 ed il 24 agosto nell'anfiteatro dell'Arena a Milano che, per consentire lo svolgimento delle prove venne completamente allagato.

Le regate veneziane furono sospese dopo i moti del 1848 e ripresero solo dopo il 1866, in seguito all'annessione al Regno d'Italia. Ormai gli antichi fasti non potevano rivivere e la festa, divenuta intanto Regata Storica, si riduceva ad una celebrazione nostalgica degli splendori della Serenissima. Ciò nonostante questa pratica si era diffusa e, se aveva esteso la sua influenza anche fuori dai confini della Repubblica, come non poteva aver contagiato le città marinare dell'Adriatico settentrionale a lei vicine?

L'Istria

<<*Noi istriani della costa abbiamo lunghe tradizioni di codesti gloriosi ludi, e qui a Parenzo uno scoglio conserva ancora il nome "della regata". A Pirano pure si facevano delle regate...*>>. Così scriveva l'anonimo cronista sul quotidiano "L'Istria" del 31 luglio 1886 a commento della regata che si sarebbe svolta il giorno seguente a Trieste e a cui avrebbero partecipato anche i canottieri istriani. Ma qui eravamo già in tempi di sport moderno. Per il passato invece, il dominio di Venezia non poteva non aver influenzato con i suoi usi anche la costa Istriana. D'altronde gli abitanti dei villaggi sul mare non erano estranei all'uso del remo e certamente non saranno mancate le occasioni per cimentarsi in vogate e gare. A differenza di Venezia però, poche sono le notizie che ci sono pervenute a testimoniare di tali avvenimenti, ma quelle poche sono

sufficientemente indicative: ad esempio, narra Defendente Sacchi, che quelli di Isola erano rematori famosi e solevano sfidare in regate i giovani della laguna che conducevano a forza di remi i gentiluomini veneti a caccia nei boschi istriani. Ed ancora una volta la sorpresa è data dallo scoprire l'attitudine delle donne istriane alla voga. Giuseppe Caprin, scrivendo delle donne piranesi, cita un documento anonimo del XVI secolo che dice **<<...anzi le donne istesse sono pratiche di questo esercizio, sapendo quasi tutte vogare in maniera che vanno loro sole senza alcun uomo in barca, si che si posson dire tutte marinare>>**⁶. E non erano le sole: Giuseppe Revere nel tracciare un profilo delle donne muggesane dirà che **<<portano le derrate in città per via di mare e nelle loro barchette le vedi vogare intrepide con i loro mariti>>**.⁷ E Caprin, nel suo "Marine Istriane", conferma che **<<le donne di Muggia erano regatanti famose>>**.

Fra i pochi elementi disponibili per dare un quadro almeno approssimativo nella materia di cui trattiamo, ricordiamo che a Capodistria, nella seconda metà del 1600, operava l'*Accademia dei Risorti* che animava la vita cittadina, secondo la moda veneziana, con spettacoli, mascherate, giuochi di quintane e, naturalmente, regate.

Tralasciando altre notizie frammentarie e imprecise, è opportuno citare il racconto pervenutoci, del rientro in patria del Doge Francesco Morosini, reduce dalla conquista della Morea in mano ai Turchi. Risalita la Dalmazia e giunto in vista dell'Istria, dopo essere stato acclamato dalle imbarcazioni uscitegli incontro da Rovigno, Parenzo e Umago, fu accolto da tre brigantini di Pirano addobbati per l'occasione, e da uno stuolo di barche che **<<si diede a corseggiare attorno alla galera ducale...>>**. Dopo aver ricevuto l'omaggio delle autorità locali, un gruppo di donne piranesi su 12 barche si sfidarono in regata presso Portorose e **<<fecero conoscere la loro intrepidezza nelle fatiche del remo...>>**. Ciò avveniva nell'ottobre 1689.⁸

Ma la regata di cui conosciamo più particolari, e certamente la più sfarzosa in queste terre, fu quella che si svolse a Capodistria il 29 giugno 1754. Fu voluta dal Podestà e Capitano Pietro Dolfin ed organizzata con grande dispiego di mezzi e gran numero di invitati. Fra questi, il Comandante di Trieste, il Vescovo e numerosi nobili e notabili con le consorti. Per riceverli degnamente il Podestà aveva ordinato di riappianare le strade di accesso alla città e renderle ben percorribili dalle carrozze; fatica sprecata, perché all'ultimo momento gli invitati triestini decisero di raggiungere Capodistria via mare. Comunque, a leggere il cronista dell'epoca, dalla sola Trieste vi giunsero ben 3000 persone. Nella città, che da 25 anni non assisteva ad una tale manifestazione, il clima riproponeva quello tipico delle regate che si svolgevano a Venezia, con botteghe da caffè, mescite di bibite, palchi a gradinate per gli spettatori, balconi e finestre adornate festosamente. Il mare era affollato da numerose le barche convenute per assistere all'evento e tutte decorate con pitture, statue, allegorie, festoni damascati secondo l'uso veneziano e condotte da rematori che indossavano livree colorate a secondo delle casate di appartenenza. In mezzo al golfo c'era persino una voliera con piante frondose, disposta su di una zattera mobile, da cui si levavano il canto degli uccelli e colombe in volo.



La regata prese il via da San Nicolò d'Oltra per concludersi sotto il Belvedere dove era approntato un palco coperto per le autorità, addobbato con colonnati e festoni. Partirono per prime le barche dei concorrenti maschi: sette in tutto, con sei rematori ciascuna, di Capodistria, Pirano, Isola e Muggia. I favoriti, sembra fossero quelli di Pirano, ma al traguardo giunsero solo secondi dietro rematori locali che con un'altra barca ebbero anche il terzo posto. Seguì poi la corsa delle donne; oltre alle due barche di Capodistria ed alle due di Pirano (sei per barca), c'erano anche le concorrenti **<<Carresane>>**, ma probabilmente il riferimento è alle donne di Muggia. Il percorso era ridotto della metà rispetto quello degli uomini che era di ben 3 miglia, e le vogatrici lo compirono **<<munite d'un coraggio virile nell'animo>>**; **<<sembravano tante Amazzoni,**

che contendessero pel più prezioso trofeo>>. Ancora una volta giunse prima una barca di Capodistria seguita dalle due di Pirano. Curiosi anche i premi: ***<<Per i primi uomini due brazza di panno turchino, una camiscia, ed una berretta di scarlatto per cadaunno; Per li secondi un cappello, un paio di calze, due fazzoletti per cadaunno; per i terzi un fazzoletto cadaunno, ed il porchetto. Per le Donne una cottola, ed un pajo di calze per cadaunna; per le seconde un grembiale ed una cendalina; per la terza una cendalina ed il porchetto, le quali cose tutte furono bagatelle assai leggiere comparativamente alle mancie già pria disposte, ed in seguito generosamente esibite dalli spettatori del Palco Nobile alli vincitori>>***.⁹

Non meno spettacolare ed entusiasmante dovette essere il rientro delle imbarcazioni che avevano assistito dal mare alla regata, conclusa all'approssimarsi della notte: in un attimo si spiegarono le vele a far rotta su Trieste, Muggia, Isola e Pirano e solo di queste ultime se ne contarono una sessantina.

Sopraffediamo pure alla descrizione dei banchetti e del ballo per limitarci a considerare come siano evidenti gli elementi caratteristici della tipica regata veneziana a cui si ispirava, a testimonianza del profondo legame, anche culturale, dell'Istria con la Serenissima.

Trieste

Trieste, per quanto città marinara, non poteva competere con Venezia per quanto concerne la pratica delle gare remiere e, forse, non ne subì così intensamente l'influenza. Per lungo tempo la città lagunare rappresentò il nemico che esercitava gelosamente il proprio dominio sull'Adriatico e, per Venezia, le feste e le regate erano soprattutto una celebrazione della propria potenza ed un'ostentazione di ricchezza e potere. Ciò nonostante Trieste non rimase del tutto estranea a questa usanza, praticata forse con meno fantasia e dispendio di mezzi, ma comunque presente.

Ancora una volta, soprattutto per i tempi più remoti, sono poche le notizie certe che documentino lo svolgersi di tali avvenimenti: pochi accenni, soprattutto per registrarne i costi sostenuti dalla municipalità. Sappiamo, ad esempio, di una regata di gondole svoltasi nel 1547 o della regata del 1583 nel giorno del Corpus Domini, ma non possiamo dire con certezza se si trattasse di vere gare con premi o "corsi di barche", cioè cortei per mare in occasione di feste sacre o profane come era pure in uso in Istria e nella stessa Venezia.

Per andare a cose più certe citeremo la ***<<...corsa di un Palio per mare, detta comunemente Regata...>>*** che si disputò il 31 luglio 1769 in occasione dell'inaugurazione del nuovo lazzeretto nel rione di Roiano, che sarebbe servito al ricovero delle merci in transito che dovevano essere sottoposte per legge a trattamento sanitario.

Come illustra una sorta di bando pubblicato allo scopo, vi erano ammessi ***<<diciotto legni piccoli come braccere, lance, peatte e simili...>>***; ai rematori e timonieri che si iscrivevano veniva intimato: ***<<E prima che si corra la Regata, deporranno ogni arme di fuoco, di punta e di taglio>>***. Ogni imbarcazione poteva avere a bordo non più di sei vogatori, un timoniere ed un saltatore. Quest'ultima figura aveva il compito, una volta che la barca era giunta al traguardo, di impadronirsi (probabilmente arrampicandosi) della bandiera del primo, secondo o terzo "Palio" che erano posizionate su delle antenne situate in prossimità dell'arrivo ma in posizioni diverse. L'ultimo articolo del bando recitava: ***<<Potrà impiegarsi ogni arte nautica nella Regata per vantaggiare la propria e pregiudicare l'altrui corsa; All'incontro si inibiscono i complotti e molto più i soprusi...>>***; insomma lo spirito sportivo era ben salvaguardato.

Regata a parte, la cerimonia di inaugurazione del Lazzeretto non mancò di una suggestiva sfilata di barche a bordo delle quali sedevano le autorità e l'aristocrazia cittadina, decorate con baldacchini, addobbi e livree variopinte, nella miglior tradizione delle feste veneziane. Nota curiosa: forse per gelosia Venezia proibì ai giornali di diffondere la notizia.

Di un'altra regata memorabile che si svolse in Città, ci riferisce "L'Osservatore Triestino" di sabato 16 giugno 1832: ***...<<Nel dopopranzo dello stesso giorno (13/6/1832), quella zelante società d'alcuni negozianti che aveva già celebrato il primo ed il secondo arrivo delle LL. MM. con spari ed illuminazioni sul mare, dispose una corsa di battelli, che partendo dall'infuori del vecchio lazzeretto, vennero sino alla riva immediatamente sotto il palazzo imperiale a cogliere il premio, che era di fiorini 100 per la prima gara de'battelli di donne della vicina terra di Muggia; e di un egual somma per l'altra, con battelli di marinai di Trieste.***

Il gran numero di barchette che coprivano questa parte della rada, la folla di gente sui bastimenti, sulle spiagge, sul molo, e delle case contigue, ed il movimento generale durante questo trattenimento, vi diedero un'aria assai animata e piacevole.>>...

Tutto ciò accadeva in occasione della visita dell'Imperatore Francesco I d'Austria e della consorte, Carolina Carlotta Augusta. Anche in quell'occasione, dunque, si diede corso, oltre alla gara dei rematori, anche ad una gara di donne. Già con largo anticipo, l'“*l. R. Consigliere di Governo e Preside del Magistrato Politico*” scriveva ai podestà di Muggia, Capodistria e Pirano per sollecitarli a reperire <<**delle ragazze vigorose e robuste capaci di concorrere nella gare e guadagnarsi con onore il premio stabilito**>>.10 Rispose prontamente Muggia, annunciando con compiacimento il “**rinvenimento di N° 24 ragazze capaci di remigare...**”. Preziosa risulta la testimonianza sul ricordo di quella gara, raccolta da Jacopo Cavalli più di cinquant'anni dopo, dalla viva voce di una delle vincitrici: Maddalena Frausin detta Pinpena che al momento dell'intervista aveva 80 anni . <<**Avevo 23 anni ed era podestà di Muggia il signor Nicoletto Frausin e venne l'ordine di trovare ventiquattro femmine fra ragazze e donne per andare a Trieste a fare la regata. ... Eravamo vestite di bianco e avevamo sul capo un cappello di paglia e attorno al collo un fazzoletto di seta.**>> Dopo esser salite sul *kaičo*, quattro per barca, ecco che il direttore di regata dà le istruzioni: <<**ricordate bene che quando darò la prima pistolettata non dovete badarci; ma state attente alla seconda.- E io faccio a una mia amica che era con me: “stai attenta a dove è la bandiera”**>>...<<**a la seconda pistolettata, il capitano ci dice: “andate nel nome di Dio!” e noialtre che eravamo in riga con le barche ci molliamo e voga che ti voga con tutta la forza. Ed io che ero la timoniera gli tenevo dritta la barca, aiutavo le altre quattro e gli dicevo: -alé ragazze avanti, presto con l'aiuto di Dio, non perdetevi il remo che non ci copriamo di vergogna.**>> Fatica ed emozione che rimangono indelebili ancora dopo tanti anni. <<**Sul balcone stava il Sovrano benedetto con la sua compagnia e noi correvamo con il kaičo che pareva lo portassimo di peso e siamo arrivate prime.**>> Ma non bastava giungere al traguardo: <<**io ho agguantato la bandiera con le mie mani e l'ho alzata in alto e abbiamo gridato “hurrà”. Un mese dopo mi dovevano gli occhi da tanto guardar fisso dov'era la bandiera**>>. Intenso il ricordo della gente accalcata ad assistere alla gara, le feste per le vincitrici e gli uomini sulla riva che lanciavano i cappelli in barca per l'allegria, e dicevano: <<**Che brave muggesane! Che bei marinai! E ci battevano le mani.**>> Poi tutte e ventiquattro vennero fatte salire nel salone del Palazzo del Governatore, per essere ricevute dall'Imperatore e sua moglie che ammirati esclamavano: <<**Brave marinare! Brave Marinare!**>>. Esempio la conclusione: <<**La bandiera l'abbiamo portata a Muggia Vecchia e l'abbiamo donata alla Madonna e abbiamo fatto dire anche una messa**>>.11

Ma non sarà questa l'ultima occasione che vedrà le ragazze di Muggia protagoniste di una regata accanto ai rematori maschi; l'occasione verrà data dalla grande Esposizione Agricola e Industriale di Trieste che si tenne in città dal 20 settembre 1871 per un intero mese: una Fiera Campionaria ante litteram che vide la partecipazione di oltre 1200 espositori. Il programma era intensissimo ed articolato e prevedeva, oltre alle giornate dedicate alle singole categorie di prodotti esposti, anche una serie accattivante di iniziative collaterali di intrattenimento del pubblico: balli, feste, gite in piroscampo lungo la costa, serenate sul mare, cori e bande musicali, corse di cavalli all'Ippodromo (nella valle di Zaule) e naturalmente la Regata.

Questa, prevista per il giorno 22 di settembre del 1871, un venerdì, dovette essere rimandata di alcuni giorni a causa delle condizioni del tempo sfavorevoli e ci offre una serie di note interessanti per meglio capire come si era evoluta nel corso degli anni la pratica delle gare a remi e quanti elementi dell'antica tradizione veneziana erano rimasti ancora vivi.

Il programma prevedeva che il percorso andasse <<**dalla spiaggia sottostante le alture di Contovello, sino allo squero di Barcola**>>. 12 Erano previste 5 corse distinte:

- 1) *Regata fra dilettanti*, con lance eguali, armate a sei remi.
- 2) *Regata di donne istriane*, con barchette a tre remi di eguale costruzione.
- 3) *Regata di guzzi*, di eguale dimensione a due remi.
- 4) *Regata di Zoppoli*, condotti da un solo rematore e due remi su bilanciere.
- 5) *Regata libera di lance*, di simile forma e lunghezza armate a 4 remi.

Come possiamo vedere, una corsa era riservata alle donne: sei barche con 18 rematrici, ed erano tutte di Muggia. Una curiosità è data anche dalla corsa degli zoppoli o “čupe,” le tipiche imbarcazioni dei pescatori di Santa Croce e Contovello, ricavate da un unico tronco scavato e condotte da un vogatore che si serviva di due lunghi remi appoggiati su degli scalmi sporgenti dallo scafo. Sappiamo anche i nomi dei vincitori: il primo premio andò a Matteo Zulčić, il secondo a Bortolo Verginella, il terzo a Simone Svab.



Tutti i premi erano in denaro sonante; ad esempio, per quanto riguarda le donne, l' equipaggio arrivato primo, composto da Maria e Giovanna Fronzina e da Giovanna Petronio si portò a casa 10 zecchini d'oro mentre il secondo e terzo ebbero rispettivamente 6 e 3 zecchini d'oro. Fece eccezione la gara dei “dilettanti” che venne premiata, secondo la consolidata tradizione veneziana, con le bandiere d'onore: rossa per i primi arrivati (lancia dell' Associazione Triestina di Ginnastica) e azzurra per i secondi.

Rispetto ad altre regate del passato questa assume più marcatamente le caratteristiche di una vera e propria gara sportiva. Pur avendo finalità celebrative di un evento importante per la città, non è segnalato il consueto corteo di imbarcazioni festosamente adornate che precedevano in corteo i concorrenti. La parte centrale è la competizione vera e propria ed il cronista, dopo aver criticato la scelta del campo di regata, a suo avviso poco visibile da terra, parla di un festoso ed insolito <<movimento di carrozze, di pedoni e di “grippize” lungo la via di S. Bortolo>> e riferisce di <<numerosi spettatori stipati lungo le rive e sulla china dei monti naturalmente disposti ad anfiteatro>>.13 Quindi lo spettacolo era la gara in sé stessa ed il pubblico era accorso numeroso e chi voleva essere presente al traguardo, era stato informato che presso il Cantiere Bonomo, punto d'arrivo delle corse, sarebbero state allestite delle tribune a cui si poteva accedere al modico prezzo di 1 fiorino, mentre per i meno esigenti, all'interno dello stesso cantiere si poteva entrare sborsando solo 20 soldi per persona. Alla regata, infine, oltre alle ormai celebri donne muggesane ed ai pescatori con gli zoppoli parteciparono degli sportivi veri e propri (quelli della Associazione Triestina di Ginnastica.) ed alcuni ufficiali mercantili e marinai del brigantino italiano “Wineland”.

Conclusione

Probabilmente questa regata, per Trieste, fu l'ultima di un'epoca; ormai in tutt'Europa si stava facendo strada il concetto moderno di “sport”. Nascevano le prime associazioni con questa finalità e la disciplina remiera stava diventando in breve molto popolare. A Trieste stessa erano nati i primi “club” di canottieri sul modello inglese, francese e tedesco: l' “Hamburger” Ruder Club, il “Triestiner” Ruder Club, il Ruder Club

“Carlotta”, il “Meteor”, il “Themis”, tutte composte da elementi austriaci. In realtà queste prime Associazioni contavano pochi soggetti: probabilmente i soli componenti dell’armo e addirittura prendevano il nome dall’unico canotto di cui disponevano. Infatti nel 1877, tutte assieme diedero vita al prestigioso “Ruder Verein Adria” ed in breve altri ne seguirono. Ormai la strada del canottaggio moderno era tracciata e, sia a Trieste che in Istria, fu un fiorire inaspettato di circoli di canottieri. Le antiche reminescenze veneziane si fecero via via più confuse e consegnate alla storia incalzate, anche in queste terre, da nuove sfide ed all’irresistibile richiamo della “modernità”.

Note

- 1- Francesco Sansovino – Venezia Descritta -Lib.X
- 2- Decreto del 31/5/1531 confermato da Decreto del 20/6/1539
- 3- Marino Sanuto – Sommario di storia veneziana
- 4-Domenico Vincenti – Gli apparati veneti- Ve 1641
- 4- Giacinto Gallina – El moroso de la nona
- 6 – Giuseppe Caprin – Marine istriane
- 7- Giseppe Revere – Marine e paesi
- 8 – Alessandro Locatelli - Acquisti del S.simo Doge Francesco Morosini dal 1684 al 1689.- Venezia 1705
- 9 – Codice Cicogna (Presso Museo Correr. Ve)
- 10- Archivio Generale di Trieste – Presidiali, Busta 11 – 41/1832
- 11 – Jacopo Cavalli – Reliquie ladine raccolte in Muggia d’istria (1893)
- 12 -Giornale Ufficiale della Esposizione Triestina. Anno I N.1. - 19 settembre 1871
- 13 -L’Osservatore Triestino- 28 settembre 1871

Fonti

- Lina Urban – “La Regata.” Centro internazionale della grafica. Venezia 1992
- Luigi Roffare-“La Repubblica di Venezia e lo sport”. Filippi editore. Venezia 1999
- D. Cristoforo Tentori- “Saggio sulla storia della Serenissima Repubblica di Venezia”. Venezia 1785
- Domenico Vincenti- “Gli apparati veneti ovvero le feste fatte nell’elezione in procuratore dell’illustrissimo signor Giovanni da Pesaro cavalier”. Stamp. Pietro Milocco. Venezia 1641
- E. A. Cicogna- Lettera in “La Regata di Venezia – Composizione poetica di Cleandro Conte di Prata”. Tipografia Giambattista Merlo. Venezia 1856
- Anonimo- “Relatione della sontuosa Regata che si ha fatto il giorno di mercoledì 17 aprile 1720”- Venezia 1720
- Alessandro Locatelli- “Acquisti del S.simo Doge Francesco Morosini dal 1684 al 1689”. Venezia 1705
- Giuseppe Cobòl – “Guida descrittiva di Trieste e l’Istria”. G.Peterlin - Trieste 1923atico
- Giuseppe Revere- “Marine e Paesi”. Genova, tip. Lavagnino, 1858
- Giuseppe Caprin- “Marine Istriane”. Milano. Libreria Editrice Galli 1889
- Cesare Musatti- “Una Regata a Capodistria nel giugno del 1754”. Su: Pagine Istriane – anno III n°8. Capodistria agosto 1905
- Jacopo Cavalli- “Reliquie ladine raccolte in Muggia d’Istria”. Stab. Artistico tipografico Caprin - Trieste 1893
- L’Osservatore Triestino- 16 giugno 1832
- L’Osservatore Triestino- 28 settembre 1871
- Giornale Ufficiale della Esposizione Triestina. Anno I N.1. - 19 settembre 1871
- Archivio Generale di Trieste – Presidiali B 11 – 41/1832
- Archivio Generale di Trieste – Presidiali B44 anno 1871- fasc.184