

DLNotizie.... 14 maggio 2021

Notizie di cultura di terra e di mare

Nel sito deciolucano.it alla voce Archivio le Dlnotizie

**“VANAGLORIOSI E PUSILLANIMI COLORO CHE
DISPREZZANO LA PROPRIA LINGUA”**

Caro Decio, ho letto – come sempre – con molto interesse il Tuo News, che però inavvertitamente ho cancellato. Ma tengo molto ad esprimere la piena concordanza col Tuo corrispondente (Tobia Costagliola) che esprime la propria indignazione per l’eccessivo uso ed abuso che si fa con la lingua inglese, soprattutto nella sua versione americana, anche quando non ce n’è alcun bisogno. Ma io voglio aggiungere la mia per l’invasione della sottocultura americana: le reti TV sono invase da filmacci di violenza e gangsterismo (ci bastano i nostri), di musica il più delle volte insopportabile, di pretese bellezze che di bello hanno poco o niente.

Allora, proporrei che Tu intitolassi il Tuo elaborato “Notizie” anziché News.

Affettuosità

Renato Ferraro

Caro Decio, la scorsa settimana, prima della diffusione del n.9, mentre mi preoccupavo perché non avevo ancora preparato niente, tu mi avevi rassicurato dicendomi che avevi già "imbarcato" qualcosa di mio. Io avevo pensato a qualche testo apparso qualche anno fa ed ero curioso di sapere quale. Sono quindi rimasto sorpreso quando ho visto che hai pubblicati la mia email diretta a

te. Se avessi saputo che intendevi pubblicarla avrei potuto certamente approfondire meglio l'argomento che resta un fenomeno di sottocultura tutta italiana che viene accettato e si lascia crescere a dismisura. E dire che gli inglesi, quelli colti che studiano nei "college" e nelle università, mantengono l'antica tradizione di usare termini e, addirittura, frasi latine. E così dicasi nei processi: istruttorie, sentenze, arbitrati e discorsi "solenni" ...E, poi, ...cosa dire della confusione tra "l'Americano" pieno di assurde abbreviazioni e l'inglese puro?

Buona l'idea dell'Ammiraglio Ferraro

Un caro saluto.

Tobia Costagliola

Vittorio G. Rossi, il grande giornalista e scrittore che aveva sposato un colonnello rhodesiano (quando questo paese era una colonia inglese), parlava la lingua inglese correttamente e adorava stile e mariniera inglesi, e nei suoi ventisette libri diffusi e tradotti in tutte le lingue del mondo, mai avrebbe immaginato l'abuso dei termini inglesi nella lingua italiana scritta e parlata, quando non necessario. Perché Vittorio scriveva ogni riga senza usare parole e concetti complicati e senza termini inglesi e di altre lingue, bisogna-diceva- parlare alla gente.

L'amm. Renato Ferraro che, di lingue, soprattutto tedesco e inglese, è maestro avendo avuto anche incarichi da istituzioni internazionali, ha, come si dice, rotto il ghiaccio, che per noi significa aver abolito il termine newsletter e sostituirlo col corretto notizie.

Alla morte del colonnello rhodesiano sopravvissuta al suo Vittorio, la signora Amorelle, quando compì 100 anni la regina Elisabetta inviò alla sua connazionale che viveva in una residenza in Liguria un eccezionale fascio di fiori.

Vorrei però ribadire che la lingua inglese tecnica usata nelle tante professioni soprattutto trasportistiche marittime è necessaria; recentemente abbiamo presentato il libro Master's English del capitano Lorenzo Avola, Erga editori, indispensabile strumento nella lingua nautica, che si estende dai militari al lavoro nella sicurezza non solo dei traffici ma anche delle vite umane, obbligatoria per le convenzioni IMO: la lingua inglese è la lingua internazionale.

Pensare che quando nacque la rivista TTM, nel 1970 introdussi a fianco dei testi la lingua inglese, perché sul mare nelle costruzioni, nella salvaguardia della vita a bordo e nei cantieri, nelle agenzie di broker, operare e imparare significava conoscere la lingua inglese.

E poi, in fondo, ha detto domenica scorsa il professor Sabatini nella sua rubrica su RaiUno, Dante chiamava “vanagloriosi e pusillamini coloro che disprezzavano la loro lingua”.

Decio Lucano

Intelligenze da umanizzare:

il ruolo della cultura

Un' analisi di Guido Barbazza

Immaginate di essere nel futuro, e di ritirare la vostra bella auto a guida automatica dal concessionario. Bella, ultra-tecnologica, smagliante, nuova di fabbrica. Profuma ancora di gomma, di “sintetico”, di vernice, insomma...di nuovo. Salite e vi accomodate sul sedile, un comodo divanetto, soffice ed accogliente, e cominciate a vedere i notiziari del giorno indulgiando sugli schermi di intrattenimento passeggeri. L'audio del video è diffuso in modo assolutamente perfetto, in alta fedeltà. Intanto la

macchina si è messa in moto e vi sta trasportando alla destinazione che gli avete indicato attraverso il comando vocale. Tutto è molto confortevole, nell'atmosfera ovattata interna. Grazie ai suoi motori ed azionamenti elettrici l'automobile sfilava silenziosa lungo la strada, e dopo un po' si avvicina ad un ponte che sovrasta una bellissima scogliera marina. Voi staccate lo sguardo dagli schermi per ammirare lo spettacolo delle onde del mare, delle creste di spuma candida sferzate dal vento fresco di tramontana. Ad un tratto, quando l'auto si trova oramai al centro del ponte, due bimbi sbucano dalla scaletta che conduce alla spiaggia sottostante, e, correndo, attraversano la strada. Cosa fa il "cervellone digitale" che comanda la vostra auto? Sterza improvvisamente, facendo precipitare l'auto giù dal ponte, condannandovi a morte certa, per salvare la vita di bimbi che sulla carta hanno ancora molti più anni da vivere di voi, o invece procede diritta incurante del fatto, investendoli ed uccidendoli, per tutelare la sicurezza vostra, del "padrone", quello che con i suoi denari ha fatto sì che il "cervellone", e la stessa macchina, potessero esistere?". Bella domanda. Una gigantesca nave cargo-drone autonoma impazzisce e va a cozzare contro una nave da crociera, affondandola e causando la morte di un gran numero di persone presenti a bordo. Sulla nave autonoma non c'era ovviamente nessuno, tantomeno il Comandante, tradizionalmente responsabile legale della nave. Magari la nave è stata posseduta e dirottata da un Cyber-Criminale. Chi ha la responsabilità penale, in quanto persona fisica, di fronte alla legge, di quanto accaduto? Il controllore della navigazione in remoto? L'armatore? Il rappresentante legale del costruttore della nave? O del fornitore del sistema di automazione e controllo in remoto? O della società che gestisce le comunicazioni satellitari? O il supposto Cyber-Criminale, di cui però non si trovano tracce? Un bel rebus. Questi due casi, per niente fantascientifici ma che potrebbero malauguratamente verificarsi in tempi relativamente brevi, ci fanno capire che la

cosiddetta “Intelligenza Artificiale”, l’“Industria 4.0”, la digitalizzazione, dalle quali siamo sempre più pervasi, sono splendidi “attrezzi” con un enorme potenziale per migliorare la qualità della vita, ma anche pericolose armi a doppio taglio. E il limite di queste arretranti tecnologie digitali risiede nella compatibilità e nell’integrazione con l’essere umano, che rischia di diventare schiavo o vittima delle sue creature, se non riuscirà, velocemente ed efficacemente, ad “umanizzarle”, a disciplinare il loro uso e il loro comportamento. L’Italia, che l’Umanesimo l’ha inventato e reso disponibile al mondo intero, dovrebbe essere il faro di questo processo. Purtroppo si trova invece a rincorrere affannosamente, sul piano meramente tecnologico, altre realtà nazionali e internazionali che queste cose le hanno, loro, ideate e globalizzate, traendone enormi vantaggi. Un esempio tra i tanti è la “Stampa 3D”, che potrebbe essere utilizzata efficacemente da un paese manifatturiero come il nostro per riportare “a casa” produzioni finite all’estero. Peccato che i detentori dei principali brevetti per la costruzione delle speciali macchine stampatrici siano statunitensi o tedeschi. Ma le genti del meccanicismo, del freddo calcolo, della monetizzazione del tutto, difficilmente riuscirebbero ad umanizzare la tecnologia, cosa che, forse, solo il cuore, la cultura, la passione degli italiani possono fare. E’ ora che l’Italia, con le sue industrie, le sue scuole, i suoi cervelli, i suoi imprenditori, i suoi artisti, riprenda, metaforicamente, a creare ed allevare cavalli di razza, e a cavalcarli, e ad arrivare prima, piuttosto che imitare o seguire disordinatamente cavalli altrui o farsi dagli stessi calpestare.

Guido Barbazza

STORIA DELLA MARINERIA PASSEGGERI ITALIANA

di Francesco Pittaluga



“ LE FAVOLOSE CROCIERE DELLA LEONARDO DA VINCI “

Al pari delle altre compagnie di navigazione di preminente interesse nazionale facenti capo al gruppo FINMARE, nel corso della sua attività pluriquarantennale la Società “Italia di Navigazione” di Genova ha annoverato tutta una serie di unità di grande prestigio, a cominciare dai transatlantici ereditati nel 1932 al momento della sua costituzione da “Navigazione Generale Italiana” e “Lloyd Sabauda”, integrati nel '36 da quelli già appartenuti alla “Linea Cosulich”. Ci riferiamo ai mitici “Rex” e “Conte di Savoia” per non citare tutti gli altri che hanno costituito il nucleo originario della sua flotta, andata quasi totalmente perduta durante il secondo conflitto mondiale ma ricostituita nel dopoguerra mantenendo elevato lo standard qualitativo del passato e anzi incrementandolo con le realizzazioni a noi note che hanno portato fra gli Anni Cinquanta e Sessanta del Novecento all'immissione in linea di alcune delle unità più belle di tutta la

storia della navigazione passeggeri non solo italiana e che abbiamo già avuto modo di citare più volte in questa rassegna.

Entra in scena la Leonardo Da Vinci

Fra queste un posto di primo piano spetta senz'altro alla "Leonardo Da Vinci", splendida turbonave progettata in tutta fretta per sostituire la sfortunata "Andrea Doria" ed entrata in servizio nel 1960 dopo una gestazione di appena due anni. Derivata nel design complessivo dalla precedente e dalla gemella "Cristoforo Colombo", ne riprendeva le linee stilistiche esterne e la distribuzione degli spazi interiori con le dovute modifiche che secondo alcuni ne appesantiranno la silhouette ma che nell'opinione generale daranno vita a quella che a detta di molti sarà, almeno dal punto di vista estetico, la nave più bella in assoluto fra tutte quelle che la "Italia di Navigazione" immetterà in servizio nella seconda metà del Novecento.

Ricordandone in breve le caratteristiche, il transatlantico stazzava più di 33.000 tonnellate, era lungo 233 metri, largo 28 ed era equipaggiato con quattro motori a turbina forniti dal' Ansaldo della potenza di quasi 40.000 cavalli che, agendo su due eliche, le consentivano di raggiungere una velocità di 25 nodi. Poteva trasportare circa 1350 passeggeri in tre classi e l'equipaggio era costituito da più di 500 membri.

Viaggio inaugurale Nord America

Partì per il viaggio inaugurale sulla "Linea Espresso Nord-America" il 30 giugno 1960 al comando di Armando Pinelli con scali a Genova, Napoli, Algeciras-Gibilterra e New York, rotta sulla quale sarà la nave ammiraglia della "Società Italia" fino

all'arrivo nel 1965 dei nuovi super transatlantici "Michelangelo" e "Raffaello".

Come era d'uso all'epoca, anche alla progettazione ed all'allestimento della "Leonardo" parteciperanno le maestranze più prestigiose operanti nel settore navale, che fossero ingegneri, architetti o artisti in genere chiamati con lo scopo precipuo di concorrere tutti assieme al risultato qualitativo ottimale. Fra i primi e solo per citarne alcuni Gustavo Pulitzer-Finali, Nino Zoncada, Amedeo Luccichenti, Vincenzo Monaco, Guglielmo Ulrich, Matteo Longoni e fra i secondi Eugenio Carmi, Emanuele Luzzati, Felice Casorati, Marcello Mascherini, Giuseppe Capogrossi e molti altri, tutti riuniti sotto la supervisione del famoso critico d'arte nonché futuro sindaco di Roma Giulio Carlo Argan. Contrariamente a quanto ottenuto a bordo di altre navi dove l'eclettismo eccessivo dei vari partecipanti ha portato a volte ad esiti discutibili, in questo caso il loro lavoro congiunto diede ottimi risultati nelle sistemazioni e negli arredi di bordo: ogni classe disponeva dei medesimi servizi, delle relative sale sociali, di un lido con piscine sia per adulti che per bambini e la distribuzione degli spazi interni, soprattutto quelli delle Classi Prima e Cabina, erano concepiti per una pratica integrazione in vista di una possibile attività crocieristica. Non ottimali per questo tipo di impiego anche se di buon livello per un servizio di linea che però declinerà presto anche quelli di Classe Turistica dove, semmai, un appunto poteva essere costituito dal fatto che i passeggeri di questa classe avevano tutti i locali sociali, sala ristorante compresa, a poppavia e la maggior parte delle cabine a prora, il che costringeva a scomodi spostamenti quotidiani attraverso un lungo corridoio di raccordo che percorreva praticamente tutta la lunghezza della nave sul Ponte Superiore e che i passeggeri americani, notoriamente i più esigenti ma anche i più spiritosi, presero a denominare "Broadway Walkway".

La “Leonardo” era all’avanguardia anche nelle dotazioni tecniche e di sicurezza: memori del disastro dell’“Andrea Doria”, onde scongiurarne un’eventuale reiterazione furono adottate soluzioni che però nel tempo si rilevarono in parte controproducenti perché d’esercizio molto costoso o di difficile gestione.

Dotata di un completo impianto di condizionamento, di quattro alette stabilizzatrici retraibili, di doppia motorizzazione con un singolo propulsore per elica e conseguenti due sale macchine indipendenti adattabili ad una eventuale futura propulsione nucleare, di lance di salvataggio motorizzate e dei più moderni requisiti tecnici atti a rendere la navigazione più sicura possibile ivi compreso un completo impianto di desalinizzazione dell’acqua di mare in grado di produrre giornalmente ben 600 tonnellate d’acqua dolce per le varie necessità di bordo e ulteriori 60 di acqua distillata per i servizi di caldaia, rivelò però fin dalle prime prove a mare evidenti problemi di stabilità che vennero risolti con il riempimento dei suoi doppifondi tramite quasi 2000 tonnellate di cemento e zavorra fissa, il che la rese molto stabile ma portò ad una lievitazione dei costi fissi di esercizio a causa di un incremento del suo pescaggio che si attestò sui 10 metri con conseguente maggiore quantità di carburante necessario a farla navigare penalizzandone altresì l’impiego soprattutto nel settore crocieristico dove le sarebbe stato impedito l’attracco in tanti porti e scali minori: ciò si rivelerà un handicap anche quando, onde arginare la crisi dovuta alla concorrenza dell’aereo e ricollocare più adeguatamente il naviglio disponibile, se ne ipotizzò l’utilizzo in linea sudamericana, dove però non avrebbe potuto operare per l’eccessivo pescaggio, proibitivo al fine di risalire senza problemi l’estuario del Rio della Plata verso gli approdi di Montevideo e Buenos Aires.

Amata dai passeggeri e dal jet -set

A parte questi problemi, la “Leonardo Da Vinci”, al suo esordio decimo transatlantico al mondo in ordine di grandezza, divenne in breve una delle unità più famose della sua epoca, amata dai passeggeri e dal “jet-set” della linea transatlantica cui verrà adibita, quella famosa “Sunny Southern Route” che attirava la clientela per la relativa mitezza del clima e le conseguenti migliori condizioni del mare rispetto alle rotte più nordiche appannaggio delle marine straniere, britannica e francese “in primis”. Oltre a ciò, la nave si fece un nome anche nel mercato crocieristico, coi suoi cicli di crociere stagionali da New York ai Caraibi che diverranno tradizionali per gli itinerari turistici della “Italian Line” e la porterà ad essere di casa in scali quali San Juan de Puertorico, St. Thomas, St. Maarten, Martinica, Barbados, Nassau, Freeport e altri lungo tutto l’arco delle Antille e delle isole Bahamas. La sua popolarità non verrà meno quando entreranno in servizio “Michelangelo” e “Raffaello” che, se da un lato la scalzeranno dal ruolo di “ammiraglia della flotta”, non ne inficeranno i favori di una clientela che e resterà fedele, preferendone l’atmosfera più intima rispetto a quella che si poteva trovare a bordo dei due super transatlantici, ritenuti da molti troppo grandi e dispersivi.

Col loro arrivo in flotta, la “Leonardo” alternerà sempre di più il servizio di linea con quello crocieristico che, anzi, ad un certo momento diventerà quello precipuo del suo impiego e la porterà a compiere alcune prestigiose crociere a largo raggio annoverate fra i viaggi più interessanti mai concepiti per una grande nave passeggeri.

A cominciare dalla crociera mediterranea del 1962 in partenza da New York, la prima che la Società “Italia” organizzava dai tempi gloriosi dell’anteguerra. In effetti era consuetudine che alcune traversi fossero arricchite da scali intermedi di particolare interesse turistico e venissero offerte alla clientela come viaggi-crociera: restavano comunque trasferimenti di linea nella classica configurazione a tre classi con relativa diversificazione di

trattamento a bordo e rispetto rigoroso delle divisioni degli spazi interni della nave. In questo caso, invece, si trattava di una lunga crociera vera e propria, effettuata in classe unica con capienza limitata onde assicurare ai passeggeri il massimo comfort, arricchita dalla presenza a bordo di un numero di intrattenitori e artisti vari maggiore di quello presente nei normali itinerari di linea. Inoltre, nei vari scali previsti la sosta sarebbe stata più lunga di quella effettuata normalmente onde consentire ai croceristi di usufruire al meglio delle interessanti escursioni appositamente programmate. L'iniziativa ebbe successo: con una capacità limitata a soli 550 passeggeri che avrebbero goduto di un trattamento di Prima Classe, si raggiunsero 498 adesioni, che non erano poche se si considera che la crociera sarebbe salpata da New York il 2 febbraio affrontando una traversata atlantica che nei mesi invernali avrebbe potuto riservare cattive sorprese legate alle condizioni meteo-marine della stagione più critica dell'anno. Fortunatamente tutto filò liscio e la "Leonardo" effettuò l'intero itinerario nei 42 giorni previsti toccando Las Palmas, Casablanca, Palermo, Pireo in Grecia per Atene, Istanbul, Rodi, Alessandria d'Egitto, Beirut, Haifa, Siracusa, Messina, Napoli, Genova, Cannes, Palma di Majorca, Gibilterra, Tangeri e infine Lisbona per fare rientro a New York il 16 marzo.

L'itinerario era stato studiato apposta per visitare gli scali più interessanti dal punto di vista sia storico che turistico e la crociera verrà ripetuta, con qualche variazione e l'aggiunta di nuovi approdi, fin dall'anno successivo con partenza sempre da New York il 15 febbraio del 1963 per una durata complessiva di 51 giorni, nove in più rispetto all'anno precedente per l'inclusione nell'itinerario di alcuni porti del Mar Nero.

Queste lunghe crociere invernali verranno quasi sempre riprese in primavera: a testimonianza di tutte, la "Spring Gala Mediterranean Cruise" che dal 5 marzo al 16 aprile 1966 vedrà la "Leonardo" percorrere in 42 giorni un itinerario di quasi 14.000 miglia

toccando 21 porti in 14 Paesi diversi: nell'ordine Tenerife, Lisbona, Gibilterra, Biserta per Tunisi, Palermo, Istanbul, Rodi, Alessandria d'Egitto, Port Said, Beirut, Haifa, Pireo, il Fiordo di Cattaro nel Montenegro, Napoli, Genova (in entrambi i due scali sosterrà circa 24 ore in modo di consentire, oltre alle escursioni locali, la possibilità di visitare Roma, Firenze e Pisa), Cannes, Malaga, Algeciras, Madera e infine Bermuda prima di rientrare a New York. Tariffe da 1.250 a 6.000 dollari a seconda della sistemazione prescelta e possibilità di effettuare solo tratte parziali dell'itinerario per chi non avesse avuto il tempo a disposizione per coprire l'intera durata della crociera.

Come tutte le altre attività della compagnia, a volte tali iniziative saranno inficiate dalle ripetute rivendicazioni sindacali e relativi scioperi che si faranno sempre più frequenti soprattutto dalla seconda metà degli Anni Sessanta: non è nostro compito giudicarne la validità o meno ma solo riportarli per dovere di cronaca e per rilevarne comunque il riflesso negativo che avranno sulla clientela. Sarà questo il caso della "Mediterranean-Near East Cruise" della durata di 41 giorni in partenza da New York il 3 marzo del 1967 che salperà con alcuni giorni di ritardo e coi passeggeri alloggiati a bordo ma costretti a riassetarsi da sé la cabina o scendere a terra per i pasti, e questo per tutta la durata dello sciopero.

Con l'immissione di "Michelangelo" e "Raffaello" l'attività crocieristica della "Leonardo Da Vinci" si intensificò ulteriormente e il transatlantico diradò il servizio di linea divenendo popolarissimo presso la clientela nordamericana per i suoi itinerari alla volta delle località più belle e interessanti dell'area caraibica, dalle classiche crociere di 8 giorni verso le Isole Vergini e Puertorico a quelle più lunghe di 11-15 giorni che includevano altre destinazioni delle Antille annoverate oggi fra le mete più popolari delle odierne navi da crociera che operano in quell'area ma che si stavano timidamente aprendo al turismo

internazionale proprio in quegli anni. A tale proposito ed anche allo scopo di uniformarla alla livrea delle due nuove “ammiraglie”, pure la “Leonardo”, al pari della “Cristoforo Colombo”, svestirà la tradizionale livrea nera con bordo rosso al bagnasciuga tipica dei transatlantici della Società “Italia” impegnati in linea nordamericana per una nuova bianca con bordo e banda verde: il nuovo aspetto esterno la renderà più idonea non solo nell’estetica al nuovo impiego maggiormente crocieristico anche se forse perderà quel tocco di classe in più che i precedenti colori le conferivano.

Dobbiamo arrivare al 1970 per vederla impegnata in una nuova esperienza che la vedrà solcare per la prima volta acque nelle quali non si era mai avventurata, e cioè la lunga “Hawaiian Paradise Cruise” che in 41 giorni la porterà a toccare Port Everglades, St. Thomas, La Guaira in Venezuela e poi, dopo avere attraversato il Canale di Panama, Acapulco in Messico, Honolulu dove si fermerà tre giorni per rientrare attraverso Balboa, Cartagena de Colombia, Curaçao e San Juan. La crociera sarà effettuata dal 27 febbraio al 9 aprile al completo di passeggeri e nel transito del Canale di Panama in direzione Oceano Pacifico la “Leonardo” incrocerà nei Laghi di Gatùn la “Guglielmo Marconi” del “Lloyd Triestino” che lo attraversava in direzione opposta verso l’Italia durante uno dei suoi tanti viaggi intorno al mondo sulla linea australiana: esiste una bellissima foto che ritrae i due transatlantici, accomunati da lì a qualche anno sotto le stesse insegne per un impiego crocieristico congiunto che sarà però di scarsa fortuna come vedremo.

Nel 1972 un’altra inedita crociera porterà nuovamente la “Leonardo” in acque mai solcate prima: la “African Safari Cruise” di ben 50 giorni che fra gennaio e febbraio la vedrà da New York raggiungere Dakar dopo uno scalo alla Martinica nelle Antille Francesi. Dal Senegal scali successivi a Freetown in una Sierra Leone non ancora investita dalle successive guerre civili, a Luanda

in Angola e poi Durban e Capetown in Sudafrica dove saranno programmate lunghe ed interessanti escursioni verso i parchi naturalistici più belli del Paese. Purtroppo lo scalo a Città del Capo verrà penalizzato da un ennesimo improvviso sciopero di parte dell'equipaggio che non gradiva le acque minerali imbarcate a bordo: motivo all'apparenza futile ma che probabilmente era sintomo di un malcontento diffuso dovuto alle imminenti ristrutturazioni che, al di là delle più fosche previsioni, avrebbero di lì a pochi anni liquidato tutto il comparto passeggeri della nostra Marineria di Stato. Risolto il problema, la nave si lanciò a tutta velocità per recuperare il tempo perduto e fare ritorno negli Stati Uniti scalando Rio de Janeiro, Salvador de Bahia, San Juan de Puertorico e St. Thomas ed effettuando il 5 febbraio una sosta molto particolare presso l'isola di Tristan da Cunha in pieno Atlantico Meridionale. Purtroppo le condizioni avverse del mare non permisero la piena effettuazione di tutte le attività previste per l'occasione ma la sosta dinanzi al grande cono vulcanico che si erge maestoso dall'oceano fu comunque importante e aggiungerei commovente visto che ad attendere l'arrivo della "Leonardo" impavesata a festa c'erano sull'isola i discendenti di quei marinai camoglini laggiù naufragati nel lontano 1892 col brigantino "Italia" e che nei cognomi Repetto e Lavarello perpetuano ancora oggi la loro origine che ha portato in anni recenti al gemellaggio dell'isola con Camogli sulla Riviera Ligure di Levante e a tutta una fioritura di libri e di pubblicazioni che ci rendono più vicina quella terra, lontana da noi quasi cinquemila miglia nautiche (più di 9.000 km, per intenderci).

Detto per inciso, queste lunghe crociere costituivano il giusto "éscamotàge" per impiegare la nave durante i mesi invernali e convogliavano verso la Società "Italia" una opportuna pubblicità che si auspicava fosse foriera di nuovi passeggeri anche sulle altre linee: dal punto di vista economico, però, i risultati non erano del tutto soddisfacenti perché, come abbiamo già rilevato, la

“Leonardo” era utilizzata a capacità ridotta e spesso le sale sociali e tante delle cabine di Classe Turistica venivano semplicemente sigillate e non utilizzate o lasciate in uso all’equipaggio. Inoltre l’alto consumo di carburante dovuto alle potenti turbine ed al notevole pescaggio erano ulteriori fattori che difficilmente avrebbero reso competitive queste iniziative, al di là della loro innegabile suggestione dal punto di vista strettamente turistico e del favore incontrato presso l’abbiente clientela che poteva permetterselo.

Un decisivo colpo basso a tutto ciò verrà dato dalle crisi petrolifere del 1973 con conseguente difficile approvvigionamento del carburante e suo prezzo balzato alle stelle. Ciò porterà nel 1975 a quello che sarà forse il passo più doloroso di tutta la ristrutturazione del comparto passeggeri della FINMARE, e cioè al prematuro disarmo di “Michelangelo” e “Raffaello”. In tale prospettiva la “Leonardo” ri assurgerà anche se per poco al rango di “ammiraglia” della flotta e, nonostante la crisi del settore, proprio il 24 marzo di quel 1975 lascerà New York per la “Grand 1975 Cruise” che la porterà in 50 giorni a coprire più di 17.000 miglia scalando Port Everglades, Curaçao, Tenerife, Barcellona, Cannes, Genova, Napoli, Siracusa, Corfù, Istanbul, Rodi, Haifa, Pireo, Casablanca, Lisbona, Las Palmas e St. Thomas.

Per tante di queste località sarà il suo approdo di addio, anche se sempre nel corso di quell’anno, dopo avere effettuato alcune traversate atlantiche al completo di passeggeri in quanto praticamente unica unità rimasta ad effettuare ancora servizio di linea fra il Mediterraneo e il Nord America, sostituirà la “Michelangelo” nella crociera già programmata verso i Fiordi Norvegesi con partenza da Genova il 24 luglio per Vigo, Dublino, Bergen, Hellesylt, Trondheim, Capo Nord, Reykjavik in Islanda Ponta Delgada alle Azzorre e Lisbona. A questa seguiranno altre tre crociere nel Mediterraneo finché verrà riposizionata in acque americane per la successiva stagione invernale ai Caraibi.

Nel 1976, dopo alcune traversate di linea e altrettanti brevi crociere alle Antille, un'ultima avventura a largo raggio della durata di quasi un mese che fra luglio e agosto la porterà da Genova di nuovo in Nord Europa scalando Tarragona, Lisbona, Anversa, Rotterdam, Bremerhaven, Stoccolma, Copenhagen, Gothenburg, Oslo, Southampton e Barcellona. Dopo di ciò, una stagione finale alle Antille, la crociera conclusiva dal 16 al 24 marzo con 850 passeggeri a bordo per St.Maarten, San Juan, St. Thomas e l'addio a New York il successivo 25 marzo per l'ultima traversata atlantica di una nave di linea italiana. Alla "Leonardo", quindi, il triste onore di calare il sipario sui 122 anni di attività delle nostre marinerie passeggeri fra il Mediterraneo e l'Atlantico Settentrionale: dopo il suo arrivo a Genova il 5 aprile sarà posta immediatamente in disarmo in attesa di un futuro incerto fin dall'inizio.

Come già ricordato nel capitolo pubblicato sul numero 8-2021 di DL NEWS dello scorso 23 aprile, anche la "Leonardo Da Vinci" entrò a fare parte del nuovo consorzio a capitale misto pubblico e privato "I.C.I.-Italia Crociere Internazionali" costituito nell'aprile del 1977 per la gestione delle unità reputate suscettibili di tale impiego. Oltre a "Leonardo" esse saranno "Galileo Galilei", "Guglielmo Marconi" e "Ausonia" provenienti da "Lloyd Triestino", "Italia di Navigazione" e "Adriatica". Mentre queste ultime saranno avviate ai cantieri per i necessari lavori di modifica, dopo una rapida e sommaria risistemazione interna la "Leonardo" verrà assegnata fin dal luglio del 1977 a sostituire la "Flavia" dei "Costa" nelle mini-crociere di 3 e 4 giorni da Port Everglades verso Nassau e Freeport nelle Bahamas. Purtroppo gli alti costi di gestione saranno controproducenti al successo dell'iniziativa: si diceva infatti che la "Leonardo" consumasse più carburante quando era attraccata alla banchina di quanto ne occorresse alla "Flavia" in navigazione. Oltretutto, nonostante le maggiori dimensioni, la capacità passeggeri delle due unità era

pressoché analoga in quanto la maggior parte delle cabine della vecchia Classe Turistica della “Leonardo” risultavano praticamente invendibili per la clientela nordamericana, notoriamente una delle più esigenti al mondo e che ormai si aspettava comfort e accessori tipo telefono, radio, televisione, frigo-bar eccetera che queste sistemazioni, seppur dignitose, non avrebbero di certo previsto.

A seguito di ciò e anche in presenza di continui contrasti gestionali fra i vari soci confluiti a suo tempo nell’ “I.C.I.” e che abbiamo già esaminato a suo tempo, in previsione di essere sostituita dalla “Galileo” o dalla “Marconi” come in effetti avverrà, la “Leonardo” rientrò vuota a Genova il 18 settembre 1978 e venne posta in disarmo.

Il disarmo nonostante la sua reputazione

La ricordo ormeggiata e silente come una tomba alla Stazione Marittima di Ponte Andrea Doria dove comunque faceva ancora la sua bella figura: dopo qualche tempo verrà trasferita a Fezzano nel Golfo di La Spezia, vicino ai cantieri di demolizione dove erano andate a morire tante delle sue consorelle del passato e a sostituire nell’attesa del suo destino le gemelle “Michelangelo” e “Raffaello” che avevano lasciato da poco la rada di Portovenere dopo essere state vendute all’Iran dello Scià di Persia.

La FINMARE non voleva più nemmeno la “Leonardo”, ma la sua reputazione negli ambienti marittimi era ancora alta: si fecero avanti vari possibili acquirenti, da chi ne avrebbe voluto fare un albergo-museo sulle rive del Tamigi, una nave scuola per equipaggi in Florida, un casinò galleggiante in Cina. Nell’ ottobre del 1979, a distanza di pochi mesi da un incendio che divampò a bordo della motonave da carico “Da Recco” ormeggiata vicino a

lei e la risparmiò ma sarà presagio di quanto avverrà di lì ad un anno circa, vennero stipulati accordi più precisi con la statunitense “Trident Corporation” che avrebbe avuto l’intenzione di ristrutturarla per adibirla a viaggi di lusso da New York e Port Everglades fin dal 1980, iniziando con una prestigiosa crociera inaugurale nel febbraio di quell’anno con destinazione il Carnevale di Rio. Nelle intenzioni dei nuovi proprietari la nave avrebbe mantenuto il suo nome e sarebbe stata gestita da una “Leonardo Da Vinci Cruises” costituita appositamente.

Purtroppo le trattative si arenarono sulla richiesta dei nuovi gestori di registrare la nave a Panama e non in Italia e sulle scarse garanzie fornite riguardo al possibile reimbarco di un equipaggio tutto italiano, finché nella primavera del 1980 il Ministero della Marina Mercantile le interruppe improvvisamente e cancellò le fasi del contratto già stipulate (detto per inciso, a nostro modesto avviso tale importante Dicastero, soppresso nel 1993 ma all’epoca dei fatti ancora attivo, non avrebbe dovuto essere abolito e sarebbe anzi da ricostituire...).

La “Leonardo” continuò a languire in disarmo sorvegliata da un equipaggio ridotto al minimo finché nel pomeriggio del 3 luglio di quello stesso 1980, a distanza di vent’anni dal suo primo ingresso trionfale nel porto di New York, un incendio scoppiò pare all’interno della cappella situata sul Ponte Vestiboli e in fretta si propagò per tutta la nave, favorito dal fatto che le eventuali apparecchiature antincendio, eccezion fatta per alcune manichette che si rivelarono assolutamente insufficienti, non erano disponibili perché disattivate stante lo stato di disarmo. Nonostante l’intervento dei rimorchiatori “Pluto”, “Anteo”, “Lerici”, “Portovenere” e “Forte Garcia”, la nave venne in breve invasa dal fuoco da prua a poppa. Mentre dalla costa migliaia di persone assistevano alla triste fine di quello che era stato uno dei transatlantici italiani più prestigiosi, per evitare danni peggiori all’agibilità portuale la “Leonardo” ferita a morte venne

rimorchiata fuori della diga foranea dove, anche a causa della grande quantità d'acqua che le era stata riversata sopra per arginare le fiamme, si inclinò gradatamente sul fianco destro assestandosi su di un basso fondale offrendo così un'immagine simile a quella colta sull' "Andrea Doria" a poche ore dal suo inabissamento: per una tragica coincidenza, la nave costruita in sua sostituzione era destinata a seguirne l'infausta sorte in un altro naufragio dopo poco più di due decenni, anche se stavolta fortunatamente non vi saranno perdite di vite umane. Dopo circa 70 ore dal suo inizio l'incendio si estinse, lasciando dietro di sé devastazioni che riguardavano l'aspetto esteriore della nave ma soprattutto i suoi interni, irrimediabilmente perduti.

A lungo si è speculato sulle sue cause, fra le quali una possibile dolosità negata da più parti ma mai sconfessata da prove certe: fatto sta che il passo successivo sarà l'unico possibile, e cioè la vendita per demolizione che avrà luogo dopo il recupero del relitto da parte della ditta specializzata "Smit International" di Rotterdam. Lo smantellamento, affidato al locale "Cantiere Lotti S.p.A." iniziò il 6 maggio del 1982 e, per ironia della sorte, un nuovo incendio scoppiò a bordo nel giugno successivo in piena fase di smembramento, quando comunque nessuna nuova ingiuria avrebbe potuto essere arrecata a quell'ammasso di lamiere informi che erano state la gloriosa "Leonardo Da Vinci".

Un ricordo personale

Permettetemi di concludere con un ricordo personale: nel 1973 ero ancora un ragazzino e fra i miei primi viaggi per mare ricordo una traversata coi miei genitori e i nonni materni da New York a Genova proprio a bordo della "Leonardo", effettuata a fine settembre poco prima del ritorno a scuola che per i ragazzi di allora era fissato al 1 ottobre. L'itinerario prevedeva tappe a Lisbona, Gibilterra e Palma di Majorca e durante la traversata

atlantica la nave accumulò un ritardo di circa 10 ore dovendo aggirare il ciclone “Helena” che si muoveva minaccioso oltre i Grand Banks verso le Azzorre: con l’incoscienza dell’età ricordo che mi aggiravo per la nave, affascinato dal grande lavoro dell’equipaggio impegnato a tendere corde di passaggio nei corridoi e nei saloni e a mettere in sicurezza qualsiasi parte mobile dell’arredamento. Quando arrivò il momento fatidico dell’incontro con la coda del ciclone, credo al terzo o quarto giorno di navigazione, mi rammaricai perché era assolutamente proibito uscire sui ponti esterni sferzati dal vento e dalla pioggia. Mi sarei anche aspettato un rollio ed un beccheggio maggiore di quello che in realtà si percepiva ma, nonostante la penalizzasse per altre situazioni, lo zavorramento della nave ne favoriva la stabilità: ricordo onde violente e altissime che si frangevano sullo scafo e nonostante ciò la “Leonardo” procedeva sicura, seppur a velocità ridotta, come fosse posta su dei binari. Il giorno dopo tutto era passato ed i primi gabbiani che volteggiavano in cielo annunciavano l’imminente approdo sulle coste portoghesi. Io ripresi i miei giochi in piscina assieme agli altri ragazzi presenti a bordo e a Fulvia, una quasi mia coetanea che poi ritroverò da grande impiegata come me, anche se in ruoli professionali differenti, presso l’ “Alitalia”: lei era la figlia di chi comandava la “Leonardo” in quel viaggio, il Comandante Guido Badano che non è più fra noi ma che da adulto ho avuto la fortuna e l’onore di annoverare fra i miei più cari amici e che abbiamo a suo tempo ricordato anche su queste pagine: mi piace rievocarlo come lo vidi in quel viaggio, fiero nella elegante uniforme bianca, sull’aletta di comando della sua nave dove forse continua a navigare come allora, in quei Campi Elisi del Mare dove mi piace pensare che sia sempre operativa anche la “Leonardo Da Vinci”, come lo è senz’altro nel ricordo di tutti i Comandanti e delle Maestranze che vi hanno prestato servizio e dei tanti Passeggeri che ne hanno apprezzato le doti di comfort, eleganza e stile, in un’epoca in cui

andare per mare non voleva essere solo una semplice vacanza di pura evasione ma significava qualcosa...o forse molto di più!

FRANCESCO PITTALUGA

Genova, 11 maggio 2021

ingegnere aeronautico vice-gran cancelliere Associazione “A Compagna” - Genova storico aero-navale

Genova come paradigma dell'intermodalità e dello sviluppo

LA STORIA DEL PORTO

LA NUOVA DIGA FORANEA.

CENNI STORICI SUL PORTO DAL XIX FINO AGLI ANNI '20 DEL XX SECOLO

di Stefano Briata

Introduzione

In queste settimane a Genova, anche a seguito di dibattiti pubblici, tiene banco il progetto e la futura costruzione della nuova Diga Foranea del porto; altri progetti già in cantiere sono il futuro della Stazione Marittima con l'ex silo Hennebique e

l'elettrificazione delle banchine. Senza contare l'ingrandimento di Fincantieri, la Torre Piloti, ecc.

Quindi ritengo giusto fare un ripasso di storia del porto di Genova dal 1815, quando la Repubblica di Genova è stata annessa al Piemonte Sabauda, ad inizio XX secolo. Continueremo nei prossimi DL notiziari

Crisi del porto fino al 1850

Le Terrazze di Marmo, ultima immagine documentaria del porto intorno al 1835-46 eseguita Carlo Bossoli (Genova, Collezione Privata).

In una brillante ricerca sulla crisi del facchinaggio genovese fra il 1815 e il 1850 è stata delineata con nitidezza la condizione del porto e della città alle soglie dell'età industriale.

Nel 1830 il futuro di Genova è dei carri ma la loro apparizione, per la situazione viaria, la sistemazione portuale e l'andamento dei traffici, non ha effetti immediatamente drammatici sulla diffusa e potente corporazione dei facchini che, almeno fino al 1844, monopolizza sbarco e imbarco delle merci dalle calate esterne di San Lazzaro e quelle interne del porto.

Questa modalità grava notevolmente sui costi; essa indica ancora una volta quanto la struttura urbana si sia allontanata dai più diretti interessi della forma portuale. Già per l'accesso occidentale della città si avrà soltanto dopo il 1819 un percorso facilmente transitabile dalle carrozze, con la strada Chiappella-Fassolo, sicché fino a quegli anni i passeggeri, arrivati al passo della Lanterna si imbarcano per traghettare in porto al Ponte Reale.

Porto e città separati, sempre?

La separazione fra il porto e città agli inizi del XIX secolo tocca la sua punta massima, una conseguenza della situazione politica ed economica che si prolunga da decenni. La classe al potere, che alla fine del secolo precedente ha impegnato gran parte dei capitali in prestiti a banche straniere, appare ormai travolta dagli effetti della Rivoluzione Francese che ha interrotto il flusso degli interessi dei debitori europei.

Tale disastro influisce sulla decadenza del commercio, della marina e della produzione industriale; quindi si ha un periodo di stagnazione che dura almeno fino al 1845.

Le cause vanno ricercate a seguito dell'annessione del 1814 al Regno di Sardegna, e nel fatto che il governo sabauda non voleva, per il momento, abbattere le barriere doganali che impedivano una rapida immissione di Genova nel retroterra che avrebbe potuto stimolare la ripresa dei traffici.

Nemmeno l'ascesa al trono di Carlo Felice può risolvere i problemi urbanistici di fondo della città e del porto, giacché si provvede soltanto a prolungare con un braccio a martello il Molo Vecchio, su progetto del col. Agostino Chiodo, dopo il terribile fortunale di dicembre 1821 che ha causato il naufragio di 40 bastimenti e sbrecciato in più punti le mura a mare.

Dopo il 1832, durante il regno di Carlo Alberto, c'è un nuovo periodo di tentativo per risollevarne l'economia genovese, in particolare l'attività portuale, dalla stasi dei traffici respinti altrove dalla stessa economia piemontese ancora incentrata sull'agricoltura, lontana dalle promettenti vicende della Rivoluzione industriale.

Tuttavia la forma portuale resta quella che è, anche se la sua funzionalità è accresciuta dall'unica grande opera di quegli anni: Strada Carlo Alberto (l'attuale Via Antonio Gramsci) che, già posta allo studio nel 1822, viene realizzata dall'amministrazione civica dopo il 1835. La strada congiunge la porta occidentale della città, quella di San Tommaso, con le calate e, tagliando il centro antico perpendicolarmente al mare, raggiunge l'uscita orientale di Porta degli Archi. In questo modo si risolve l'annoso problema dell'attraversamento e si permette al traffico delle merci di evitare il trasbordo via mare; tuttavia s'impone la necessità di un maggior numero di accosti, di aree di sbarco e di magazzinaggio, in sostanza di un diverso e nuovo ordinamento di tutto l'emporio genovese.

La cronica penuria di spazi a terra, aggravata in quegli anni dalla linea ferroviaria Torino-Genova (1853), la cui sede si dispone su parte di Strada Carlo Alberto da Porta San Tommaso a Piazza Caricamento, fu in parte colmata dal lungo

edificio dei "terrazzi di marmo" che, contenendo magazzini e negozi, vi si affiancò per 410 metri lungo il percorso portuale (progetto Chiodo-Gardella, 1835-1840).

Lo specchio portuale resta quello di sempre, con una lunghezza di sponde di accosto non superiore ai 700 metri, rimanendo inutilizzato tutto l'ambito occidentale da San Tommaso alla Lanterna dove, per la profondità dei fondali (circa 12-13 metri in una sonda del 1807), si ancorano soltanto i vascelli militari a ridosso del Molo Nuovo e quelli quarantenantanti.

Sino al 1850, escludendo i prolungamenti del Molo Vecchio e Nuovo e l'inizio del primo bacino di carenaggio in muratura (1846-51) su progetto di Damiano Sauli, gli intervalli si limitano a un aggiornamento degli strumenti di manutenzione e alla sistemazione esteriore di pochi servizi e di alcuni uffici.

Ecco cosa è stato fatto fino al 1850: 1) un baraccone a due piani presso Ponte della Mercanzia (1834-35); 2) introduzione di un meccanismo per l'illuminazione della Lanterna (1840); 3) completamento della calata fra la Darsena e il Torrione (1844); 4) ampliamento della calata ai piedi del Molo Vecchio per lo sbarco dei marmi (1840-44); 5) costruzione di uno sbarcatoio fra i Ponti Reale e della Mercanzia (1845); 6) particolari cure si avranno in questo periodo per i servizi di sanità marittima erigendo un nuovo edificio per i quarantenanti al Molo Nuovo e l'ufficio del Commissario di Sanità al Ponte Spinola (entrambi del 1846); 7) l'aggiornamento dei servizi a terra si limiterà alla costruzione di un'officina meccanica per la riparazione delle navi nell'Arsenale militare alla Darsena (1848-50).

Dal 1850 ad inizio XX secolo

Dopo il 1850, grazie alla politica di Cavour, si pongono le premesse di un totale rinnovamento dell'assetto portuale per favorire il rilancio dell'attività commerciale ed armatoriale.

Le prime ed instabili prove dell'armamento di linea a vapore sono quelle di Raffaele Rubattino in testa, dopo il 1854 il campo dell'armamento velico inizia un lungo movimento ascensionale.

I profitti degli armatori, prima alimentati dai trasporti di truppe franco-inglesi e poi sarde per la guerra di Crimea, trovano una più stabile e favorevole applicazione per il costituirsi del flusso migratorio verso le Americhe; negli anni 1854-63 partono dalla sola Liguria 31.266 emigranti (ogni nave conduceva 150-200 passeggeri alle foci del Rio della Plata in circa due mesi).

Col graduale aumento del traffico, che dopo la stasi durata sino al 1848 toccherà 9.386 arrivi nel 1856, avendo superato il milione di tonnellate nell'anno precedente, la situazione della struttura portuale si fa impossibile, accelerando quelle decisioni preannunciate da Cavour che pure, per la situazione economica

che si è detta e per le vicende politiche, troveranno uno sbocco dopo il 1865.

Eppure il ministro piemontese, allora incaricato del dicastero di Marina, Agricoltura e Commercio, già nel 1851 aveva presentato alla Camera un progetto di legge per il trasferimento dell'Arsenale militare da Genova a La Spezia affinché, liberando la Darsena per la costituzione della parte commerciale, si potesse avviare un largo processo di adeguamento di tutto il contesto portuale all'altezza dei nuovi programmi di sviluppo commerciale e marittimo.

Troppi ostacoli dovuti a polemiche e gelosie locali, a resistenze di certi ambienti militari, a incerte diatribe tecnologiche, ed infine la morte di Cavour avranno ragione del progetto con il risultato di un lungo ritardo rispetto all'ammodernamento già attuato da porti concorrenti del Mediterraneo.

Il traffico preme e i 2.700 metri di approdi esistenti nel 1860 (427 ormeggi, 9 boe e gavitelli, 18 gru) sono ancora una volta insufficienti; secondo una commissione di esperti del 1866, il rapporto giudicato sufficiente è di 270mila tonnellate per chilometro-banchina, mentre quello effettivo dell'anno supera le 700mila tonnellate per chilometro.

In vista ci sono cambiamenti

Nel 1869 l'apertura del Canale di Suez inaugurò una nuova e fiorente direttrice tra l'Europa, l'Oceano Indiano e l'Estremo Oriente. Per beneficiare di questi nuovi traffici, il porto di Genova avrebbe dovuto rinnovare con sollecitudine le opere marittime esistenti. Le numerose e discordanti proposte in merito all'ampliamento dello scalo genovese dettero origine al concorso "Progetti di sistemazione ed ampliamenti del Porto di Genova" del 1874. Tuttavia, il seguente dibattito ritardò enormemente l'inizio dei lavori portuali, proprio nel periodo in cui il Governo sabauda pianificò e costruì, nel sessantennio fra il 1847 e il 1907, quei

nuovi valichi ferroviari appenninici che avrebbero collegato Genova con il bacino industriale padano. In quegli anni decisivi per le nuove vie di comunicazione internazionali, anche le Alpi stavano per essere attraversate dai grandi trafori del Frejus (1857-1871) e del San Gottardo (1872-1882), che avrebbero accorciato le distanze commerciali tra il porto e l'Europa Centrale.

Quindi, nel 1864 il Governo incaricò Adolfo Parodi, Ingegnere Capo del Corpo Reale del Genio Civile, di studiare un progetto di ampliamento del porto di Genova capace di dare un migliore assetto al bacino e di assecondare lo sviluppo dei traffici per almeno un cinquantennio. Il progetto prevedeva la costruzione di una nuova diga foranea che avrebbe avuto radice sulla testata del Molo Nuovo, formando un avamposto di 94 ettari. La bocca del porto sarebbe stata riparata da una diga di sottoflutto che avrebbe fermato la risacca di scirocco. Il progetto della Commissione Governativa del 1865 ebbe come conseguenza un vasto dibattito su quale fosse l'orientamento più favorevole della bocca di porto, in relazione alla traversale di libeccio e di scirocco. Si formarono due opposti partiti, quello dei "levantisti", formato principalmente da tecnici e dagli uffici governativi, e quello dei "ponentisti", formato dai marittimi e dagli operatori portuali.



Una volta scelto il progetto, problema erano i finanziamenti per realizzare lo scalo portuale che vediamo ancora oggi. Decisivo fu il contributo di Raffaele De Ferrari,

Duca di Galliera, che il 7 dicembre 1875, con una lettera indirizzata al Presidente del Consiglio dei Ministri Marco

Minghetti, offrì un cospicuo contributo al Governo sabauda allo scopo di finanziare l'ampliamento del porto di Genova, da adeguare ai traffici dell'epoca per una somma di venti milioni di lire. Secondo la convenzione stipulata fra il Governo e il Duca di Galliera, lo Stato avrebbe creato le calate e i ponti, i magazzini e le tettoie, i binari e gli arredi di banchina, mentre il Duca stesso avrebbe finanziato le dighe guardiane. L'avanzamento dei lavori delle opere foranee avrebbe giovato alla protezione del porto interno, permettendo la concomitante costruzione delle banchine commerciali. Negli anni della costruzione, i venti milioni vennero versati allo Stato nella misura dell'avanzamento dei lavori e della spesa stanziata annualmente dallo stesso Governo per la sistemazione del porto.

Secondo le intenzioni del Duca di Galliera, sostenitore del progetto governativo, il nuovo porto avrebbe dovuto essere concordato tra il Governo e il Comune di Genova che, il 27 dicembre 1875, nominò una Commissione Municipale incaricata di studiare quali fossero i lavori di ampliamento e sistemazione del porto stesso da preferirsi tra quelli proposti da Raffaele De Ferrari. Durante i lavori della Commissione, il Duca aveva incaricato J. L. Pascal (Ispettore Generale dei Porti e delle Strade di Francia) di formulare un parere su quale fosse il migliore progetto da adottarsi. L'ingegnere suggerì di adottare una versione migliorata del progetto Parodi, in modo da agevolare una futura espansione del porto verso Ponente. La Commissione esaminò i progetti, ascoltando i progettisti e convocando degli esperti scelti tra i capitani di mare, i tecnici e gli armatori, per poter valutare le proposte e adottare la migliore risoluzione nell'interesse del porto. A conclusione dei lavori, il 21 febbraio 1876, la Commissione approvò il progetto del Genio Civile.

Il Duca di Galliera morì a Genova di polmonite il 23 novembre 1876, e con ciò non vide l'inizio dei lavori delle opere portuali che, sotto la direzione del Genio Civile, furono avviate il 15

ottobre 1877. I lavori delle dighe foranee vennero conclusi nel 1888 con la costruzione dei due bracci del Molo Occidentale (nominato poi Molo di Galliera) e di quello Orientale di sottoflutto. Di pari passo alle opere foranee vennero intrapresi i lavori nel bacino storico per la sistemazione dei fondali, dragati a 8 metri di profondità e per la costruzione di due bacini di carenaggio a levante. Per sfruttare nel modo più razionale possibile l'insenatura naturale di Genova, il Genio Civile progettò un banchinamento a raggiera, costruendo dodici ponti distribuiti entro la costa tra l'ampliato Molo Vecchio e il Molo Nuovo. I ponti erano separati da calate dove sorgevano tutte le infrastrutture necessarie per un buon funzionamento del porto: gru, magazzini e un capillare collegamento ferroviario degli accosti con le linee appenniniche di valico.

I progressi ottenuti dall'attività commerciale del porto di Genova dopo l'ampliamento furono eclatanti: nel 1875 il movimento navale dello scalo era di 3,1 milioni di tonnellate di stazza annue, vent'anni dopo, nel 1895, fu di 8,9 milioni. Un analogo discorso vale per le merci in transito: nel 1875 il porto aveva trafficato 840mila tonnellate di merce, mentre nel 1899 quintuplicato la sua produttività, raggiungendo i 4,1 milioni di tonnellate.

Nel 1891, quando i lavori di sistemazione potevano considerarsi terminati, il Genio Civile tentò nuovamente di rispondere alla penuria di approdi del porto di Genova, che all'inizio del XX secolo gestiva il più elevato volume di traffici del Mediterraneo. La produttività portuale annua aveva superato le 636 tonnellate per metro lineare di banchina, contro una potenzialità effettiva di 450. La mancanza di spazi idonei alle attività di carico e scarico obbligava l'impiego delle chiatte come depositi, sottraendo spazi alle navi. Quindi, con il nuovo progetto per il bacino della Lanterna del 1906, iniziava la gestione del Consorzio Autonomo del Porto di Genova (istituito nel 1903) che diede inizio allo sviluppo dello scalo a Ponente, esternamente al bacino storico.

Negli anni Venti fu progettato il nuovo porto commerciale di Sampierdarena, costruito senza quelle limitazioni di carattere orografico che avevano costretto i precedenti ampliamenti a trovare un compromesso tra estensione delle banchine, numero di accosti e ampiezza degli specchi acquei.

Stefano Briata

Dante navigatore nel cosmo, esploratore dell'Universo

L'UNIVERSO DI DANTE.

di Silvestro Sannino

Per comprendere alcuni passi della Divina Commedia, e non sono pochi, è necessario considerare l'universo di Dante. Esso presenta il carattere della totalità, sia nella dimensione spaziale e temporale, sia nella dimensione culturale e affettiva o emotiva. L'universo di Dante è quello che con altri termini è stato indicato con mundus e cosmos; ma anche le parole holon, creato, natura, e l'arabo alam contengono il carattere di insieme, del tutto, e nella loro accezione più ampia possono rendere l'idea dell'universo di Dante. Pertanto l'orizzonte delle conoscenze di Dante comprende una varietà di argomenti che non vanno considerati come "discipline" speciali ma come parti integranti del suo universo, della sua personalità.

Nella Divina Commedia Dante si riferisce al suo universo mediante una molteplicità di figure retoriche (similitudini, metafore, allegorie...) attraverso le quali inventa e costruisce la sua Poesia e comunica i suoi messaggi (teologici, ideologici, morali, politici ...). E lo fa anche con particolare cura dei

contenuti perché per lui la scienza, la conoscenza sono l'ideale supremo e lo ricorda più volte. Basti pensare ai famosi passi del Poema: a) "Fatti non foste a viver come bruti/ma per seguir virtute e canoscenza" (Inf. XXVI, 119-120) ; b) "... ché non fa scienza,/ senza lo ritener, aver inteso" (Pd, V, 41-42); c) o, ancora, "Ché il perder tempo a chi più sa più spiace" (Purg. III, 78); d) Il maestro di color che sanno (Aristotele).(Inf. IV, 131)...

Uno degli argomenti danteschi di più difficile comprensione per il lettore moderno è l'astronomia. Il libro di Capasso appena citato analizza e spiega tutti i passi della Divina Commedia, a partire dall'Inferno e attraverso il Purgatorio ed il Paradiso. Lo stile letterario di Ideale è ben noto. Egli presenta e spiega i fenomeni celesti in modo, puntuale, chiaro, non lesinando spazio per rendere comprensibile la materia trattata.

L'Autore cominciò a interessarsi del tema dell'astronomia nella Divina Commedia nel 1941 su invito dell'abate G. B. Alfano, un benemerito della cultura scientifica di Napoli. Si avvale poi dell'aiuto di Alfonso Fresa, astronomo dell'Osservatorio Astronomico di Capodimonte e autore del classico libro "La Luna". Giorgio Abetti, celebre astronomo fiorentino, dedica una dotta prefazione al saggio, già pubblicato sulla prestigiosa rivista *Physis*. Ideale Capasso fa una ricerca accurata sui vari aspetti della materia, anche con riferimenti ad opere all'epoca non facilmente reperibili. Il libro risulta di notevole pregio sia sotto l'aspetto scientifico sia sotto l'aspetto culturale. E tuttavia esso occupa oltre 200 pagine dense che richiedono al lettore non specialista un impegno arduo. Sul piano pratico il docente di lettere, ancorché animato di buona volontà, avrebbe difficoltà a dare risposte ai suoi dubbi. Lo stesso dicasi per altri testi che si sono ispirati al Capasso, molto citato in letteratura, che presentano lo stesso problema.

La fonte delle conoscenze astronomiche che Dante esprime nella Divina Commedia è essenzialmente il libro dell'astronomo

Alfragano “Elementa Astronomica” citato dal nostro Poeta nel Convivio come “Libro dell’Ag-gregazione delle Stelle”. Si tratta di una sintesi del trattato di Tolomeo “Almagesto” tradotto in latino agli inizi del XIII secolo, con alcuni adeguamenti degli arabi di Al Mamoun. Ho letto, in latino, il libro e devo dire che esso, a parte il sistema geocentrico, non contiene concetti più profondi di quelli che si possono trovare in un buon testo liceale di Astronomia. E quindi dove sta la difficoltà di comprendere l’astronomia in Dante?

La cosa è abbastanza semplice. L’uomo istruito e pensoso dei tempi di Dante vedeva la sfera celeste ogni giorno ed ogni notte; aveva quindi la possibilità di memorizzare le variazioni diurne e stagionali della volta stellata, di comprendere i fenomeni ad essa legati e riflettere anche in modo creativo, come individuare strane figure e animali nelle costellazioni. L’uomo moderno non vede più il cielo stellato, ha difficoltà a concepire la dimensione spazio-temporale dei moti diurni e annui degli astri. Il più bravo studente liceale non riesce a individuare la Stella Polare o Orione che il poeta Giuseppe Parini conosceva molto bene!

E allora, come si presenta la situazione oggi?

Non si può evitare il bagliore notturno dovuto alla luce artificiale diffusa dalle città e quindi non si possono osservare certi fenomeni celesti. Inoltre, per capire tali fenomeni, ci vuole molto tempo: notti intere, stagioni e anni. Troppo e gravoso impegno per tentare! Quindi non vi è soluzione al problema?

No, la soluzione c’è ed è semplice. Se si impiega un buon planetario si può simulare la sfera celeste in tutte le condizioni e riprodurre i fenomeni relativi in tempi di pochi minuti anziché giorni ed anni; tutto qui! Dopo di che ogni docente di lettere, ogni studente, può captare i messaggi che Dante irradia attraverso il mezzo, il codice astronomico anche se caricati di geniali e ingegnose “trovate” per arricchire la macchina retorica.

Nelle grandi città straniere esistono ottimi e funzionanti planetari. Molti ex Istituti Nautici avevano tra le dotazioni planetari per scopo didattici. Perché non metterli a disposizione di un più vasto pubblico? A sostegno della proposta posso dire che quando ero docente di Navigazione ho avuto molti ospiti in visita al planetario. L'interesse mostrato da grandi e piccoli fu sempre notevole, specie su alcuni passi di Dante.

Silvestro Sannino 5 marzo 2021

STORIA, LETTURE

"Notiziario della Guardia Costiera"

Disponibile già nella sua versione on line l'uscita del nuovo "Notiziario della Guardia Costiera"

Rinnovato nella sua veste grafica e nella redazione, il Notiziario si propone di avvicinare sempre di più i suoi contenuti alle istanze dei lettori e, in particolare, a quelle del mondo marittimo.

"Pronti a un nuovo inizio, al servizio dei lettori", come ci ricorda nell'introduzione il Direttore del Notiziario, Cosimo Nicastro. Una rivista che affida alla qualità' dell'informazione e all'entusiasmo dei suoi redattori gli obiettivi per cui è nata: l'approfondimento, l'analisi, la ricerca storica e tecnico-scientifica.

Segnaliamo alcune riviste di cui parleremo nel prossimo

DLNotizie: Rivista Marittima, Vita e Mare, TTM, Lussino, Cstn, Liguria Nautica.

IL CALAMARO GIGANTE

di Fabio Genovesi

Tobia Costagliola ci segnala questo libro edito da Feltrinelli scritto da Fabio Genovesi, 1974, giornalista e scrittore che ha al suo attivo premi importanti, collabora con il Corsera e il suo sito “La Lettura”. L’autore racconta la vera storia del calamaro gigante e di chi lo ha cercato con testimonianze inedite di esperienze del mare che conosciamo appena come la Natura ci impone e che scopriamo superano la realtà.

MEDITERRANEO NERO

di Gian Luca Campagna

Edito da Mursia, pagg. 286, € 17, questo libro appartiene alla letteratura gialla, ma opportunamente l’editore la identifica in “giungla gialla”, collana diretta da Fabrizio Carcano che giustifica la definizione perché la “trama tocca le coste italiane trattando in ogni zona la sua anima nera come una sorta di macabro Tour.”. Gian Luca Campagna 1970, ha suddiviso la narrazione di questo romanzo in quattro capitoli dove uomini e donne sono pervasi da una sorta di maledizione con uno stile adatto ai tempi di cui l’autore conosce i dettagli e le ombre, anche attraverso il suo personaggio italoargentino José Cavalcanti, detective anarcoliberalino. Naturalmente il capitolo Navi dei veleni affondate nel Mediterraneo o lungo le coste del Portogallo o negli oceani perché pilotate dalla mafia dei rifiuti tossici scaricati nei fondali insieme alle navi. Mi viene a mente” Navi mute” il libro della vicenda amara del militare della Guardia Costiera Di Grazia morto in circostanze poco credibili, avendo voluto o dovuto indagare sulla rotta delle navi che trasportano rifiuti radioattivi. Un altro capitolo, senza peli sulla penna di Campagna, riguarda le vicende di Khaled, del viaggio, si fa per dire, e degli sbarchi degli

immigrati dopo sofferenze e morti, Bisogna leggerlo questo romanzo, stile piacendo, perché tra le righe spuntano i giornalisti e i giornali che pescano nei social le notizie e le taroccano per i lettori di bocca buona. Mentre leggi anche con ritrosia certe pagine scopri però che la realtà l'hai già vista nel mondo della comunicazione, sulle strade e tra la gente. (DL)

Medioevo marinaro.

Prendere il mare nell'Italia medievale

di **Antonio Musarra**

L'avv. Paolo Pugliese nostro amico e fedelissimo collaboratore lettore delle nostre DL Notizie ci invia questa segnalazione libraria con l'intervista che, dati i risvolti storici e la personalità dell'autore, è interessante e si impara dal passato che, come scriveva Faulkner, "il passato non è mai passato del tutto, forse è ancora davanti a noi". L'intervista, ci dice Pugliese, è opera del curatore della Libreria San Paolo di Genova.

Intervista con l'autore

Prof. Antonio Musarra, Lei è autore del libro Medioevo marinaro. Prendere il mare nell'Italia medievale edito dal Mulino:
Cosa rappresentava, nell'immaginario medievale, il mare?

Navigare necesse est; vivere non necesse. Secondo Plutarco, con queste parole, Pompeo avrebbe incitato i propri marinai a prendere il mare alla volta del porto di Roma senza curarsi del cattivo tempo, così da fornire all'Urbe il grano necessario. Tale espressione incarna una delle caratteristiche del viaggio in genere, e del viaggio per mare in particolare: l'impellenza del dinamismo, la necessità di prendere il largo, di guardare avanti; possibilmente, senza perdere la rotta. Navigare, dunque, per esplorare, conoscere, commerciare, conquistare, difendere. È quanto l'uomo tenta di fare da sempre; tanto più in quel lungo millennio medievale solitamente descritto come popolato castelli, abbazie e città turre, e, dunque, di cavalieri, contadini, crociati, monaci e lignaggi familiari. Eppure, il "Medioevo" non era solo questo. La narrazione tradizionale ha, spesso, evitato di contemplarne l'anima marittima, imprescindibile per tratteggiarne i contorni. Cosa voleva dire, nel corso di quei mille anni, prendere il mare? Quali, i segreti della costruzione navale, della navigazione, della guerra sul mare? Quale, la condizione degli equipaggi? Medioevo marinaro tenta di scardinare la narrazione tradizionale d'un Medioevo terrigeno, ponendoci a contatto con la materialità del viaggio per mare. Il focus, dunque, non è tanto sull'immaginario: il mare restava per molti un luogo misterioso, capace d'incutere timore. Il volume sposa, invece, la prospettiva della gente che sul mare viveva e lavorava, imparando a conoscerlo e a rispettarlo.

Quale importanza rivestiva il mare per l'economia medievale?

Chiaramente, una grande importanza. Non bisogna credere, tuttavia, ch'essa risiedesse unicamente nella costruzione di reti economiche di lunga distanza. Le più recenti proposte storiografiche hanno rivalutato le economie regionali, dotate di caratteri propri; aree, s'intende, profondamente interconnesse, eppure capaci di mantenere in auge le proprie specificità. Con ciò,

il mare costituiva, comunque, un mezzo di sostentamento insostituibile, permettendo la ricerca e lo smercio di prodotti di prima necessità, oltre che di lusso.

Quale importanza avevano i porti?

Brecce lungo la costa, zone ibride fra terra e mare, porte d'entrata e d'uscita, aree di scambio di merci e culture, varchi di comunicazione aperti verso il mondo, i porti avevano funzioni molteplici, tra cui spicca, per ovvie ragioni, quella economica. Il porto era, innanzitutto, un «mercatus»: luogo di divisione le merci. Alcuni contesti tentavano a proporsi quali empori esclusivi, tanto verso la costa, quanto verso il rispettivo entroterra, imponendo norme e gabelle sin dove riusciva ad allargarsi la propria giurisdizione. Buona parte delle entrate pubbliche di tali centri era costituita da imposte sulla movimentazione delle merci. L'obiettivo era il controllo dei traffici. È quanto tenta di fare Venezia nell'Adriatico, coinvolgendo mercanti stranieri, salvo ingaggiare una lotta secolare per riportare all'obbedienza le località dalmate, tese continuamente a sottrarsi alla sua influenza. Da questo punto di vista, si può dire che porto e città siano realmente tutt'uno, sorreggendosi a vicenda, nel tentativo di contrastare i concorrenti. La singolarità dei paesaggi portuali nasce in questa maniera.

Quali navi solcavano i mari nel Medioevo?

Nell'arco del millennio medievale, e, in particolar modo, dopo il Mille, col termine navis s'era soliti indicare un particolare tipo d'unità navale utilizzata espressamente per il commercio o per il trasporto di persone e animali. Per indicare genericamente un natante, si faceva uso del termine lignum, in riferimento alla principale materia prima con cui era costruito. Ligna, dunque,

erano le naves commerciali: bastimenti a scafo tondo, capienti, dalle linee costruttive tondeggianti; e ligna erano anche tutte quelle unità a scafo sottile, adatte agli spostamenti veloci, utilizzate in prevalenza nelle operazioni belliche, tra cui si segnala, in particolar modo, la galea. Tuttavia, numerosi erano i tipi intermedi: la barca, il palischermo, la gondola – tirrenica o lagunare, corrispondenti a modelli differenti –, il gatto, il lembo, il leudo, lo schiffo, la vacchetta, destinati al piccolo commercio, alla pesca o al trasporto veloce di uomini e armati lungo la costa.

Da chi erano composti gli equipaggi?

Siamo di fronte a uomini senza volto: autentici naufraghi della storia, dimenticati dalla storiografia, che ha preferito di gran lunga concentrarsi sulle professioni artigiane di terraferma o sulle altisonanti figure di mercanti e ammiragli – le quali, certo, hanno lasciato ampio materiale documentario –, senza tenere conto degli ingranaggi del sistema, essenziali per il suo funzionamento. E ciò, nonostante numerose fonti – atti notarili, statuti, libri di bordo – rechino abbondanti notizie circa la loro condizione. La pratica del mare costituiva la principale professione per migliaia di persone, provenienti da realtà culturali differenti ma accomunate dal fatto d’adottare una prassi e una cultura comune. Tale categoria visse probabilmente quella che potrei definire come la più ampia esperienza globalizzante del tardo medioevo, giocata nel continuo scambio di odori, sudori, paure, incoraggiamenti, consigli ed esperienze, fianco a fianco, notte e giorno, ai remi, presso le marinerie più disparate – mediterranee, atlantiche, nord-africane, mamelucche, greco-bizantine, turche, tartare e perfino indiane –, nella mutua condivisione di sistemi di valori, norme, credenze, usi e costumi.

Com’era la vita di bordo?

I ritmi della vita di bordo erano dettati dalle concrete necessità della navigazione. Certo, non si trattava d'una vita facile. Non bisogna credere, a ogni modo, che le condizioni del viaggio fossero improbe. Sia sulle navi che sulle galee, il vitto era solitamente abbondante, benché esistessero differenziazioni tra gli ufficiali e il resto dell'equipaggio, così come tra gli eventuali mercanti presenti a bordo e i comuni passeggeri. Ma, del resto, era possibile scendere a terra frequentemente, vista la predilezione per il cabotaggio. Ciò che si nota è una crescente diversificazione di trattamento a seconda del ceto d'appartenenza, capace d'accomunare navi e galee, legata strettamente alla progressiva differenziazione sociale interna al mondo marittimo di cui s'è detto. Se nell'XI secolo, la distanza tra gli ufficiali e i marinai è percepibile solamente nei ruoli o nella spartizione della preda – meno, nella condivisione del pasto comune e negli alloggiamenti – , fra XIII e XIV secolo, la disparità si fa più evidente.

Quali regole seguiva la navigazione?

La navigazione procedeva generalmente «per costeriam», fermandosi sovente al crepuscolo per ripartire alle prime luci dell'alba, riparandosi dietro qualche promontorio in caso di condizioni meteomarine avverse, stando attenti alle rocce o, per converso, ai bassi fondali, cercando d'evitare le acque note per la presenza dei pirati. Rispetto alle galee, a ogni modo, le navi tonde erano maggiormente propense ad affrontare il mare aperto – «pelagus», nelle fonti –, vista la maggiore capacità di carico e l'elevato bordo libero. La differenza stava, dunque, nel numero di scali intermedi toccati di necessità, che, per queste ultime, paiono diminuire man mano che ci si inoltra nel XV secolo per effetto dell'affinamento degli strumenti nautici, capaci di consentire una più sicura navigazione d'altura, e della costruzione di velieri

imponenti, in grado di caricare a bordo ingenti quantitativi di merci. L'introduzione di strumenti nautici come la bussola, la carta nautica e le tavole di martellogio modificheranno il modo di navigare. Un elemento, però, rimarrà imprescindibile: l'esperienza maturata nel tempo.

Cosa stabiliva la legislazione marittima dell'epoca?

A differenza di ciò che comunemente si pensa, la legislazione marittima era assai sviluppata, contemplando un'ampia casistica. Da questo punto di vista, le città di mare italiane sono, senz'altro, degli osservatori privilegiati, disponendo, oltre che di statuti e regolamenti, di fonti notarili in abbondanza – ancorché, distesi diversamente nel tempo e nello spazio –, capaci di fornire informazioni utili per verificare l'applicazione della legislazione vigente. Tra i primi esempi disponibili vi sono gli *Ordinamenta et consuetudo maris* di Trani, giuntici in alcune copie cinquecentesche in volgare ma datati al 1063 – benché il testo conosciuto contenga evidenti aggiunte posteriori –, validi per l'area del basso Adriatico; coevi alla *Tabula de Amalphi*, parimenti d'incerta datazione, benché il suo nucleo originario possa essere fatto risalire ai secoli XI e XII. Ciò che colpisce è l'attenzione per il lavoro marittimo, tutelato nell'ottica della comune condivisione dei rischi del viaggio. Ci si dilunga, dunque, sulla gerarchia di bordo, individuando con precisione le mansioni del capitano – cui spettava la verifica delle condizioni della nave, la direzione delle operazioni di stivaggio, la stipulazione dei contratti d'uso e l'eventuale getto in mare delle merci in caso di pericolo, sulla scia della «*lex Rhodia de iactu*» –, del nocchiero, preposto alla direzione tecnica della navigazione, dello scrivano, responsabile del registro, e del comito, con funzioni di coordinamento dell'equipaggio. Ma ci si preoccupa anche del trattamento economico del marinaio, cui doveva essere corrisposto

un adeguato anticipo, garantito anche in caso di malattia o di cattura da parte di pirati e corsari.

Quale importanza strategica rivestiva la guerra sul mare?

Luogo d'incontri e di contaminazioni, il Mediterraneo medievale fu, anche e soprattutto, un luogo d'aspri scontri, i cui protagonisti – dalla marineria saracena a quella bizantina, a quella italiana, normanna, catalana – ricorsero a ogni mezzo, lecito o illecito, per affermare una parvenza di talassocrazia e accaparrarsi il monopolio delle maggiori rotte di trasporto. La guerra sul mare possedeva delle intrinseche peculiarità, dovute alla necessità di manovrare macchine complesse secondo tempi e modi opportuni, pena l'incapacità di raggiungere il nemico o l'impossibilità di districarsi dal groviglio di remi che si veniva inevitabilmente a creare nella confusione dello scontro. Certo, nel corso del lungo millennio medievale, le metodiche andarono affinandosi: se, sino ai secoli XI-XII, si sarebbe preferita la guerra anfibia, posteriormente si sarebbe andati più spesso a battaglia, con lo scopo d'interrompere una guerra generalmente lunga e logorante. È solo a partire dal Duecento, a ogni modo, ch'è possibile registrare una differente articolazione del pensiero tattico-strategico. Si pensi, ad esempio, alla comparsa, d'una pianificazione navale strutturata, capace di quantificare i costi della singola impresa in rapporto alla costruzione navale, all'arruolamento d'uomini, alla necessità di pagare loro il soldo o di caricare a bordo il necessario vettovagliamento. Non a caso, è in questo periodo che si svolgeranno le principali battaglie navali dell'intero periodo medievale.

Antonio Musarra insegna Storia medievale alla Sapienza Università di Roma. Con il Mulino ha pubblicato «Genova e il mare nel Medioevo» (2015), «Acri 1291. La caduta degli stati crociati» (2017), «Il crepuscolo

della crociata» (2018) e, con Franco Cardini, «Il grande racconto delle crociate» (2019).

<https://www.gruppoeditorialesanpaolo.it/>

Libreria San Paolo della Diffusione San Paolo s.r.l.

libreriasanpaolologenova@stpauls.it

Paolina Bonaparte, **“a girl from Procida”**

La sorella più nota e chiacchierata del grande Napoleone di cui ricorre il bicentenario dalla morte.

In seguito alla riapertura della Galleria Borghese a Roma, si è andato riaffermando un notevole interesse per la figura di Paolina Bonaparte, probabilmente la sorella più nota e chiacchierata del grande Napoleone. La statua del Canova, conservata appunto nel museo romano, ritrae una splendida donna dal viso altero e il corpo di una dea, adagiata voluttuosamente su un sofà. Per quanto estimatori della bellezza muliebre, potreste chiedervi: cosa c'entra Paolina Bonaparte con un giornale procidano? È presto detto, e penso che la cosa vi sorprenderà almeno quanto ha sorpreso me.

In ben due biografie di Paolina (una scritta da W.N. Cariton nel 1936 e una da Len Ortzen nel 1974) si narra che la principessa partecipò a un ballo in maschera abbigliata come una “girl from Procida”, una fanciulla procidana appunto, con una gonna rossa, un corpetto verde e una blusa bianca dalle ampie maniche. Un gesto che potrebbe sembrare all'apparenza soltanto un'originale trovata, si carica di valenze politiche se esaminato alla luce del periodo storico e del personale coinvolgimento di Paolina nel tentativo di recupero dell'Impero da parte di Napoleone.

Siamo alla fine del 1814, Napoleone è in esilio all'Elba, ma Paolina, prima di stabilirsi definitivamente sull'isola nella Villa dei Mulini che il fratello le aveva destinato, compie diversi viaggi a Napoli, ospite di sua sorella Carolina, moglie del re Gioacchino Murat. Sotto la superficiale motivazione dell'affetto tra sorelle e il tentativo di ristabilirsi da

condizioni fisiche alquanto precarie, non pochi storici hanno creduto di individuare in questi viaggi un abile lavoro diplomatico e informativo svolto da Paolina tra il fratello e il cognato.

Secondo un rapporto della polizia toscana si legge che “Corre voce... che Napoleone possa diventare re d’Italia e questo potrà avvenire solo con l’aiuto del re di Napoli...” Inoltre un gruppo di patrioti italiani, tra cui si annovera anche l’illustre Ugo Foscolo, invitò Napoleone a sbarcare in Italia, anziché in Francia, per prendere comando dell’esercito napoleonico e conquistare la penisola. Dal canto suo il trono murattiano cominciava a vacillare dopo l’esilio dell’imperatore, e le trame di Gioacchino e Carolina con austriaci e inglesi non sembravano sufficienti a salvare il regno. Anche se “tradito” dal cognato, Napoleone era realistico: se non poteva perdonarlo, poteva almeno sfruttarlo. E Paolina era la persona più indicata per agire da sua emissaria, dato che lei e Murat erano rimasti amici.

E così, secondo quanto afferma lo storico toscano Giovanni Livi, “Paolina divenne la messaggera dei due cognati... viaggiatrice instancabile tra Napoli e Portoferraio.” Fu probabilmente in occasione di questi soggiorni partenopei che Paolina ebbe modo di conoscere il leggiadro costume procidano. E nel gennaio del 1815, per il ballo in maschera che seguì l’inaugurazione del Teatro dei Vigilanti (ricavato da una sala al pianterreno della Villa dei Mulini), Paolina si vestì da “Procidana”. Uno degli autori precedentemente citati precisa anche i tre colori del suo abito: bianco, rosso e verde, i colori della bandiera italiana dell’indipendenza e ci suggerisce che forse l’idea non partì direttamente da Paolina, quanto forse dal suo sagace fratello. Sappiamo che la pignoleria di Napoleone arrivava a immischiarsi anche nell’abbigliamento delle dame di corte e della sorella, che obbediva amorevolmente ai suoi desideri e sottostava silente ai suoi rimproveri. Non ci sarebbe quindi niente di strano nell’ipotizzare che fu lo stesso Napoleone a indicare a Paolina quell’abbigliamento, tanto più che all’epoca Procida era ben nota per i suoi martiri della Rivoluzione Partenopea del 1799, le cui idee furono alimento per la generazione murattiana, interprete del primo sogno unitario d’Italia.

(Articolo di Maria Concetta Scotto di Santillo, pubblicato nell’agosto del 2000 su Procida Oggi)