SARDEGNA
Il mare, i porti

SARDEGNA

Il mare, i porti

negli acquerelli di Lorenzo D'Andrea

A cura di Giorgio Pellegrini

CINCOTTA
SHIPPING AGENCY

multimedia
CENTROCROCIERE

FEEDERFERRY
CONTAINER LOGISTICS

NATO qualified
Ship Agent

Pubblicazioni della *Cincotta Shipping Agency*:
La Ciurma (Vignette di Franco Putzolu) 1996;
Col Favore di Eolo (La storia della Famiglia Cincotta) 2000;
Cagliari, il mare, il porto (Acquerelli di Françoise Selezneff) 2005

Per chi ci vive in mezzo, tutto viene dal mare.
Così è stato per Bartolo Cincotta, liparoto coraggioso
che salpa dalle sue Isole del Vento – Eolion le chiamarono i greci – per approdare
nella grande Isola di Pietra: Ichnussa.
Era il 1946, Vàrtulu aveva scelto nel mare il suo futuro e quello della sua famiglia.
Il figlio Vincenzo ha saputo confermare e invigorire quella scelta.
Questo libro vuole essere omaggio commosso a un padre solido e avventuroso,
a quest'isola di pietra e vento e al mare, severo ma generoso, che la circonda.

For those who live surrounded by the sea, everything springs from it.
This was also the case for Bartolo Cincotta, a daring spirit from the island of Lipari,
who set sail from his own Isles of the Wind – Eolion as the Greeks called them – heading
for the great Island of Stone: Ichnussa.
This was back in 1946, Vàrtulu had made his choice:
his own and his family's future would be irrevocably linked to the sea.
His son Vincenzo confirmed and strengthened that choice.
The aim of this book is to pay a heartfelt tribute to a strong, valiant father,
to this island of stone and wind, and to the harsh but generous sea that encircles it.

Cagliari, acquerello su carta, cm 70 x 50, 2006.

L'Isola delle vele

Mediterraneo: nel mare disteso come un'antica pergamena d'azzurro dove è scritta la storia delle civiltà, l'isola grande di Sardegna si inarca come un'immensa schiena di pietra, lapideo capitolo di quella storia, scritta, nell'incedere lento dei millenni, dalla vela.

Quindici, venti secoli prima di Cristo, quel lago disteso tra oriente e occidente del mondo, tra Africa ed Europa, è già tutto uno sciamare di vele. Piccole vele quadrate, forse di pelle sottile o di dorate fibre vegetali, accarezzate dalla brezza, a muovere le navi lunghe del popolo dei nuraghi, adorne di teste di cervo e scudi di bronzo. Vele rosse e bianche, di porpora e di lino, dei mercanti di Tiro, gonfie di levante sulle protomi equine degli agili legni fenici, carichi vetro e di piombo. Vele di greci spiritati come Ulisse, serrate per sempre sulle guance dei vasi dipinti, colorate epopee del mare a illustrare quelle cantate da Omero. E infine le vele di Roma, sulle rostrate triremi o nella piena opulenza delle panciute frumentarie imperiali, che incedono trionfanti sul mare nostrum *in un vero tripudio enfiato dal respiro di Eolo: dove all'imponenza della maestra si aggiunge l'accortezza delle gabbie triangolari e il virtuosismo velico dell'artimone, padre della civada e glorioso avo del moderno* spinnaker. *Vele mercantili dell'impero, anche sarde, di quei* Naviculari Kalaritani *e* Naviculari Turritani *intenti a incrociare allora le rotte del Mediterraneo romano: hanno lasciato il segno indelebile di solidità commerciale e pugnace concorrenza nei sobri mosaici del Foro di Ostia.*

Roma tramonta, con tutto il suo munito corteggio di grandi vascelli a vele quadrangolari e inizia a schioccare, anche ai venti di Sardegna, nell'aurora infuocata del Medio Evo, la vela "latina". Triangolo essenziale, torreggia sui possenti dromoni e sulle misteriose chelandie di Bisanzio e ancora, striata dal sangue di mille incursioni, sulle rapaci navi da preda di Arabi e Saraceni. In principio del secolo ottavo dell'era cristiana comincia l'aggressione della mezzaluna alle coste sarde: durerà oltre mille anni. In un carosello navale che vedrà Genova e Pisa issare singole e doppie vele latine sulle fuste schierate a difesa dell'isola. Sino a quando non torneranno a inalberarsi, sulle galee e sulle cocche di Catalogna e di Valenza, in vista del golfo di Palmas, le vele quadre: è il 12 giugno del 1323, la flotta del Re d'Aragona, trecento velieri assiepati sullo specchio d'acqua sulcitano, inizia il suo assalto alla Sardegna. L'isola entra così a far parte della sfera di potere di quella che sarà ben presto la più grande nazione marinara dell'era moderna: la Spagna.

Per quattro secoli le navi del Re incrociano intorno alle sue coste e nei suoi porti: orche, naos, *caracche, caravelle e galeoni, galere, galeazze, fregate, tutte a vele spiegate nelle rotte mediterranee del commercio e della guerra, delle merci e delle Crociate. Per quattro secoli la doppia vela latina dei rapaci sciabecchi barbareschi –*Turcus e Morus *– incute terrore alle sparute popolazioni rivierasche, difese dalle torri e dai velieri del Re e Imperatore. Epopea secolare della vela che si scioglie intorno all'isola spagnola, generosa a volte di momenti spettacolari, avvincenti, unici, che segnano la*

sua storia marinara. Ma già prima dell'arrivo dei catalano-aragonesi il porto della città capitale dell'isola aveva visto adunarsi al suo cospetto le grandi flotte della cristianità. Una vera selva di vele crociate si lascia avvincere dall'abbraccio del golfo quando Luigi IX, il Re Santo dei francesi, sceglie Cagliari, nel luglio del 1270, per riunire i legni catalani e provenzali che guiderà all'infelice e fatale sua ultima Crociata su Tunisi. Tre secoli più avanti, è la primavera del 1535, un altro sovrano guerriero, Carlo V, raduna, al cospetto del porto di Cagliari – Cáller, cabeza del reino – *la flotta imperiale, destinata invece alla sua prima, fortunata campagna africana contro Tunisi, covo dei barbareschi e dell'odiato corsaro Khair ad-Din, il feroce "Barbarossa".*

Mai tante navi erano state riunite in squadra nel Mediterraneo: dalle Fiandre, dalla Germania, dalla Spagna, da Napoli, dalla Sicilia e ancora dal Portogallo, da Roma e da Malta, quasi seicento, tra galee, galeazze, galeoni, caravelle, caracche da trasporto e altro naviglio minore, si stringono intorno alla gigantesca ammiraglia dell'imperatore, comandata da Andrea Doria e issano le mille vele, davanti alla possente città murata, al chiarore dell'alba del 14 giugno, per muoversi poi a meridione.

Regata guerresca che si ripete in tutta la sua potenza sei anni più tardi, nell'autunno del 1541, stavolta nella baia di Porto Conte, quando Carlo fa sosta ad Alghero per sovrintendere all'adunata dell'ingente flotta destinata alla meno fortunata campagna d'Algeri.

*L'ultimo grande raduno dei velieri di Spagna nel golfo degli Angeli data al 1573: due anni dopo lo scontro tremendo di Lepanto, Giovanni d'Austria veleggia a Cagliari con tutti i suoi legni da guerra per un altro assalto alla tenacissima Tunisi. Imbarcato su uno dei vascelli dell'*Armada *scopriamo il soldato Miguel de Cervantes, futuro autore del* Don Chisciotte.

Poco meno di due secoli dopo, alle vele di Spagna succedono quelle di Savoia, continua il tormento dei barbareschi e la marineria del nuovo Regno di Sardegna e del futuro Regno d'Italia si fa le ossa tra sartie e vele tese al ponente de La Maddalena o sotto le raffiche impietose del maestrale, lungo le coste ventose dell'Ogliastra o ancora tra i marosi improvvisi e assassini delle Bocche di Bonifacio. Sino a che sono altre vele, guarnite dal tricolore della rivoluzione, a stringere la piazzaforte cagliaritana in un assedio dal mare. E' il febbraio del 1793: stavolta davanti al porto e al promontorio di Sant'Elia sono le eleganti navi di linea della flotta di Francia: vascelli, snelle fregate, corvette e capaci trasporti. Vele da guerra che portano fuoco e fiamme sulla città e sul porto, oltre a un tentativo di sbarco fallito. E' l'ultimo episodio, velico e bellico insieme, sullo sfondo delle nostre coste, seppure merita attenzione, e la poesia breve di un ricordo, quella singolare storia d'amore e di vela che si intreccia tra la rada di La Maddalena e il "primo marinaio" di Sua Maestà Britannica, Horatio Nelson, imbarcato sulla sua famosa ammiraglia, la Victory.

Già nel 1799 erano state le vele inglesi a scortare sino al molo gremito di cagliaritani festanti il Re di Sardegna, Carlo Emanuele IV, privato dei suoi stati di terraferma da un fulminante Bonaparte. Ed è una vera squadra della Royal Navy, *che arriverà a comprendere sino a diciotto navi di linea, a veleggiare di ronda nelle acque di Sardegna, dal 1803 al 1805, in una sorta di periplo routinario che la vede sostare a sud, nella rada di Pula e a settentrione nell'arcipelago maddalenino, attenta ad eventuali movimenti della flotta francese, riparata a Tolone.*

All'ancora tra La Maddalena e Santo Stefano, Nelson si innamora letteralmente, e non gli si può dare torto, di quella che considera "la rada più bella del mondo" e addirittura ribattezza Agincourt Sound. *Una* liason *che purtroppo è senza futuro: il 19 gennaio del 1805, i tremila metri quadri di superficie velica della* Victory *si spiegano, s'increspano sino a gonfiarsi improvvisi al respiro del mare e l'imponente vascello, lasciata la splendida baia di Mezzo Schifo, inizia il lungo inseguimento delle navi nemiche, che si concluderà con il trionfo di Trafalgar ma, com'è noto, anche con il sacrificio dell'ammiraglio.*

Quasi un anno dopo la partenza di Nelson, è invece un vascello di linea della Imperiale Marina dello Zar Alessandro I di tutte le Russie, ad ammainare le vele nel porto di Cagliari: porta da Napoli un altro spodestato sovrano sabaudo, Vittorio Emanuele I e tutta la sua famiglia. Stavolta i reali si tratterranno in città per nove lunghi anni: sino al 1814, l'anno di Lipsia e di Fontainebleau. Il fortunale napoleonico sembra sopito, impensabile il colpo di coda di Waterloo: il Re torna a Torino. E proprio da quell'anno, ammainate infine le vele guerresche, inizia a salpare da Genova a Cagliari, con cadenza mensile "...la regia goletta che arrecava i reali comandamenti all'isola; e il navigare con essa – scrive il passeggero Antonio Bresciani – era sì disagiato e duro, che chi non volea dormirvi su pe'tavolati e le panche di poppa, gli convenia portare i materassi e le coltri".

Dura epopea della vela, in pace come in guerra, trasforma funzionari goverantivi e agenti di commercio, militari e viaggiatori, in occasionali protagonisti dell'avventura marinaresca lungo le coste di Sardegna, quando, tra il sartiame sibilante e il muggire dei marosi: "...incontrava d'aver tempi tanto dirotti e contrari, che pervenuti sin presso il golfo di Cagliari, ecco una folata di vento in prora che rinsacca la vele, e porta

Alghero, acquerello su carta, cm 70 x 100, 2006.

Tavolara, acquerello su carta, cm 50 x 70, 2006.

via il legno a ritroso con una foga sì turbinosa da non riaverle a mezz'asta che sulle punte di Sicilia, o sulle costiere di Barberia". E quel viaggio per mare e per vela dalla lontana Genova finisce a volte per allungarsi smisuratamente, tra fortunali e disagi, diventare crociera oceanica capace di durare anche "li diciotto, li trenta e insino ai quaranta giorni innanzi che potessero affondar l'ancore nel porto di Cagliari".
Il gesuita Antonio Bresciani e il Generale Alberto Della Marmora sono gli ultimi importanti viaggiatori di Sardegna a render testimonianza letteraria dell'era della vela, esperti del "gagliardissimo vento di tramontana" e di tutte le emozioni e i pericoli di quell'andar per mare. Tocca invece in sorte a un altro autorevole osservatore dell'isola, quell'Antoine Claude Pasquin, che si nasconde sotto il nom de plume *di Valery, uno dei primi viaggi del* Gulnara, *primo battello a vapore che dall'estate del 1835 inizia a collegare regolarmente la Sardegna al Continente.*
Troppo presto tuttavia per cantare i funerali della vela: un secolo dopo, nello splendido ritratto di Cagliari vista dal mare, inciso ad acquaforte da Anna Marongiu Pernis nel 1938, a incorniciare i volumi chiari della città, arroccata alta sul porto, sono ancora alberi e vele, pennoni e sartiame, stralli e paranchi: quasi il simbolo araldico di una città, di un'isola che a quei semplici, antichissimi e straordinari strumenti della navigazione deve vita e storia.
L'alba del ventunesimo secolo continua a illuminare il candore curvilineo delle vele sull'azzurro del Golfo degli Angeli e del mare tutto che circonda l'isola antica. Stavolta però è il modernissimo spinnaker, *dall'ampio petto pieno della spinta impetuosa del maestrale, che porta Lorenzo D'Andrea nello splendido periplo, dipinto, di Sardegna.*
Artista, toscano nella pennellata sapiente e sicura ma siculo nelle entragne, pittore esperto e appassionato di questa terra ove regnò nella notte dei tempi il mitico Forcide, squamoso condottiero di mostri marini, D'Andrea si avventura, dal mare, intorno a Ichnussa *ed ai suoi porti, capace di coglierne storia e poesia nella sintesi accurata di forma e colore. Porpora d'occaso carlofortino laccata sui faraglioni, cristallo di rocca e acquamarina sotto l'arco di Goloritzè, Asinara di trasparenze polinesiane e il cobalto marezzato del plenilunio algherese. Rumore industrioso del porto di Olbia si alterna al silenzio del mastio austero turritano e il maestro che pettina violento le trecce dei ginepri è lo stesso che rompe i frangenti sul granito di Capo Testa. Luce dorata di tramonto africano a Masua, Arbatax crestata di rosso vivo e Castelsardo come un sogno opalescente che affiora dalla notte medievale. Le dita di marmo di Tharros, puntate verso il cielo degli dei, come il faro bianco di Capo Ferro, ortogonale all'orizzonte infinito, lama d'acciaio grigiazzurra e sopra Tavolara a galleggiare come un sughero e sopra il vuoto enorme e dentro: il vento, forte, eterno, limpido, a muovere il coraggio perfetto delle vele che incedono – ancora oggi – seriche regine scalene del mare magnifico intorno all'isola antica.*

Giorgio Pellegrini

Isola di San Pietro, le colonne di Carloforte, acquerello su carta, cm 70 x 100, 2006.

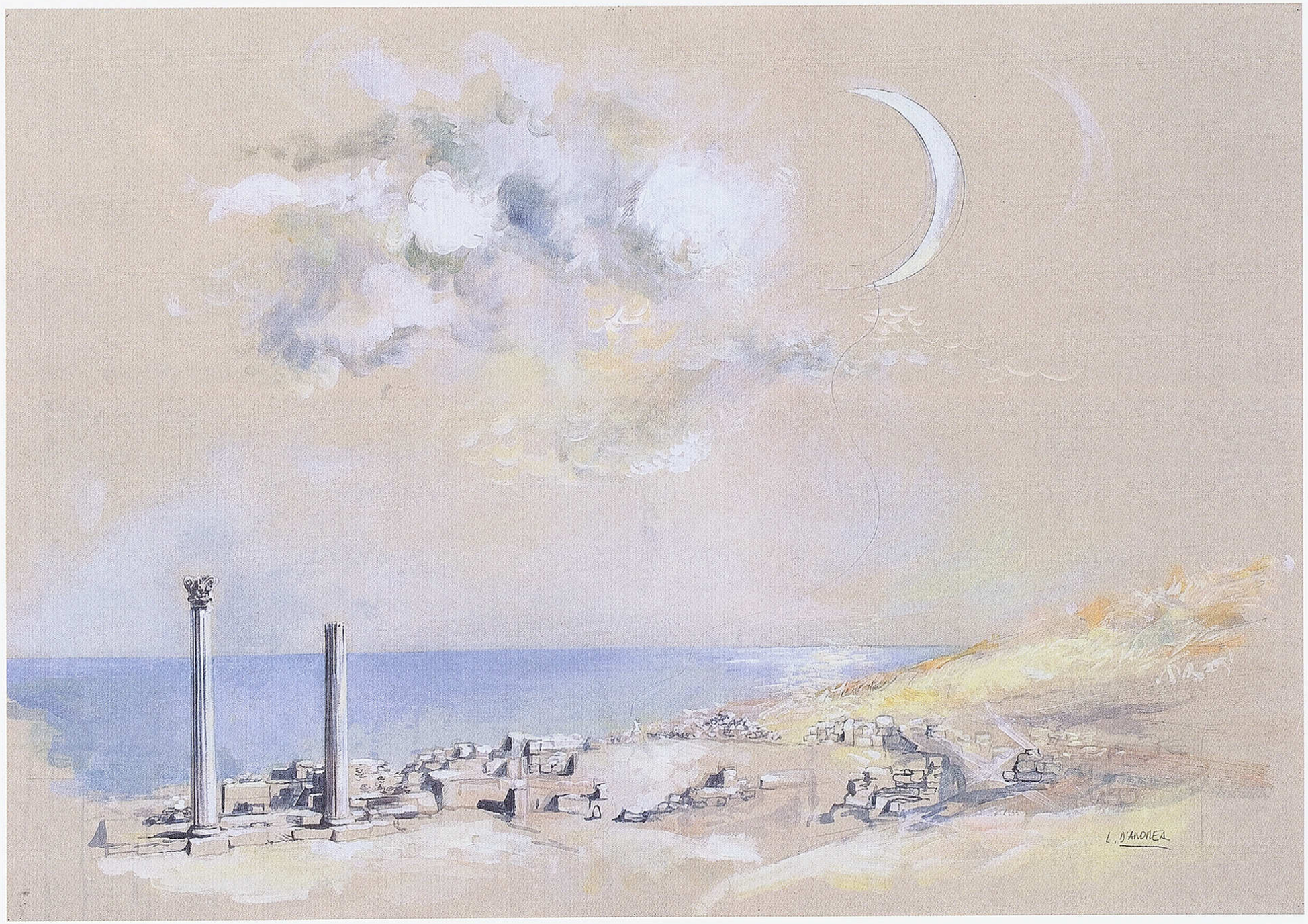
L. D'ANDREA

Nebida, la spiaggia di Masua e scoglio Pan di Zucchero, acquerello su carta, cm 70 x 100, 2006.

L. D'ANDREA

Porto Flavia, acquerello su carta, cm 70 x 50, 2006.

Cabras, le rovine di Tharros, acquerello su carta, cm 70 x 100, 2006.


L. D'AKONEA

Stintino, la spiaggia e la torre de La Pelosa, acquerello su carta, cm 70 x 100, 2006.

L. D'ANDREA

Porto Torres, l'isola de L'Asinara, acquerello su carta, cm 70 x 100, 2006.

Porto Torres, acquerello su carta, cm 70 x 50, 2006.

L. D'ANDREA

Castelsardo, acquerello su carta, cm 70 x 100, 2006.

L. DAMONCA

Santa Teresa Gallura, Capo Testa, acquerello su carta, cm 70 x 100. 2006.

L. D'ANDREA

Santa Teresa Gallura, acquerello su carta, cm 70 x 50, 2006.

L. D'ANDREA

Maestrale, acquerello su carta, cm 70 x 100, 2006.

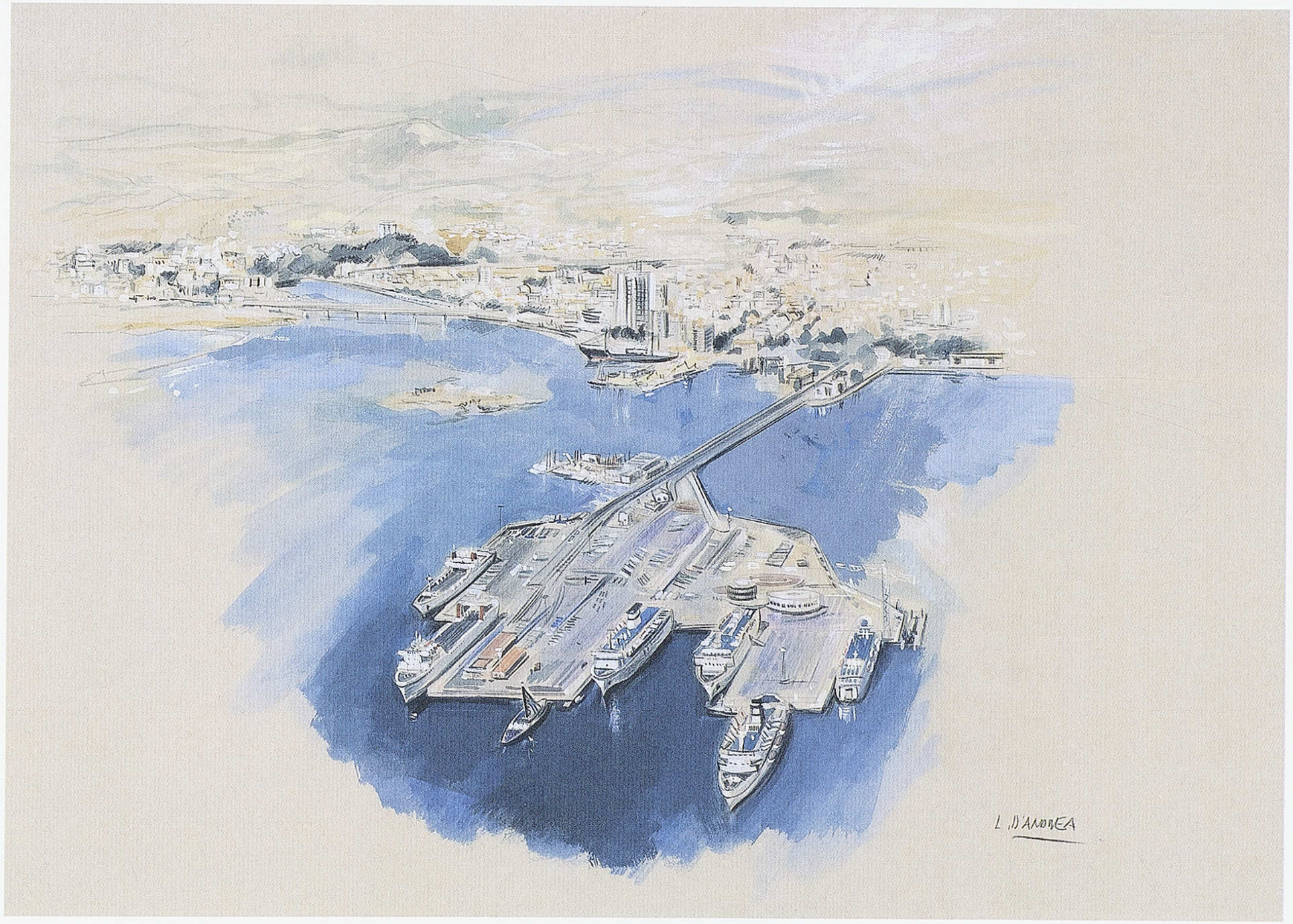
L. D'ANDREA

La Maddalena, acquerello su carta, cm 70 x 100, 2006.

Arzachena, Capo Ferro, acquerello su carta, cm 70 x 100, 2006.

L. D'ANDREA

Olbia, acquerello su carta, cm 70 x 50, 2006.


L. D'ANDREA

Baunei, Cala Goloritzè, acquerello su carta, cm 70 x 100, 2006.

L. D'ANDREA

Tortolì, le rocce rosse di Arbatax, acquerello su carta, cm 70 x 100, 2006.

L. D'ANDREA

Cagliari, acquerello su carta, cm 48 x 100, 2006.

L. D'AMORA

The Island of Sails

The Mediterranean: in the sea spread out like an ancient azure parchment inscribed with the history of civilisations, the great island of Sardinia arches as it were a huge rocky back, a chapter recording in stone that history, written across the centuries by the majestic passage of sails.

Fifteen, nay, twenty centuries before the birth of Christ, that lake spreading between the East and West of the known world, between Africa and Europe, was a host, a swarm of sails. Small square sails, perhaps of fine skins or gold-tinged vegetable fibre, caressed by the breeze, moving the long boats of the Nuraghic peoples, decorated with stag heads and bronze shields. Red and white sails, purple and linen sails, of the merchants of Tyre, swelling in the levanter over the horse protomes of the agile Phoenician hulls, heavily loaded with glass and lead. Sails of the Greeks, adventure-bound as Ulysses, captured for all time on the curves of their painted vases, colourful epics of the sea illustrating those sung by Homer. And finally, the sails of Rome, on beaked triremes or the swelling opulence of Imperial grain ships, sailing majestic over mare nostrum *in a true jubilation swollen by the breath of Aeolus: where the imposing presence of the mainsail was balanced by triangular topsails and the sailing virtuosity of the main topsail, father to the spritsail and glorious ancestor of the modern spinnaker. Merchant sails of the Empire, from Sardinia too, those of the* Naviculari Kalaritani *and* Naviculari Turritani *sailing the routes of the Roman Mediterranean: they have all left the indelible mark of their trading muscle and keen competition in the sober mosaics of the Forum of Ostia.*

While Rome was moving towards the sunset of its glory, with the full array of its great square-sailed vessels, the 'lateen' sail started flapping also under the winds of Sardinia, in the fiery dawn of the Middle Ages. A plain triangular sail, it rose over the powerful dromons and mysterious war galleys of Byzantium and yet again, streaked with the blood of a thousand pirate incursions, over the swift rapacious raiding ships of Arabs and Saracens. The early eighth century A.D. saw the start of aggression of the Crescent along the Sardinian coasts: it was to last more than a thousand years. In a naval carousel which saw Genoa and Pisa hoist single and double lateen sails on the hulls stationed to defend the island. Later on in time square sails would once again be hoisted on the galleys and merchant ships of Catalonia and Valencia, in sight of the Gulf of Palmas: this occurred on 12 June 1323, when the fleet of the King of Aragon, three hundred sails crowding this area of the Sulcis coast, started the conquest of Sardinia. Thus it was that the island fell under the sway of what was shortly to become the greatest maritime nation of modern times: Spain.

For four whole centuries the ships of the King sailed round its coasts and entered its ports: hulks, naos, *carracks, caravels and galleons, galleys, galleasses, frigates, all with sails spread along the Mediterranean trading and war routes, transporting goods or sailing for the Crusades. For four centuries the double lateen sail of the rapacious Barbary xebecs –*Turcus e Morus *– inspired terror among the small coastal communities, defended by the watchtowers and sailing ships of the King and Emperor. A centuries-old sailing epic played out around the Spanish island, at times rich in spectacular happenings, fascinating and unique, which marked its maritime history.*

But even before the arrival of the Catalan-Aragonese, the port of the Island's capital city had witnessed the gathering of the great fleets of Christianity. A true forest of sails marked with the Cross sheltered within the gulf when Louis IX, Saint Louis for the French, in July 1270 chose Cagliari as the assembly point for the hulls from Catalonia and Provence that he was to lead on his last unhappy, ill-fated Crusade to Tunis. Three centuries later - in the spring of 1535 - yet another warrior sovereign, Charles V, gathered together in front of the port of Cagliari – Cáller, cabeza del reino *– the Imperial fleet, and set sail for his first, fortunate African campaign against Tunis, den of the Barbary and the hated pirate Khair ad-Din, the fierce "Barbarossa".*

Never before had a fleet of such size been mustered in the Mediterranean: from Flanders, Germany, Spain, Naples, Sicily and yet again from Portugal, Rome and Malta, almost six hundred, including galleys, galleasses, galleons, caravels, transport carracks and smaller craft all gathered round the Emperor's mighty flagship, under the

command of Andrea Doria and spread their thousand sails before the great walled city, ready to move off southbound in the pearly dawn light of 14 June.
A martial regatta which was to be replicated in all its might six years later, in the autumn of 1541, this time in the Bay of Porto Conte, when Charles made a stopover at Alghero to oversee the gathering of the huge fleet destined for the less fortunate campaign of Algiers.
The last great assemblage of Spanish ships in the 'Golfo degli Angeli' took place in 1573: two years after the tremendous battle of Lepanto, Don John of Austria sailed to Cagliari with all his warships for yet another attack on undaunted Tunisia. And we find embarked on one of the vessels of this Armada *no less than the soldier Miguel de Cervantes, future author of* Don Quixote.
Slightly less than two centuries later, the sails of Spain were replaced by those of Savoy, the torment caused by pirate raids continued unabated and the navy of the new Kingdom of Sardinia and the future Kingdom of Italy tested and honed its skills among the shrouds and sails bellying in the wind to the west of La Maddalena or under the pitiless gusts of the mistral along the windy coasts of Ogliastra or again amidst the sudden, killer breakers of the Strait of Bonifacio. Later on we find other sails, dressed with the tricolour flag of the Revolution, which laid siege to the stronghold of Cagliari from the sea. It was February 1793: this time before the port and the promontory of Sant'Elia were to be found the elegant ships of the fleet of France: vessels, sleek frigates, corvettes and capacious transports. Warships bringing fire and flames to the city and its port, not forgetting a failed attempt at landing. This was the last, but certainly not negligible episode joining sails and war off our coasts, also graced by that singular story of love and sail which unfolded between the roads of La Maddalena and the 'first sailor' of His Majesty, Horatio Nelson, embarked on his famous flagship, the Victory.
Back in 1799, it was the ships of England which escorted to the dock crowded with festive inhabitants of Cagliari the King of Sardinia, Charles Emmanuel IV, bereft of his mainland holdings by the swift strike of Bonaparte. And it was a true squadron of the Royal Navy, numbering as many as eighteen ships of the line, which patrolled the waters round Sardinia from 1803 to 1805, in a routine circumnavigation patrol with a stopover to the south in the harbour of Pula and to the north in the La Maddalena Archipelago, on the lookout for any movements of the French fleet based at Toulon.
Anchored between La Maddalena and Santo Stefano, Nelson literally fell in love – and who is to blame him – with what he considered the "most beautiful roads in the world" and indeed he even re-named it Agincourt Sound. *A* liaison *which, alas, was short lived: on 19 January 1805, the three thousand square metres of sails of the* Victory *were set, they bellied suddenly with the breath of the sea and that imposing vessel, leaving the splendid bay of Mezzo Schifo, began its long chase after the enemy vessels which did indeed end in the triumph of Trafalgar but also, as we all know, in the sacrifice of the Admiral. Almost one year after Nelson's departure, we find another ship incoming, this time attached to the Imperial Fleet of Tsar Alexander I of all the Russias, which struck sail in the port of Cagliari: it carried from Naples yet another deposed Savoy sovereign, Victor Emanuel I and all his family. This time, the Royal family was to remain in the city for nine long years until 1814, the year of Leipzig and Fontainebleau. The Napoleonic storm seemed to have blown itself out, the comeback of Waterloo was unforeseeable: the King returned to Turin. And it was in that very year, when finally the sails of war had been struck, that we see the start of a monthly run from Genoa to Cagliari of a "...royal schooner bringing royal orders to the Island; and travelling in it – writes passenger Antonio Bresciani – was so uncomfortable and harsh that those preferring not to sleep on the bare planks and benches in the stern, would do well to bring their own mattresses and blankets".*
This harsh epic of the sail, in peace as in war, transformed government officials and tradesmen, officers and travellers into occasional players in the maritime adventure unfolding along the coasts of Sardinia, when, amidst the humming of the rigging and the soughing of the breakers: "...it might happen to come upon wind and weather so adverse that once the Gulf of Cagliari was reached, there came a gust of wind striking the bow and making the sails billow, driving the ship backwards with such a whirl of motion that it was possible to bring the sails back to half mast only off the coast of Sicily or of Barbary". And that trip by sea and sail from far off Genoa at times extended out of all measure, what with storms and discomfort, becoming an ocean cruise which could well last even "eighteen, thirty or up to forty days before dropping anchor in the port of Cagliari".
Jesuit Antonio Bresciani and General Alberto Della Marmora were the last outstanding Sardinian travellers to provide literary testimony of the time of the sail, experts as they were in the "wild north wind" and all the emotions and dangers of venturing to sea. While another keen observer of the Island – one Antoine Claude Pasquin, writing under the nom de plume *of Valery – would experience one of the early voyages of*

the Gulnara, *the first steam boat which, from the summer of 1835, linked Sardinia regularly with the mainland. It was however too early to sing the funeral dirge of sail: one century later, in a fine view of Cagliari from the sea etched by Anna Marongiu Pernis in 1938, the light-coloured volumes of the city, perched above its port, are still framed by masts and sails, pennants and rigging, stays and tackle, one might almost say the heraldic symbol of a city, an island which owed to those simple, ancient and extraordinary tools of navigation its life and history. The dawn of the twenty-first century continues to illuminate the curved snowy white sails against the deep blue of the Gulf of Angels and the backdrop of the sea surrounding this ancient island. This time, however, it is the ultra-modern spinnaker, its ample breast filled by the impetuous mistral, bearing Lorenzo D'Andrea in the splendid painted circumnavigation of Sardinia. An artist, Tuscan in his skilled, sure brush strokes but Sicilian in his depths, an expert painter with a deep passion for this land where in the dawn of time reigned mythical Phorcys, scaly leader of a band of sea monsters, D'Andrea ventures, from the sea, round Ichnussa and its ports, capturing history and poetry through the accurate synthesis of form and colour.*

Purple sunset lighting up the rocky pillars at Carloforte, rock crystal and aquamarine under the arch of Goloritzè, Asinara with its transparencies reminiscent of Polynesia and the cobalt moiré of the full moon at Alghero. The industrious hum of the port of Olbia alternates with the silence of the stern donjon of Porto Torres and the mistral fiercely combing the tresses of the junipers is the same that sends the breakers crashing on the granite of Cape Testa. The golden light of an African sunset at Masua, Arbatax crested in bright red and Castelsardo as an opalescent dream emerging from the night of the Middle Ages. The marble fingers of Tharros, rearing up to the sky of the Gods, as the white beacon of Capo Ferro, reaching to the infinite horizon, a grey-blue steel blade and above Tavolara floating like a cork, and over the infinite emptiness and within it: the wind, strong, eternal, limpid, moving the perfect courage of the sails which, still today, proceed majestic - silken queens of the magnificent sea - round this ancient island.

Giorgio Pellegrini

Lorenzo D'Andrea

Lorenzo D'Andrea nasce a Lucca il 25 ottobre del 1943, da padre siciliano e madre lucchese. Si iscrive al liceo artistico di Carrara e inizia a dipingere assistito dal padre, pittore. Nel 1961 si trasferisce a Milano, dove frequenta la Facoltà di Architettura del Politecnico. Nel corso degli anni sessanta espone in numerose mostre personali a Lucca, Carrara, Vimercate, Firenze, Salsomaggiore, Viareggio, Ravenna e in diverse collettive all'estero. Importanti giornali e riviste s'interessano al suo lavoro. Nel 1973 la conoscenza e l'amicizia con Franco Russoli saranno determinanti per la sua formazione. È di questo anno la mostra alla Nuova Sagittario di Milano. A Parigi conosce Chagall, Mirò, Bièrge, Bourman. Lo scrittore Leonida Repaci presenta in catalogo la mostra "I colloqui di Erasmo da Rotterdam", allestita a Lucca. Russoli e Liberatore lo presentano al poeta Raffaele Carrieri con il quale instaura un lungo sodalizio.
Conosce importanti personaggi del mondo dell'arte e della poesia come Marino Marini, Pietro Cascella, Henry Moore, Fabrizio Clerici, Renato Guttuso, Alicia Penalba e tanti altri.
Nel 1984 espone una serie di opere all'Olimpia Expo di Londra. Segue una mostra personale alla Locus Gallery della capitale britannica. Dopo un'intensa attività espositiva, in Italia e all'estero, che caratterizza tutto il decennio degli anni novanta, nel 2001 inaugura, nei saloni del Palazzo Mediceo di Seravezza, una grande mostra: "Il mio Novecento" composta da circa 250 tra ritratti e autoritratti; l'anno successivo la mostra viene riproposta nelle splendide sale del Consiglio Regionale di Palazzo Panciatichi a Firenze.
Del 2004 è la mostra ad Amsterdam, all'interno del museo Jan Van Der Togt, dal titolo "Futur-Kubismus" nata dalle recenti ricerche su questi movimenti artistici, nell'occasione viene presentato un libro con testo di Pietro Cascella.
Nel 2006 espone a Cagliari, Castello di San Michele, in una personale dal titolo "Sardegna amore mio" e ancora a Cracovia, presso il museo Diocesano dell'Arcivescovado, un commosso omaggio al Papa polacco: "Totus tuus Joannes Paulus II – Imagines".

Lorenzo D'Andrea was born in Lucca on 25 October 1943, his father being from Sicily and his mother from Lucca. He attended the Art School at Carrara and began painting under the guidance of his father who was also a painter.
In 1961 he moved to Milan, where he enrolled in the Faculty of Architecture. During the 1960s his works were shown in a number of personal exhibitions at Lucca, Carrara, Vimercate, Florence, Salsomaggiore, Viareggio and Ravenna, and in several collectives abroad. Major newspapers and magazines began to show interest in his work.
In 1973 he met and became friends with Franco Russoli, a key encounter for his personal development. The same year, his works went on show at the Nuova Sagittario in Milan. In Paris he met Chagall, Mirò, Bièrge, and Bourman. Author Leonida Repaci wrote an introduction to his works in the catalogue of the exhibition "Erasmus' Colloquia", held at Lucca. Russoli and Liberatore introduced him to poet Raffaele Carrieri with whom he struck up a long-lasting collaboration.
He met major artists and poets such as Marino Marini, Pietro Cascella, Henry Moore, Fabrizio Clerici, Renato Guttuso, Alicia Penalba and many others.
In 1984 he exhibited a number of his works at the Olympia Expo in London. This was followed by a personal show at the Locus Gallery, also in London. After a great number of exhibitions, both in Italy and abroad, all through the 1990s, in 2001 he put on,in the halls of the Medici Palace at Seravezza, a great exhibition, entitled "My Twentieth Century" consisting of about 250 portraits and self-portraits; the following year, the exhibition was repeated in the impressive halls of the Regional Council at Palazzo Panciatichi, in Florence.
In 2004 he exhibited in Amsterdam, at the Jan Van Der Togt museum: the show, entitled "Futur-Kubismus" grew from recent research on those art movements. On the same occasion, a book with text by Pietro Cascella was presented.
In 2006 his works went on show in Cagliari, at the Castle of San Michele, in a personal exhibition entitled "Sardegna amore mio" (Sardinia, my love). The same year, he presented in Krakow, at the Diocesan Museum of the Archbishop's Palace, an impassioned tribute to the Polish Pope: "Totus tuus Joannes Paulus II – Imagines".

COLOPHON

Finito di stampare in Cagliari, nel mese di dicembre del 2006,
per i tipi delle Arti grafiche Pisano,
su commissione della Cincotta Shipping Agency.

Bosa, acquerello su carta, cm 25 x 35, 2006.

Testi
Giorgio Pellegrini

Versione in Inglese
Samantha Cipollina - Networld srl