

Una nuova impegnativa navigazione per il 2022 ci aspetta, anche se non siamo inseguiti da nessuno e faremo il nostro lavoro con calma e sobrietà , come è il nostro stile.

Cominciamo con le lettere ricevute, sono care e importanti per chi crede al merito che qualifica l'uomo e le imprese del nostro tempo, per ciò che l'uomo sa in termini di conoscenza che è in grado di acquisire e sviluppare. Siamo nell'era dell'informazione , cambiano i punti di riferimento , si alterano le catene del valore , l'uomo moderno è ammalato di efficientismo con uno spirito tecnicamente manageriale e non da leader politico culturale. Nasce la figura del “Mobility Manager”. *Manager does the the things right-Leader does the right things.*

Purtroppo il valore delle informazioni è sempre più irrilevante in quanto tutti ormai abbiamo accesso e, fatto ancor più rilevante, tutti siamo “inondati “ e pervasi di informazioni ridondanti e spesso non funzionali alla nostra quotidiana attività . Le tecnologie si possono acquistare. Le idee e le persone no.

(Da Realtà Nuova, n. 4, 2002 un articolo dell'ing. Silvano Bettini del Rotary Club , Istituto Culturale Rotariano) .

Più grave ancora la dilagante assunzione di stupefacenti e di alcolici da parte dei nostri ragazzi , genitori evidentemente assenti o incapaci di fermarli, particolarmente a Genova in un

atto di accusa verso le autorità che permettono a locali pubblici del centro storico di tenere aperto alle movide tutta notte, come denuncia il giornalista di Primo Canale, Genova, Michele Vari, confermate dai medici del 118 e dal battagliero prof. Testino primario al San Martino . Un aumento del fenomeno che lascia esterefatti e conferma la palma della mafia - in questo settore “ merceologico”- alla Liguria .

Che cosa trovate in questo numero

In questo nuovo numero vogliamo aprire con alcune lettere che abbiamo ricevuto e che meritano una accoglienza amichevole, perché sono voci vive senza guardarsi in faccia in presenza, non sono invisibili . (Naturalmente non manca il forte contributo storico e scientifico di Silvestro Sannino). La lettera di Tobia Costagliola ci propone un forte intervento di Gabriele Guzzi. Senza un vero contatto sociale queste “ epistole” esprimono idee e non fagiolane del nostro mondo, della burocrazia infinita- altro tema caro a una amica intervenuta- che ci rende più poveri.

In questo primo numero del nuovo anno 2022, ci teniamo a mettere in evidenza una nostra nave, un transatlantico che non meritava di finire come la storia infinita ci ha lasciato. Noi con l'ing. Francesco Pittaluga vogliamo che questa unità possa nuovamente nel 2022 riprendere il mare dei nostri ricordi, della nostra storia, dei nostri uomini di mare. (DL)

STORIA DELLA MARINERIA **PASSEGGERI ITALIANA**

“ T/N ANDREA DORIA: LA CROCIERA INAUGURALE DI NATALE E CAPODANNO “ di Francesco Pittaluga



Fonte immagine
Wikipedia

*Come già in
passato,
nell'ambito di*

questa “Storia della Marineria Passeggeri Italiana” mi piace rievocare un episodio legato in qualche modo all'attuale periodo natalizio che mi auguro lieto per tutti nonostante i problemi vari che oggidì ci attanagliano e che non specifico perchè ahimè di dominio pubblico generale.

La vicenda che ho scelto ci riporta al Natale del 1952, quasi settant'anni fa, quando prese il mare per la sua crociera inaugurale il transatlantico che più di ogni altro è stato a suo tempo considerato uno dei simboli della rinascita del nostro Paese nel secondo dopoguerra e che purtroppo è ancora più famoso per la sua tragica fine.

Parlo ovviamente dell' “Andrea Doria”, sulle cui caratteristiche, carriera e drammatico epilogo non mi trattengo volutamente perchè sono vicende arcinote agli esperti ed attenti Lettori di DL

NOTIZIE: ricorderò soltanto che con le sue 29.000 e poco più tonnellate di stazza ed i suoi 23 nodi di velocità non era né la più grande né la più veloce nave in servizio fra l'Europa ed il Nord-America ma semplicemente la più bella, sia esternamente che negli interni, concepiti e curati dai più grandi ingegneri e architetti navali dell'epoca. Avendone già parlato in altri capitoli, in questo sede mi limito a ricordare che, quando salpò per la prima volta dalla Stazione Marittima di Genova proprio dal Ponte che portava il suo stesso nome e che a suo tempo era stato realizzato per ospitare i supertransatlantici d'anteguerra "Rex" e "Conte di Savoia", l' "Andrea Doria" venne salutata da tutti come il coronamento del sogno di rinascita che si perseguiva in Italia dal 1945 e come il più recente e prestigioso simbolo della ripresa della cantieristica navale nazionale dopo le devastazioni del conflitto.

Ciò valeva per tutta la Nazione ma per Genova e la popolazione ligure in modo particolare , visto che in massima parte liguri erano le maestranze che avevano assemblato la nave e che, con l'indotto che la sua realizzazione aveva generato, praticamente mezza Genova era interessata in qualche modo a questo transatlantico e l'altra metà semplicemente ne parlava con orgoglio. E sarà così fino a quel fatidico 17 luglio del 1956 quando la folla, che non mancava mai alle sue festose partenze, saluterà per l'ultima volta questa prestigiosa unità che portava orgogliosa sui mari il nome del grande Ammiraglio della Repubblica Genovese e andava incontro al suo drammatico destino.

E paradossalmente anche ad una gloria e ad una fama imperitura che, proprio per la loro tragica e inaspettata fine, fanno del "Doria" e del "Titanic" le navi forse più famose della storia marittima mondiale.

Ritornando a quella crociera inaugurale, c'è da dire che, esclusa qualche eccezione, dopo le prove tecniche di prassi col solo equipaggio di condotta presente a bordo, era norma per la Società "Italia di Navigazione" fare effettuare una crociera di presentazione alle proprie unità. Di solito si trattava di brevi trasferte di alcuni giorni, massimo una settimana, nell'ambito delle acque mediterranee con a bordo i funzionari della compagnia, pochi invitati fra cui spiccavano agenti di viaggio e di commercio ed un certo numero di ospiti paganti fra i quali anche alcuni rappresentanti delle maestranze che avevano costruito la nave stessa e che usufruivano di tariffe particolarmente vantaggiose: una specie di viaggio-premio a prezzi scontati, in un'epoca in cui la crociera non era ancora il fenomeno di vacanza di massa dei nostri giorni ma un'esperienza di viaggio di piacere ancora riservata in genere ad una élite ristretta e particolarmente facoltosa. Inoltre queste brevi crociere servivano agli armatori per sperimentare e mettere a punto le risorse ricettive delle loro nuove unità prima di lanciarle in traversate decisamente più impegnative al di là dell'oceano.

Per l'Andrea Doria si fecero le cose in grande

Nel caso dell' "Andrea Doria" si fecero invece le cose in grande: certi della perfetta efficienza delle strutture di bordo sia tecniche che ricettive, si pensò ad una articolata crociera di due settimane che avrebbe coperto l'arco di tutte le festività da Natale

a Capodanno compresa l'Epifania e avrebbe portato il nuovo transatlantico a farsi conoscere presso la sua futura potenziale clientela in Paesi che già usufruivano dei servizi offerti dall' "Italia di Navigazione" ma scalando anche in porti e località dove poi non avrebbe mai più attraccato. Lasciandovi però un ricordo indelebile e costituendo ad un tempo un importante biglietto da visita per i traffici a venire della compagnia stessa, nel momento

in cui, fra le altre cose, l' "American Export Line", armatrice sulle rotte del Nord-Atlantico dei prestigiosi transatlantici "Constitution" e "Independence", stava per cedere di nuovo la piena gestione e la conseguente autonomia alla "Società Italia" dopo le limitazioni imposte dal trattato di pace del 1945 e quindi in tale prospettiva l'immissione in linea dell' "Andre Doria" costituiva anche motivo di riscatto e simbolo di una piena autonomia operativa che si riconquistava dopo un decennio di subordinazione al concorrente americano.

Preceduta da una toccante cerimonia avvenuta il 20 dicembre in cui il Cardinale Giuseppe Siri benedirà la nave conferendole il titolo di Parrocchia e dedicherà la cappella di bordo a San Francesco da Paola, patrono dei naviganti, affidandola alle cure di Don Sebastiano Natta, nei giorni immediatamente successivi proseguirono frenetici gli ultimi ritocchi mentre la stampa e la radio nazionale, in assenza ancora della televisione, diffondevano la notizia dell'imminente partenza.

Fu così che, impavesata a festa, a sirene spiegate, col suo bell'abete di Natale opportunamente stellato e assicurato al parapetto del Ponte Lance fra le piscine delle classi cabina e turistica, fra un tripudio di saluti, bande suonanti e miriadi di coriandoli e stelle filanti che facevano un tutt'uno a mò di tappeto festante e multicolore fra la nave e la banchina, l' "Andrea Doria" inaugurò felicemente la sua carriera sui mari quel pomeriggio del 23 dicembre 1952: i giorni del dramma erano ancora lontani e nessuno poteva immaginare che il bel sogno sarebbe durato soltanto tre anni e otto mesi.

Nessuno e tantomeno il Comandante Piero Calamai, alla guida dell'ammiraglia della Flotta Passeggeri Italiana fin da questa prima crociera inaugurale. E con lui il suo Stato Maggiore, composto dai migliori ufficiali di coperta e di macchina della Compagnia come pure selezionatissimi erano stati i componenti della parte alberghiera, affidata al Capo Commissario Leonardo

Pescarolo già primo ufficiale dell' "Elettra" di Marconi nel 1922 e ufficiale sui vari "Conti" del "Lloyd Sabauda" d'anteguerra. Assieme a lui il primo cameriere Umberto Vida, già direttore di grandi alberghi fra cui il "Grand Hotel delle Rose" di Rodi, il "Gallia" e il "Porta d'Oro" di Milano e, fra gli altri, Egidio Poletti, capo degli chef di bordo con una grande esperienza maturata nei più rinomati ristoranti europei e a bordo di "Conte Rosso", "Verde", "di Savoia" e "Roma"

Per l'itinerario, trattandosi di un periodo invernale si era ovviamente pensato ad una rotta verso le acque più calme e il clima più caldo possibile, tenendo ovviamente conto che comunque con due settimane a disposizione non si potevano di certo raggiungere i Mari del Sud o i Caraibi e fare rientro in tempo utile a Genova per essere pronti alla prima traversata per New York prevista in partenza il 14 gennaio 1953. Si optò quindi per le Isole Canarie, che notoriamente godevano di clima mite anche in inverno, arricchendo l'itinerario di alcuni scali di indubbia attrazione turistica e di primario interesse commerciale per la società armatrice stessa. Nel complesso la scelta fu felice ed anche il tempo, pressoché clemente per tutta la durata della crociera, contribuì al successo dell'iniziativa in cui l' "Italia di Navigazione" aveva riposto grandi speranze.

In relazione a ciò anche gli ospiti della nave, a parte i passeggeri paganti, erano stati debitamente selezionati: fra quelli di maggiore riguardo avevamo la madrina della nave, Signora Giuseppina Saragat, moglie dell'allora Ministro della Marina Mercantile e futuro Presidente della Repubblica; poi, oltre ai massimi dirigenti dei Cantieri "Ansaldo" e della Società "Italia", Egidio Dana direttore generale della "Finmare", l'ammiraglio Raffaele De Courten presidente del "Lloyd Triestino" col suo omologo per l' "Adriatica" conte Foscari. Con loro i marchesi Doria, la marchesa Visconti di Modrone e i conti Bruzzo di Genova cui facevano compagnia illustri esponenti dello "shipping" internazionale, tutti

graditi ospiti anche se in alcuni casi acerrimi concorrenti come Jean Marie, presidente della “Compagnie Generale Transatlantique” francese e Tarleton Winchester della “United States Lines”.

Alle 16.00 in punto l’ “Andrea Doria” sciolse gli ormeggi: idealmente tutta la città di Genova salutava quella sua nuova meravigliosa figlia che portava orgogliosamente sulla poppa il nome della città. Fra coloro che non erano potuti andare direttamente al porto, tanti erano quelli che si erano assiepati lungo la Circonvallazione a Mare per ammirare la prima uscita della nuova unità.

Nel frattempo, per i mille fortunati passeggeri presenti a bordo, ivi compresi i circa quattrocento ospiti della classe turistica costituiti in massima parte da lavoratori che avevano contribuito alla costruzione della nave ed avevano usufruito, per loro e familiari al seguito, di speciali biglietti a prezzo agevolato emessi dall’ “ENAL-Ente Nazionale Assistenza Lavoratori” ed i sessanta e più giornalisti delle principali testate europee e statunitensi, iniziarono quelli che saranno ricordati da tutti come quindici giorni splendidi passati all’insegna del lusso e del divertimento.

Il 24 dicembre vedrà il primo dei tanti cocktail del Comandante e la cena della vigilia di Natale dove le signore presenti a bordo avranno una prima occasione di sfoggiare le tante mises che era allora consuetudine indossare nelle serate di gala a bordo di tutti i transatlantici del mondo, laddove per i signori era d’obbligo lo smoking o almeno il dinner-jacket. Poco prima della mezzanotte i passeggeri poterono ammirare dai ponti esterni le luci della costa europea che si avvicinavano a quelle della costa africana: doppiando Gibilterra a distanza ravvicinata, al suono delle sirene del “Doria” fece riscontro da terra quello delle campane delle due Cattedrali, la cattolica Santa Maria Incoronata e l’anglicana Santa Trinità, mentre nella sala delle feste di Prima Classe Monsignor Natta celebrava la S.Messa di Mezzanotte.

Il giorno di Natale il transatlantico incontrò per la prima volta le acque di quell'Oceano Atlantico di cui sarà primo protagonista per alcuni anni e che ne sono la tomba da settantacinque e poi, a soli due giorni di navigazione a tutta forza da Genova, entrò in un clima inaspettatamente estivo consentendo ai più disinvolti di popolare le piscine di bordo come se si fosse stati all'Equatore o ai Caraibi.

All'alba del giorno di Santo Stefano la nave attraccò a Casablanca, primo scalo di quella crociera: una lunga sosta di 48 ore avrebbe consentito ai croceristi di visitare le località più interessanti del Marocco da Rabat a Tetuàn a Marrakesh mentre le autorità francesi e marocchine offrirono un grande ricevimento riservato ai dirigenti ed agli ufficiali della società armatrice nella lussuosa villa del notevole locale Madani Cabadi.

Da Casablanca l' "Andrea Doria" salperà il 28 dicembre alle 8 del mattino e, dopo un'intera giornata di piacevole navigazione e avere percorso alla massima velocità consentita le 520 miglia che la separavano dal porto più lontano della sua crociera, alle 8.00 del 29 dicembre sarà a Las Palmas nell'isola di Gran Canaria per una sosta di dieci ore dedicate alle varie escursioni organizzate per i passeggeri e dare modo di visitare la nave agli agenti di viaggio locali che avevano stretti rapporti commerciali con l' "Italia di Navigazione".

Da Las Palmas dopo una sera e una notte di traversata nuovo scalo a Funchal, capoluogo dell'isola di Madera, dove avrà epilogo con una commovente cerimonia quella vicenda fra il pubblico ed il privato che incuriosirà passeggeri ed equipaggio fino alla sua conclusione nella Cattedrale dell'isola e che era già iniziata nei locali della dogana di Genova durante le operazioni di imbarco, dove un'anziana distinta signora viennese si era presentata con un alberello di abete che non senza alcune iniziali resistenze le era stato consentito di portare a bordo

“E’ per il nostro ultimo Kaiser !” ripeteva in tedesco la signora a chiunque le chiedesse spiegazioni: in effetti, col consenso del borgomastro di Vienna, l’alberino era stato espantato dai giardini di Schonbrunn con l’intenzione di trapiantarlo a Madera ai piedi della tomba di Carlo I, l’ultimo imperatore d’Austria morto in esilio nel 1922 proprio nell’isola atlantica dove l’ “Andrea Doria” avrebbe fatto scalo. Compiuta questa toccante operazione, la passeggera austriaca tornò commossa e soddisfatta a bordo assieme al resto dei passeggeri che rientravano dalle escursioni carichi dei prodotti tipici locali, dai fini ricami fatti dalle artigiane isolate ai pellami, ai vimini intrecciati, ai vini tipici già da tempo famosi ma che, contrariamente ad oggi, non erano allora facilmente reperibili in Italia quali il Verdhele, la Malvasia locale, il vino Tinto, e il Moscadel.

Ultimo dell’anno in navigazione anche se la sera di San Silvestro il “Doria” giungerà molto opportunamente a Lisbona dopo avere attraversato una tempesta moderata con mare a forza 6 e venti fino a 120 km/h: per una felice combinazione il Cenone di Capodanno ebbe luogo nelle tranquille acque del porto fluviale sul Tago all’ormeggio presso il “Quai d’Alcantara”. Sarà l’evento gastronomico clou della crociera, con 30 portate a tavola ed oltre 50 al buffet successivo, cui seguirà una intera nottata di balli sudamericani di gran moda allora nelle varie sale feste presenti a bordo o di musica più soft e raffinata presso il night-club “Belvedere” sul fronte di proravia del Ponte Lance.

L’ “Andrea Doria” trascorrerà a Lisbona i primi due giorni del 1953: da sempre scalo importante per la Società “Italia” soprattutto per i collegamenti verso l’America Latina, verrà visitata dai maggiorenti locali fra cui i ministri del commercio, del turismo e della marina portoghesi. Tutti resteranno ammirati dalla nuova ammiraglia italiana mentre i suoi passeggeri avranno modo di conoscere la capitale lusitana e di visitarne gli splendidi dintorni, da Sintra a Estoril o di spingersi in

pellegrinaggio fino a Fatima. Qualcuno organizzerà un'escursione al suggestivo Capo da Roca, il punto più occidentale del Continente Europeo, mentre pare che un piccolo gruppo di nostalgici sia stato ricevuto da Umberto II di Savoia nella sua villa di Cascais dove l'ultimo sovrano d'Italia si trovava in esilio fin dal 1947. A tale proposito si dice anche che l'ex-monarca si sia fatto portare in automobile a vedere da lontano la nuova ammiraglia e che se ne sia detto ammirato, al pari del "Conte di Savoia" di cui aveva a suo tempo presenziato al varo assieme alla consorte Maria Josè del Belgio e che era stato il suo transatlantico preferito.

Da Lisbona il "Doria" salperà alle 16.30 del 2 gennaio e alle 9.00 del mattino successivo sarà a Cadice, porto di Siviglia dove tanti andranno in escursione alla scoperta delle tante testimonianze che legano la capitale dell'Andalusia alla nostra storia marinara fin dall'epoca delle grandi esplorazioni geografiche, quando i navigatori italiani, "in primis" Colombo, ne erano protagonisti e di conseguenza anche di casa in questi luoghi .

Alle tre di notte del 4 gennaio lascerà Cadice e rientrerà nel Mediterraneo per un intero giorno di navigazione giungendo alle 8 del mattino a Palma di Majorca per una sosta di 10 ore. Anche qui le navi della Società "Italia" erano molto conosciute per i frequenti approdi turistici e anche la nuova ammiraglia ricevette la calorosa accoglienza che ci si aspettava. Una magnifica giornata di sole consentì piacevoli visite al centro storico di Palma con la sua magnifica cattedrale gotica, al castello di Bellver ed alle più lontane Grotte del Drago, a Manacor patria della lavorazione delle famose perle majorchine fino a Valldemosa, in quello che fu uno dei teatri dove si svolse l'infelice vicenda del tormentato amore ottocentesco fra il musicista polacco Chopin e la scrittrice francese George Sand.

Lasciata Palma, la nave getterà le àncore nella rada di Cannes nel primo pomeriggio del 6 gennaio, giorno dell'Epifania, festeggiata la sera precedente con l'ennesima e ultima cena di gala. Sarà la

prima di tante tappe successive, visto che lo scalo della Costa Azzurra sarà abituale in andata e ritorno nel servizio di linea che l' "Andrea Doria" svolgerà regolarmente di lì a poco. Anche qui molti ad attenderla fra autorità, visitatori autorizzati e curiosi, tutti assiepati sulla "Croisette" in vista di quella bellissima nave che, in assenza di transatlantici francesi dai porti mediterranei per il Nord America, avrebbe al pari delle sue consorelle costituito per i passeggeri d'oltralpe una valida alternativa ai piroscafi nazionali, più grandi ma costretti a percorrere rotte molto meno favorite dal punto di vista climatico in partenza da Le Havre e Cherbourg. La sosta fino all'una di notte, seppur relativamente breve, consentirà di visitare Nizza, il Principato di Monaco e, per gli appassionati del gioco d'azzardo, di fare un salto fra i vari casinò presenti nella zona, in primis quello di Montecarlo.

A Genova dopo la crociera inaugurale di Natale e Capodanno

Dopo una breve traversata lungo una Riviera Ligure di Ponente ancora immersa nel sonno, alle 8.15 del mattino del 7 gennaio l' "Andrea Doria" ormeggerà di nuovo alla Stazione Marittima del porto di Genova dopo avere felicemente portato a termine questa crociera inaugurale di Natale e Capodanno ed avere fra le altre cose assolto brillantemente per la prima volta il suo ruolo non solo di lussuosa nave passeggeri ma anche di ambasciatrice del migliore "Made in Italy", annunziato fin da lontano dai colori della sua aerodinamica ciminiera che erano il bianco, il rosso e il verde del nostro Tricolore.

In attesa della imminente partenza per New York, nei giorni successivi sarebbe stata aperta alle visite di autorità e comuni cittadini per iniziare poi la sua prestigiosa carriera che tutti conosciamo e che si interromperà bruscamente la notte del 25 luglio 1956 col conseguente affondamento presso le secche di Nantucket Island nella mattinata del giorno successivo.

Oggi ciò che ancora resta del suo scafo giace su quei fondali freddi ad una profondità di circa settanta metri: ormai sono poca cosa, come nel Regno dei Più sono anche la maggior parte di coloro che vi hanno navigato sopra, sia come passeggeri che come equipaggio. Il ricordo però è sempre vivo, negli ambienti marittimi e non solo: fra le varie iniziative, oltre ai convegni, alle commemorazioni ed ai tanti libri e documentari che questa splendida unità suscita e promuove ancora, recentemente la città di Genova ha voluto dedicare la suggestiva scalinata del borgo cittadino di Boccadasse al Comandante Calamai, in segno di omaggio a lui, al suo equipaggio e a chiunque abbia avuto a che fare con l' "Andrea Doria" che, come capita purtroppo a volte proprio agli amici più belli, onesti e puliti, ha fatto una fine immeritata e prematura. Riscattata oggi dal suo ricordo, mantenuto fortunatamente sempre vivo da chi non vuole che le belle cose del nostro passato, non solo marittimo, vengano dimenticate. E fra queste belle cose c'è senz'altro l' "Andrea Doria" che, mentre concludo queste righe, mi piace immaginare come se fosse ancora alla vigilia di quella crociera inaugurale, in partenza il 23 dicembre da Genova, in procinto di lasciare festosa il porto transitando davanti al mare di Boccadasse dove anche lei saluterà con le sirene di bordo il suo Comandante e tutta una città che l'ha amata, ne è stata orgogliosa e non la dimenticherà mai. Anche nel suo ricordo, Buon 2022 a Tutti!

FRANCESCO PITTALUGA

Genova, 20 dicembre 2021

Ingegnere aeronautico - console vice-gran cancelliere

Associazione "A Compagna" - storico aero-navale

LETTERE PER IL NUOVO 2022

Tutto questo digitale invece di snellire burocratizza di più

Carissimo Decio, che piacere sentirti ed apprendere che sei una roccia !

Io sono indaffaratissima, come sempre del resto, ma quest'anno (complice forse l'età che avanza....) sono più stanca del solito.

Il lavoro è sempre più intricato (tutto questo digitale invece di snellire, burocratizza ancor di più.....), l'utenza, a ragione, è sempre più arrabbiata e noi non abbiamo la possibilità di rimediare ad un sistema che fa acqua da tutte le parti !!!!

Lavoro a parte, sono sempre impegnata sul fronte refresh dei vari certificati IMO , ma devo dire che la nuova compagnia è molto collaborativa e quindi i vari rinnovi dovrebbero essere meno faticosi

In casa Camalich è arrivato pure un avviso di accertamento IMU per il 2016..... non ti dico quanto tempo perso per fare il ricorso in autotutela che, ovviamente, non ha portato a niente: solo pagare , pagare e pagare , perché questa amministrazione deve “fare cassa”!

Sono molto disgustata da tutto il sistema... ma pazienza... si va avanti...

Per il resto mio figlio è molto soddisfatto del cambio di compagnia sia dal punto di vista lavorativo che economico !!!

Ha già ottenuto delle note strepitose che riconoscono il suo valore (e non lo dico perché sono di parte, tu lo sai, mi conosci) Oggi mio figlio ha ritrovato quello smalto e quella brillantezza che la precedente società aveva un po' spento!

Sono felice per lui! Un affettuoso abbraccio da tutti noi.

Gianna Camalich

Da Noli il “ dito “ della Corsica mi ha rallegrato il cuore

Eccolo: grazie caro prof. Lucano, sono molto contenta di ricevere le sue news, e questa volta persino di leggere le mie righe nel DLNews.

Sono a Noli per qualche giorno prima della “full immersion“ natalizia: preparativi, regalini ai nipotini, ecc.

Stamattina una passeggiata sulla spiaggia tra Noli e Spotorno , il termometro segnava 17°C : già così ..ero ripagata di un brutto e freddissimo inverno.

Vedere il colore del mare blu/verde, scoprire laggiù in fondo in fondo il “dito della Corsica” mi ha rallegrato e alleggerito il cuore.

Se le dicessi poi che ieri sera, arrivando dopo un viaggio in autostrada pesante per la nebbia , il ghiaccio, e i disservizi vari dovuti agli incidenti e i lavori in corso, parcheggiando l’auto a casa a Noli, mi sono ritrovata in un paese delle favole, vuoto, ma tutto illuminato a festa, con l’abete nella piazza del Comune, e le contrade infiocchettate, le luci ovunque, persino dai pescatori sulla passeggiata dove ancora oggi contrattano il pescato direttamente al pubblico al rientro dal giro; e dove quei quattro pescatori armati di “tremaxi” e verricelli continuano il loro antico lavoro; insomma tutto sembrava già pronto per le prossime feste.

Sono a casa mi sono detta, pensando chedico la stessa cosa quando arrivo a Milano; già....Milano, che paese lontano sembrava stamattina davanti a quello spettacolo profumato di sale e sole.

Ci sono due persone dentro di me una e' "salata" e asciutta come quei pescatori , l'altra orgogliosa di essere genovese fuori casa, un po' come i nostri naviganti di tutti i tempi che cantano ..ma se ghe pensu.. " e si commuovono!!

(La prossima volta Le parlerò volentieri di questo strano mondo Nolese, gemellato con Genova , più per convenienza che per convinzione ; in competizione con qualsiasi cosa tratti di marineria e unici in tutto il ponente ligure, con lo stesso dialetto e vessillo della Superba. A questo punto mi meraviglio che non abbiano "battuto" anche la moneta, ma questa è' un'altra storia!

Tanti cari auguri per le prossime feste Natalizie e per l'anno nuovo. un abbraccio caro prof. Lucano.

Con grande affetto,

La sua Prefetto, (ero ancora allieva del Nautico di Genova) per un giorno solo , del Collegio Capitani per la logistica degli ospiti al Casmona di Camogli, a parlare di Tristan da Cunha è stato un atto di fiducia .

AnnaDaniela Desantis

○*○○*○*○○*○○

Siamo naviganti della vita, abituati ai colpi di mare

Massimo, solo per dirti che scrivi da giornalista , da poeta, da scrittore, non scherzo, la tua risposta mi ha profondamente convinto di quanto asserisco , e tu lo sai. Sei un verista , un uomo sensibile, forse per questo soffriamo troppo e siamo anche in grado di reagire alle storture della vita. E non sappiamo che cosa ci aspetta, non bastano preghiere, crociate, scienza e protezioni spirituali e materiali.

Massimo ti invio anche a nome di Anna un abbraccio affettuoso, ci sentiamo dopo Natale.

Decio

Caro Decio ancora una volta mi hai preceduto. Era mia intenzione chiamarti domattina.

Inizialmente avevo programmato una visita a Nervi ed un caffè da Giumin ma un serio problema di salute di mio cognato, Saverio Ferrino che tu hai avuto modo di conoscere epistolarmente, ci ha distratto dalla routine pre-natalizia. Fortunatamente la scienza medica e chirurgica oggi giorno fa miracoli ed un serio problema cardiaco pare avviato a risolversi dopo un tempestivo e impegnativo intervento. Il sistema sanitario italiano è imprevedibile: a situazioni da terzo mondo si antepongono eccellenze invidiate da tutto il mondo. E' questo il caso di Villa Azzurra di Rapallo e del Dott. Coppola validissimo cardio chirurgo. Faccio nomi e cognomi perché credo fermamente nella meritocrazia. Quindi tutto bene e alla via. Siamo naviganti della vita abituati a questi colpi da mare.

E ora speriamo di poter arrivare al Natale con un lento e placido abbrivio.

Siete nel mio cuore. Mi conosci e non amo il Natale sinonimo di consumismo o di scialbi auguri preconfezionati. Il mio Natale è fatto per fermare la macchina e rivolgere un ricordo a chi non è più fisicamente con me, primo Natale senza mia madre e senza il mio grande amico ex compagno di Nautico Pio Pelacchi.

Non sono fisicamente con me ma li sento realmente accanto a me assieme ai tanti miei amici . Questa sera ad esempio con 4 ex compagni della Quinta A diplomatisi con me nel 1976 celebreremo il nostro Natale.

E' a te e ai tanti insegnati, anzi educatori, che abbiamo avuto fortuna di incontrare tra i banchi del San Giorgio che devo

anzi dobbiamo questa meravigliosa educazione sentimentale che il mare ha poi sviluppato.

Che dirti Decio. E' con profonda commozione che auguro a te, e a tutte le persone a te care un semplice e quindi vero ed intenso Santo Natale.

Buona vita grandi amici miei .

Massimo Granieri

○*○*○*○*○*○*○*

“Arma la prora e salpa verso il mondo”

Caro Decio, passato il Natale (per il quale non faccio gli auguri da tempo, alla mia età mi fa solo una gran malinconia...), ti porgo tanti cari auguri di un 2022 sereno ed il più possibile in salute.

Gli acciacchi non mancano ma, come si diceva una volta in Marina (mi pare lo disse Thaon di Revel agli allievi dell'ultimo anno dell'Accademia Navale di allora) "Arma la prora e salpa verso il Mondo" ... noi è un po' che navighiamo e prendiamo il mare in prua, ma ... chi si ferma è perduto e quindi sempre avanti, anche se ogni tanto dobbiamo metterci alla cappa! Ancora una volta mi vengono in mente i proverbi "chi ha tempo non aspetti tempo e "non rimandare a domani ciò che puoi far oggi" ... quante volte Pierluigi ed io Ti abbiamo promesso di venire a trovarti a Nervi?

Tante, troppe e poi, per una cosa o per l'altra, non lo abbiamo fatto... e adesso siamo di nuovo a mezzo con questo maledetta pandemia e semi bloccati in casa: non ne possiamo più!

Avevo scritto una mia memoria di quando, Allievo Ufficiale sul Colombo (ma pensa un po', ero già Sottotenente di Vascello in Marina Militare e all'Italia ho dovuto ricominciare da

Allievo...) ho in pratica portato il Colombo a Nantucket con nebbia ...stessa zona dove affondò il Doria...

La più bella soddisfazione all'Italia di Navigazione.... ma non Te l'ho mandata perché, anche se lodavo Cortassa e Badano, sputtavo un Primo Ufficiale che non ho mai capito né come avesse potuto arrivare a quel grado né, poi, arrivare al comando (ben ricordo le figuracce da lui fatte con il Comandante), che non glielo mandava a dire!

Volevo semplicemente farti gli auguri... ne è uscito un romanzo... spero compensi, almeno in minima parte, il fatto di non esserci incontrati.

Ancora tantissimi auguri!

Claudio Franconi

o**o**o**o**o**o**o

Lilla Marriotti , una grande narratrice italiana

Pirati e piratesse, Blackbeard, Il naufragio della baleniera Essex e la leggenda di Moby Dick, isole come Tristan da Cunha, i Fari e la loro storia in tutti i paesi del mondo: lei c'è andata , la vera narratrice italiana che prima vive, prova, e poi scrive, il lettore talvolta s'impresiona e...soffre.

Grazie Decio, Buon Natale a te anche se in ritardo. Ho avuto dei problemi con la terza dose del vaccino e piano, piano mi sto riprendendo.

Volevo chiederti se posso permettermi di pubblicare sulla mia pagina la tua mail perché altri leggano le tue parole, vorrei che si sapesse cosa pensi di me e del mio lavoro, è troppo importante. So che i miei libri piacciono ma non so fino a che

punto vengano capiti e la pandemia mi ha obbligato a rinunciare a tanti inviti che avevo, anche se, come ti ho detto, non mi sono fermata e ho continuato a scrivere. Ne sarei onorata, se la cosa a te non disturba, posso anche non mettere il tuo nome ma non vedo perché.

Un caro abbraccio a tanta serenità anche a te.

Annamaria Lilla Mariotti

Cara Lilla, buon Natale e buon anno 2022 , grazie della risposta, mi ha fatto molto piacere sapere che nessuno ti aveva descritto come ho fatto io presentando i tuoi libri; sono veri, alle volte fanno paura episodi e personaggi, la storia è anche questa, quella vera, quella che hai sentito e vissuto tu nei tuoi viaggi intorno ai fari e al mondo.

Un abbraccio Lilla e tanta serenità in questi giorni.

Decio

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

Il tuo foglio e le persone che ci gravitano sono una rara élite pensante e di Storia

Caro Decio, il tuo foglio e le persone che ci gravitano sono una rara élite pensante e di Storia. Della nostra storia iniziata con 10 regolette scritte sul Sinai evolute intorno ad un nucleo morale inalterato. Ad un Rinascimento, una Era moderna gravitante su una Mittel Europa, una Inghilterraa, un mondo di Scienza, Tecnica, produzione, iniziativa, finalmente LIBERTA' per il singolo individuo su un modello anglosassone scalato nella piccola media impresa In quell'artigianato che congiunse le capacità artistiche mediterranee con il Produrre

proprio dei popoli Europei per la loro stessa sopravvivenza in una Germania e una Francia difficilmente fertili.

Noi abbiamo vissuto la Flotta di Bandiera italiana e di Armatori italiani sotto bandiere di comodo. Stima e fiore all'occhiello in giro per il Mondo, nel più recondito porto di Poti nel mar Nero con una scassatissima carboniera, fino al mitico Pier 90 della Italian Line di New York affiancati agli Inglesi, ai Francesi, ai tedeschi a fare a gara chi mostrasse le navi e gli equipaggi, il trattamento migliore.

Bisogna riflettere, e il gruppo DL lo fa, su chi eravamo e con che prestigio ci collocavamo nella Pagine del Mondo.

Io ho visto declinare questo mondo, tanto da rinunciare al posto in organico al Lloyd Triestino di colpo come 2° Ufficiale e non 3° Ufficiale con una stipendio attualizzato di 8.000 Euro/mese per REINVESTIRE me stesso venticinquenne e i miei risparmi nel fare ingegneria. e molti di noi si sono riciclati a terra.

Non so cosa scrivere adesso che non siano i dubbi di quanto le soluzioni "green" contrastino con la termodinamica, le Leggi della conservazione della massa, dell'energia, della sicurezza strategica di un territorio diventato privo di centrali elettriche, di raffinerie, di industria pesante, che perfino importa succo di pomodoro se non addirittura le pizze già fatte.

Chiudo il pc e non scrivo perchè non ho nulla da dire, davanti a Istituzioni che non ascoltano le voci della realtà, dell'investire su Beni strategici e NON su trastulli da città dei balocchi. L'Europa NON è più il mio mondo. Non lo è più dal 1992 dove la minimum tax e il CE hanno stroncato quell'artigianato di ricerca e sviluppo che ci faceva ricchi. Di esportazione ad alto valore aggiunto, di beni strategici, di know how e ci riempiva pa panza con la migliore cucina del

mondo. Un caro saluto a tutti e scrivi due righe sul tuo foglio che l'ing. Marega legge sempre.

Giorgio Marega

Alfredo Puppo dal Venezuela: i ricordi di quando ero studente

Caro Decio come va, mi ha detto Angelo che hai avuto un brutto accidente, mi dispiace tanto, spero che ti sei recuperato del tutto....

Io sto bene anche se ho avuto problemi con i miei reni, avevo vari calcoli dolorosissimi, ma sono riuscito a superarlo con trattamenti medici. In quanto alla situazione del Venezuela va sempre peggio, penso che il prossimo anno me ne andro in Cile da mio figlio che vive a Santiago da tre anni con la sua famiglia.

**Mi è piaciuto l'articolo sul nostro amato "Istituto Nautico San Giorgio", ho dei bellissimi ricordi di quando ero studente, mi rimarrà sempre nel cuore quell'edificio di Piazza Palermo che lo amato e temuto allo stesso tempo. Adesso che sono passati tanti anni mi sento fiero di fare parte della grande famiglia del glorioso Nautico San Giorgio!!!! Bene Decio mi congedo da te, il tuo foglio e le persone che ci gravitano sono un fior fiore pensante di Storia e di vita, un fortissimo abbraccio caro lupo di mare, viva Zena e viva il Nautico San Giorgio!!!!
Buon Natale e un Prospero Anno Nuovo 2022.**

Tuo affezionato ex allievo

Alfredo Puppo

Il porticciolo di Nervi

Un secolo di storia per immagini

Gentile Prof. Decio Lucano, ricevo sempre puntualmente i suoi messaggi con gli allegati che consulto sempre piacevolmente con interesse.

Oggi voglio ricambiare con un allegato che fa parte di una iniziativa dell'Ufficio Turistico del Comune di Genova. Alcuni amici del Porticciolo hanno proposto una esposizione di immagini dalla fine del 1800 ad oggi per esporre tutti i passaggi avvenuti nella insenatura, così è nata oggi la mostra all'aperto delle riproduzioni. Intanto le allego un riassuntino dei vari cartelli: se verrà a Nervi potrà vederli tutti.

Auguri di buon Natale e ..avanti tutta...

Fulvio Bucci

Caro dottor Bucci, troverà nel nostro sito deciolucano.it tra qualche giorno la sua affascinante storia del porticciolo di Nervi dove ho sempre la redazione anche se, tra problemi di salute e pandemie, non ci vado da un pezzo. Ma il 2022 sarà un'altra storia, spero.

(DL)

Alla via così da un amico indefettibile

Caro Decio, le NEWS sono sempre interessanti e da leggere con gusto, anche da parte di chi - come me - è ormai "a riposo".

Grazie per il costante impegno profuso per tenere vivi argomenti, altrimenti destinati a scomparire dalla memoria dei più: "alla via così!"

Auguri vivissimi per il prossimo Natale e per un felice Anno Nuovo.

Bruno Rocchi

*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o

“Non salvate Il Natale”, l’intervento controcorrente

Caro Decio, faccio seguito al mio precedente messaggio per precisare che Gabriele Guzzi, autore di “Non salvate il Natale”, attualmente è esperto economico alla Presidenza del Consiglio, ha appena 29 anni e ha già un interessante curriculum alla Luiss ed alla Bocconi. Inoltre è figlio d'arte : suo padre è il noto poeta e filosofo cattolico Marco Guzzi, classe 1955 e famoso per le sue dissertazioni e conferenze "contro corrente" mai asservito al potere ed al "Politically correct".

Tobia Costagliola

È ormai il secondo anno che sentiamo l’espressione: “bisogna salvare il natale”. La curva dei contagi cresce, quella delle ospedalizzazioni anche. Bisogna mettere in atto una strategia per evitare il peggio, migliorare la condizione sanitaria. Questo significa “salvare il natale”. Sembra, tutto sommato, un’espressione innocente, anche giustificata, e infatti è la seconda volta che giornalisti, politici, preti, cantanti, la utilizzano senza suscitare alcuna reazione. Se i contagi aumentano, bisogna correre a porre in salvo la dolce festività. Se ci riflettiamo bene, tuttavia, quest’espressione contiene in sé qualcosa di bizzarro. Come potremmo noi salvare il Natale? Sarà, semmai, per chi crede, il Natale a salvare noi. Come potremmo, con un piano pandemico che tra l’altro ogni anno

produce risultati controversi, porlo in salvo? È semplicemente impossibile. Allora, questa frase così innocente celerà un altro significato, forse molto più sottile e pericoloso.

Dovremmo indagare meglio il senso che in questa espressione viene dato alle parole “natale” e “salvare”.

Nella tradizione cristiana, come è noto, il Natale è l’evento dell’incarnazione, la festa della natività. Dio si fa uomo, si mostra in quanto uomo. Non appare sotto forma umana, come era stato già in altre religioni. L’uomo, nella sua vocazione più autentica, viene rivelato come Figlio di Dio, aperto al divino. Non è più soggiogato da caotiche forze della natura, ma è iscritto in un progetto di figliolanza, in un’eredità a cui già ora può partecipare. Il Natale è, quindi, salvezza perché rivela la vera identità dell’uomo.

Nella frase “salviamo il natale”, invece, il “natale” non è l’evento dell’incarnazione, è il palcoscenico commerciale e mediatico con cui il mondo si organizza in queste tre settimane. Il “natale” è la modalità reattiva con cui il mondo si difende dal Natale, dal suo reale significato. Non dovremmo dimenticarci, infatti, che ancor prima di nascere, Gesù viene subito perseguitato dai poteri mondani. Il Natale è, in un certo senso, il racconto di una natalità perseguitata.

Oggi, invece di perseguitarlo esplicitamente, il mondo si difende dal Natale fingendo di porlo al centro del suo palinsesto pubblicitario. Oggi, gli Erode, i Caifa, sono l’insieme della cultura dello spettacolo, del consumismo più estremo – quello a debito – della chiacchiera melensa, anche religiosa, che trae ispirazione integralmente da un misto perverso tra il linguaggio mistico e le formule pubblicitarie dell’industria dolciaria.

“Goditi il natale”, recita uno slogan di una nota catena alimentare. “A natale siamo tutti più buoni”, ne recita un altro. Sì, ma quale “natale”? E quale “bontà”? Forse quella

dei pandoro... non certo quella che ci viene rivelata da quella persona che festeggiamo. Non sarà, allora, forse quell'insieme di stress, traffico urbano, relazioni spesso fittizie e insoddisfacenti, ciò a cui il mondo dà il nome di festività natalizie? È proprio così: è la modalità difensiva con cui il mondo può dire di festeggiare il natale ignorando il Natale, perseguitandolo.

Il "Natale da salvare" è, cioè, letteralmente l'anti-Natale. Nel "natale" che questo mondo vorrebbe salvare, infatti, non nasce nulla. In realtà, non accade proprio nulla. Sotto le decine di luminarie e di cartelloni, c'è l'impero della noia, e quindi del cinismo, che sono sempre stati i genitori della violenza più feroce, quella gratuita.

In questo "natale" non c'è nessuna nascita, nessun evento, ma il nulla. Invece di attraversare questo nulla, tra montagne inospitali e sentieri impervi, guidati magari da un gruppo di pastori e tre vecchi sapienti, questo mondo organizza il suo palcoscenico degli orrori, il suo circo di merci con cui intrattenere i poveri Lucignoli.

Dopo aver compreso che l'oggetto da salvare non è il Natale, ma il suo esatto opposto, dovremmo indagare l'azione che dovremmo compiere, ossia quel "salvare". Il salvare, qui, non ha nulla a che fare con la salvezza che questo evento ci rivela. Gesù, infatti, rompe l'ordine del mondo, è un principio di contraddizione. Interrompe il quotidiano ripetersi della menzogna, su cui il mondo si struttura ordinariamente. Svela la radice di odio e ostilità che ci anima. E, così, la pone a termine. C'è un prima e c'è un dopo: per chi crede, si modifica la natura stessa del tempo. Per questo, contiamo gli anni da quell'evento.

Il "salvare", nel caso del "natale", è l'esatto opposto. "Salvare il natale" significa preservare, garantire la continuità, conservare l'ordine esistente. L'ego, ossia quella parte di noi

che si oppone alla nascita, e ciò su cui il potere di questo mondo si organizza, vuole mantenere la propria routine, non disturbare il palinsesto, non essere importunato. “Salvare”, quindi, qui significa difendere strenuamente l’ego che non vuole morire, non vuole fare spazio alla nascita e non vuole mettersi in cammino. Per fare questo bisogna rimbambire la mente degli uomini fino a renderla glassa per panettoni: esseri infinitamente tristi ma infelicemente appagati.

“Salvare il natale” è, perciò, un’espressione di puro materialismo, di ateismo militante. Nulla di male, se non si ammantasse anche di moralismo, di spirito religioso e di ideali cristiani. Penso sia un segno dei tempi il fatto che nessuna autorità religiosa si sia alzata per denunciare l’abuso di questi termini. Ci dovrebbe essere una piccola ammenda amministrativa per chi usa queste parole in maniera così superficiale. Si rischia di creare una confusione immensa. L’ego pensa di poter “salvare il natale” quando neanche sa cosa sia. Sa solo che lo teme infinitamente. Intuisce, a livelli inconsci, che in quella notte è stata attestata definitivamente la sua sconfitta. E fa di tutto per non parlarne, o per parlarne non parlandone, per dargli spazio togliendoglielo, per esaltarlo perseguitandolo, per porlo al centro delle réclame per vendere suoi surrogati.

Il Natale non si può salvare, semmai si può vivere con integrità.

Salvezza, come è noto, deriva dal latino *salus*, che significa anche integrità, salute. Salvare il Natale, allora, può emergere come un invito paradossale, profondamente spirituale, opposto a quel “salvare il natale” che riempie i giornali e i Tg. Salvare il Natale significa vivere con integrità la nascita. Questo è l’unico gesto che sempre ripagherà.

Gabriele Guzzi

21 dic,2021 Gabriele Guzzi and L’Indispensabile

STORIOGRAFIA E STORICI DELLA NAVIGAZIONE

di Silvestro Sannino

PREMESSA

L'argomento trattato necessita di una premessa di ordine generale. Essa consiste nel richiamo di una precisa riflessione sul concetto di Storia, elaborata dallo storico olandese Johan Huizinga:

“Di regola ci si figura che la storia cerchi di dare il racconto del passato ... In realtà la storia non fornisce altro che una certa rappresentazione di un certo passato, un quadro comprensibile di un frammento del passato. Un passato non è mai dato; solo la tradizione è data. Se ad un certo punto la tradizione ci rendesse accessibile tutta quanta la realtà di una volta non ci sarebbe più storia ...” Johan Huizinga – La Scienza Storica, pag. 11 – Universale Laterza, 1974. (Huizinga è anche l'autore di L'Autunno del Medio Evo).

Senza addentrarci nella intricata e variegata bibliografia sulla storiografia o scienza della storia, ritengo utile ricordare anche il saggio di Benedetto Croce: Teoria e Storia della Storiografia, pubblicato in lingua tedesca, e poi ancora la prefazione di Sir George Clark alla Cambridge Modern History ove si richiama la concezione storica di Lord John E.D. Acton, ideatore e coordinatore della prima edizione della prestigiosa opera storica. Lord Acton era un cattolico liberale, fervente sostenitore di una storia universale della civiltà dei popoli, e non tanto delle nazioni, indagata con rigoroso criterio scientifico, per accertare la “verità storica”. Essa si rifaceva al padre della storiografia positivista, Leopold von Ranke, basata sui fatti e sui documenti, filtrati ed

interpretati con sapienza culturale. Una storia rivolta agli studenti, affrancata dalla filosofia della storia di Hegel, che fosse accessibile e di chiara utilità. Acton auspicava finanche una “storia definitiva”.

Il Croce parte dalla visione di Hegel sulla filosofia della storia, si pone in antitesi a ogni approccio scientifico della teoria della storia e ritiene che la storiografia si identifichi con la filosofia. Per Croce la realtà storica è la realtà dello spirito e con tale concezione è lecito ritenere tutta la storia una storia moderna, attuale. Egli giunge a formulare la nota espressione che “ogni vera storia è idealmente una storia contemporanea”. Pur se lo storicismo di Croce subirà delle revisioni, talvolta acrobatiche, esso rimane pervaso di un connotato per lo più negativo nelle concezioni storiografiche prevalenti. E qui si fa appena osservare che la psicologia delle attività pone la storia ai più alti livelli del “concreto”, in una scala continua “concreto-astratto”; la visione idealistica del Croce tende invece a sminuire, a svuotare la dimensione della sfera del concreto.

Per una storiografia della navigazione è necessario tener presente le concezioni di teoria della storia che meglio riescano a far emergere il ruolo della navigazione lungo l’arco della vicenda umana. Per questo è utile individuare la natura del processo della navigazione, cercare di delineare le sue finalità, il suo statuto disciplinare o epistemologico e considerare le sue relazioni con le altre forme di conoscenza.

Natura e ambito della Navigazione

La navigazione è un’attività che ha una tradizione antichissima, plurimillennaria. Essa è strumento e processo di scambi commerciali ed ha consentito varie forme di civilizzazione dei popoli, specie del Mediterraneo. Pertanto denota risvolti politici e sociali di primaria importanza. Tutte le attività umane, tra cui

l'estensione degli scambi commerciali, il progresso delle conoscenze geografiche e lo sviluppo della scienza e della tecnologia, hanno avuto un rapporto stretto e profondo, si può dire intimo, con la navigazione. Un rapporto di dare ed avere reciproco, proficuo, fecondo. E tuttavia la sua reale dimensione storica non è stata ben indagata e compresa dai pensatori, per cui essa non è stata esplorata e valorizzata in modo congruo. Per individuare la sua natura, la sua funzione, può essere utile cercare di formulare una definizione della navigazione come emerge dalle attività operative e intellettuali e dalla sua evoluzione storica.

Per il romano Pompeo “navigare necesse est, vivere non est necesse”. Per Dante la navigazione si pone su un piano concreto e simbolico allo stesso tempo. Nel “gran mar dell'essere” essa consiste nel “prendere il desiderato porto per salutevole via”, operazione che implica l'eterno, empirico e saggio compromesso tra costi e benefici compatibili. Tutti i testi di Navigazione, dal '500 in poi, riportano una definizione di navigazione sintetizzabili in quella fornita dall'Enciclopedia Britannica, edizione del 1911, e cioè: “la navigazione è la scienza o arte di condurre una nave attraverso i mari” nella quale è implicito il concetto di “seamanship” proposto dalla stessa E.B. del 1797. Più generale appare quella formulata da E.W. Anderson (The Principles of Navigation) che ritiene la navigazione come “the purposeful motion from place to place” la quale può assorbire la navigazione aerea, la navigazione spaziale e quella in spazi virtuali quali internet.

Le indicazioni antiche e recenti possono essere espresse con la formula: “La navigazione è il processo di trasferire un mobile da un luogo ad un altro di uno spazio geofisico, in condizioni di economia e di sicurezza compatibili con le motivazioni dell'azione”. La definizione si può estendere ad uno spazio fisico in generale o ad uno spazio virtuale. Con tutti i limiti delle

definizioni essa può, in linea provvisoria, essere intesa come introduzione a una “dottrina della navigazione” per una valida discussione in merito.

La navigazione, come la “grande poesia” nella concezione di Aristotele, ruota dunque intorno ad un unico grande tema, un tema universale e proprio per questo di natura complessa. Semplice e chiara nell’enunciato essa diventa più o meno articolata nella esecuzione, anche se restano invariate natura e finalità.

Secondo la definizione nel processo di navigazione intervengono quindi: 1) uno spazio geofisico, ovvero i punti di partenza e di destinazione, le traiettorie e le condizioni ambientali, meteo e marine; 2) un mezzo (nave, aereo, veicoli) per realizzare l’azione con le sue proprietà strutturali e nautiche; 3) una scienza ed una tecnica per trovare e seguire la via, la rotta, il modo di condurla e controllare la posizione e la direzione del mobile nel rispetto della sicurezza e dell’economia; 4) un sistema di regole, usi e costumi, per disciplinare sul piano tecnico e giuridico l’attività navigatoria e la condotta della nave e della navigazione; 5) l’arte nautica e marinaresca (seamanship) degli uomini agenti dell’attività di guida e di manovra (e/o automi); 6) gli aspetti psicologici e umani, consistenti in stimoli, decisioni intellettuali e manuali, dubbi, ansie, paure, angoscia, sentimenti.

STORICI DELLA NAVIGAZIONE

Molti autori hanno trattato di temi storici della navigazione; ma la gran parte di essi non è stata in grado di evidenziare un idoneo apparato cognitivo e critico, un dominio della struttura concettuale e gnoseologica della materia nel suo complesso. Di conseguenza alcune inferenze, alcuni risultati e valutazioni delle loro ricerche e/o dei loro studi storici appaiono poco convincenti se non proprio inaccettabili, quando non si riducono a mera cronologia di fatti e aspetti, magari superficiali e banali.

Ma vi sono anche molti autori che hanno trattato temi specifici o per periodi storici limitati, con grande competenza e profondità; un esempio significativo è dato dagli storici della scuola portoghese. Inoltre vi sono categorie di autori che hanno trattato temi scientifici o tecnologici con incisive relazioni nel campo nautico. Ed ancora i numerosi autori che hanno scritto di “storia del commercio e della navigazione”.

Inoltre sono da considerare una categoria speciale gli autori che hanno trattato il Diritto della navigazione. Tra questi un posto di rango spetta a Jean Marie Pardessus per la sua monumentale opera in sei volumi in cui esprime una conoscenza completa e profonda dei sistemi del diritto della navigazione avanti il XVIII secolo, associata ad una erudizione impressionante. Anche la raccolta di norme compendiate nel Black Book of the Admiralty con il commento del grande giurista Sir Travers Twiss riesce autorevole e di alto profilo sul piano documentale ed ermeneutico. Subito dopo va segnalato il contributo di René-Josué Valin per il suo incisivo commentario alla grande Ordonnance de la Marine del 1681, voluta da J. B. Colbert, un riferimento sicuro e autorevole per tutti gli studiosi di diritto della navigazione sul piano diacronico. In tale campo si distingue e rimane esemplare e unica la scuola napoletana di Antonio Scialoja; originale risulta l'approccio agli studi di diritto marittimo del francese Paul Huvelin. Ma anche le assicurazioni marittime rivestono un ruolo centrale in una storia della navigazione universale. E qui basta ricordare i nomi di B. M. Emerigon e di E. Baldasseroni, per le assicurazioni in generale, e gli studi di M. Enrico Bensa sui contratti di assicurazione a Genova nel medio evo. Infine, last but not least, il contributo storico alla nautica degli arabi Ahmad Ibn Majid, al Mahri, L. de Saussure, G.R. Tibbets.

Tra gli storici della navigazione più completi è doveroso ricordare, in un ordine che non riflette sempre la loro incidenza storica: Martin Fernandez de Navarrete; Alexander von Humboldt;

Etienne Montucla; Pierre Bouguer; Nathaniel Bowditch; Augustine Jal; Salvador G. Franco; Eva G.R. Taylor; Charles H. Cotter; David W. Waters; J. B. Hewson; William E. May; James E.D. Williams; A. d'Avenzac; F. Marguet; Arthur Breusing; Stanislaò Bechi; Eugenio Gelcich; H.C. Freiesleben; Timoteo Bertelli; Angelo Messadaglia; Ideale Capasso.

Qui dovrei citare anche me stesso ma lo farò in altra occasione mediante una sorta di autorecensione della mia Storia della Navigazione la quale per la sua ampiezza tematica e per l'ampio spettro concettuale riesce non agevole a essere ridotta a sintesi da altre persone, pur animate di squisita cortesia e disponibilità. Nella bibliografia ivi riportata sono indicati altri storici della navigazione di grande spessore intellettuale pur se interessati o impegnati su periodi o su temi storici limitati (M. Destombes, Juan Vernet, J. Bensaude ,Gago Coutinho, Armando Cortesao, A. T. da Mota, Luis de Albuquerque, R. Laguarda Trias, W.G.L. Randles, etc.).

Una segnalazione speciale è doverosa per la mastodontica opera di J.B. Harley e David Woodward: The History of Cartography. Essa tratta della cartografia di ogni tempo e di ogni luogo redatta da specialisti nei vari settori. In particolare viene proposta la storia della carta nautica medievale o carta portolano da T. Campbell con una vasta bibliografia. Manca tuttavia l'aspetto matematico della carta.

Qui di seguito viene proposto un breve ritratto di alcuni storici della navigazione citati sopra.

MARTIN FERNANDEZ DE NAVARRETE (1765 – 1844)

A questo autore ho già dedicato un'ampia nota nel N.43 di DL NEWS del 17 dicembre 2018 in cui ho preso in esame il De Navarrete autore della più consistente e più preziosa raccolta di

documenti della storia della navigazione. In essa il bibliografo iberico non solo esprime ampie e sicure doti di filologo ma fa anche estesi commenti al vasto materiale raccolto in cinque volumi. In questa sede ricordiamo Martin Fernadez autore di una storia di nautica dal titolo: “Disertacion sobre la historia de la nautica y de las ciencias matematicas” pubblicato postumo nel 1846, una delle prime opere generali e sistematiche in materia. Il libro, in tre parti, tratta della evoluzione della navigazione antica, espressa dai classici, fino al XIII secolo; quindi fa una rassegna del contributo degli autori iberici ai progressi della nautica delle grandi scoperte geografiche e prosegue con l’esame dei testi di autori spagnoli fino al XVIII secolo. Lo stile espositivo è letterario, elegante e ricco di riferimenti generali; ma l’autore si limita agli aspetti cosmografici e geodetici della navigazione, allora di prevalente interesse, senza entrare nel merito degli aspetti geofisici, giuridici e operativi. Tra i protagonisti presi in esame fanno spicco i nomi: Pedro Nunez, F. Enciso, R. Faleiro, Juan de Castro, Alonso de Santa Cruz, Pedro da Medina, Martin Cortes, Rodrigo Zamorano, Andrés de Cespedés, J. B. Labana, Pedro Sarmiento, Antonio de Najera, Manuel Pimentel, Don Jorge Juan etc. etc. Gli studiosi di nautica in Spagna conoscevano bene la matematica e la cosmografia e spesso erano “piloto mayor”. Alcuni come Medina e Cortes ebbero grande influenza nel progresso della scienza e dell’arte nautica in altri Paesi (Inghilterra, Province Unite, Francia...). Non risulta, almeno dagli studi degli storici locali, alcun significativo rapporto con la nautica degli stati italiani. Eppure nel ‘600 Napoli era vicereame della Spagna!

ALEXANDER VON HUMBOLDT (1769-1859)

Uomo di grande prestigio intellettuale e culturale nacque un mese dopo Napoleone Bonaparte e suo fratello maggiore Wilhelm von

Huboldt fu l'ideatore della maggiore università di Berlino. Naturalista seguace di Buffon fece importanti viaggi di esplorazione geografica, campo in cui introdusse nuovi metodi di studio. Frequentatore dei migliori salotti culturali di Parigi veniva considerato il personaggio più noto dopo Napoleone. Scrisse su vari argomenti sempre con uno stile ad ampio respiro. In relazione alle grandi scoperte geografiche pubblicò una delle opere più interessanti dal titolo: *Examen Critique de l'Histoire de la Geographie du Nouveau Continent et des Progress de l'Astronomie Nautique au XVI siècle*. L'opera in cinque volumi vide la luce a Parigi intorno al 1839. In realtà dell'astronomia nautica si parla poco. Alex tratta dei protagonisti delle scoperte ed in particolare di Cristoforo Colombo di cui è fervente ammiratore. Ma lo stima più per le descrizioni che il genovese fa delle nuove terre esplorate mentre non esita a tirargli le orecchie quando Colombo espone le sue idee sulla forma a pera della Terra. La sua grande erudizione consente in ogni caso di avere un quadro universale, non limitato all'epoca delle scoperte.

EVA.G.R. TAYLOR (1879 – 1966)

Cattedratica di Geografia dell'Università di Londra spese non poche energie nello studio della storia della navigazione. La sua principale opera sul tema è il libro dal titolo: "The Haven-Finding Art" il quale ha per sottotitolo "A history of navigation from Odisseus to Captain Cook". Il titolo è mutuato da un altro del '600, l'*Havenvinding* di Simone Stevin. La Taylor presenta un quadro da Omero a Cook chiaro, inedito nello stile, scritto in modo semplice ma ben argomentato e profondo nei concetti. La sua storia della navigazione acquista una dimensione ancora più consistente se essa viene integrata con i numerosi articoli dell'autrice pubblicati sul *Journal of Navigation* e su *l'Imago Mundi*. Completano il quadro d'insieme due impegnativi e

interessanti libri sui “matematici pratici” dell’Inghilterra dei Tudor, degli Stuart e degli Hanoverian.

Nell’Havenfinding gli argomenti vengono trattati con rigore scientifico e affidabilità storica. Si inizia con i segni del cielo e con l’ambiente marino degli albori della nautica. Segue la navigazione senza bussola e senza la carta marina che si snoda dall’antichità e prosegue sino al basso medioevo quando vengono introdotti sia l’ago magnetico sia la carta nautica con il reticolo dei 32 venti. Con questi ausili non solo si naviga nel Mare Mediterraneo ma si esplorano poi gli oceani a ovest ed anche quelli a levante, dall’Indico fino all’immenso Pacifico. Si percorre la fase dell’introduzione e della diffusione della navigazione basata sulla osservazione sistematica degli astri resa possibile dall’impiego di strumenti nautici come il quadrante, l’astrolabio, la balestriglia o kemal, e l’uso delle tavole del sole e poi delle tavole nautiche.

Le lunghe navigazioni oceaniche richiedono metodi sempre più precisi nella condotta della navigazione. Mercatore propone la sua carta isogona ma deve passare oltre un secolo perché essa si diffonda a bordo e sostituisca la gloriosa carta a rombi di bussola detta “carta piana quadrata”. Ma se la determinazione della latitudine si fa con precisione al terzo di grado la longitudine rimane un problema aperto malgrado gli allettanti premi istituiti da Spagna e da Olanda fin dai primi del ‘600; dall’Inghilterra dopo il disastro di Scilly Islands del 1707. Intanto progredisce la navigazione matematica che consente calcoli delle rotte e del punto nave sempre meno empirici e più precisi. I migliori orologiai si danno da fare e cercano di realizzare un cronometro marino che marci con precisione tale da consentire di ricavare la longitudine con precisione inferiore al grado, quindi di poche decine di miglia nautiche. Isaac Newton ed Edmund Halley pensano che il metodo astronomico sia quello più idoneo a fornire la longitudine. Dopo un tenace lavoro di ricerca, per oltre 50 anni,

della soluzione John Harrison riesce a costruire un cronometro con le caratteristiche richieste. Quasi nello stesso tempo l'astronomo reale Nevil Maskelyne con le tavole della luna, basate sulla teoria di Eulero e preparate dallo astronomo Tobias Mayer, realizzava nel 1767 il "Nautical Almanac".

Intanto nel 1732 John Hadley aveva introdotto il quadrante a riflessione che consentiva misura di angoli con precisione del decimo di primo d'arco; Il cap. J. Campbell nel 1759 portò il settore a 60° e realizzò così il "sestante", il quale per oltre due secoli fu lo strumento simbolo della navigazione. Con le tavole del Mayer ed il sestante si poteva determinare la longitudine col metodo delle "distanze lunari". Nel secondo viaggio intorno al mondo di James Cook furono impiegati i due metodi (cronometro e distanze lunari) con pieno successo. "Longitude solved" è il titolo del capitolo con cui termina l'Havenfinding Art della Taylor. Nel stesura del libro viene privilegiato l'aspetto geografico e cartografico della navigazione. La Taylor si mantiene nel campo di sua stretta competenza, matematica e professionale, e quindi mancano i riferimenti agli aspetti geofisici, alla nave e alla sua condotta, agli usi e costumi del mare disciplinati dal diritto della navigazione. Il libro rimane ancora un riferimento autorevole per gli aspetti trattati.

E.G.R. Taylor tratta anche la navigazione di Cristoforo Colombo con due notevoli saggi apparsi sul Journal of Navigation: "The Navigating Manual of Columbus" (1952) e "Columbus the Navigator?" (1960). L'autrice è severa con il Genovese, come lo erano già stati Arthur Breusing, Sophus Ruge e altri. Ma le sue critiche sulle competenze nautiche non furono mai confutate con successo da alcuno studioso di Colombo. Sul tema penso di aver sistemato il casus in termini congrui nel mio libro "L'Arte Nautica di Cristoforo Colombo". Tuttavia non bisogna pensare che la Taylor ce l'abbia con gli italiani. Ella fu invitata a Genova per discutere del Manuale di Colombo e poi in un altro brillante

articolo, apparso sempre sul Journal nel 1960, dal titolo “Mathematics and the Navigator in the Thirteenth Century” la sapiente geografa evidenzia con argomenti solidi il prezioso ruolo dei marinai italiani del basso medioevo. In tal modo riesce a spiegare perché in quel periodo fiorirono i giornali nautici del tipo “Il Compasso da Navigare” che a sua volta generò le prime carte nautiche di cui ancora si cerca l’autore, il quale dovrebbe essere Leonardo Pisano (il Fibonacci) o un suo allievo, come Campano da Novara. Solo loro avevano il know how per inventare la “Carta Pisana”.

ARTHUR BREUSING ED EUGENIO GELCICH

I due autori presentano alcuni tratti in comune. Entrambi furono docenti di navigazione in scuole nautiche superiori e quindi possedevano gli strumenti per trattare la navigazione matematica; poi entrambi furono direttori di importanti scuole nautiche ed erano bene informati sulle fonti che trattano la navigazione. Breusing pubblicò nel 1885 il libro *Die Nautik der Alten* in cui tratta la nautica degli antichi nei suoi vari aspetti e fa un notevole esame filologico della materia. I principali termini relativi alla navigazione ed alla nave vengono esaminati secondo il significato etimologico desunto in un gran numero di autori antichi, noti e meno noti. Le costruzioni navali, le operazioni di varo e alaggio, la condotta della nave e della navigazione vengono presentate in un ordine logico e tecnico che rende agevole la comprensione. Vengono trattati in modo speciale argomenti di rilievo come la costruzione della imbarcazione di fortuna di Ulisse, la skedia (che non è una zattera), con la quale l’eroe di Itaca lasciò la dimora dorata della ninfa Calipso ed approdò alla terra dei Feaci. Il Breusing dedica una lunga analisi alla navigazione di San Paolo, diretto a Roma, ed il suo naufragio a Malta. Un anno dopo il francese Jules Vars fa una edizione abregé del libro del Breusing,

dal titolo *L'Art Nautique dans l'Antiquité*, nella quale la trama viene conservata con fedeltà e riesce utile specie per chi non conosce il tedesco.

Breusing si occupò anche di altri argomenti di navigazione: la carta di Mercatore, la storia della cartografia nautica, la bussola di Flavio Gioia etc. Le sue analisi e le sue valutazioni furono tenute sempre in grande considerazione dagli altri studiosi di storia della navigazione o argomenti affini.

Eugenio Gelcich in una serie di articoli apparsi sulla Rivista *Marittima* negli anni a cavallo del 1900 trattò della storia della navigazione dalla sua infanzia ai primi passi. Nella navigazione delle scoperte geografiche il Gelcich non riesce a delineare la realtà storica della nautica perché mancavano gli studi della fertile scuola portoghese: da J. Bensaude ad Armando Cortesao a Fontoura da Costa a Luis Albuquerque etc. Nel periodo della navigazione scientifica e matematica, compreso tra gli inizi del '500 e la fine del '700, Gelcich propone le svolte decisive della nautica nella forma degli autori coevi e scende in un'analisi tecnica negli aspetti astronomici e geodetici. La lettura riesce pertanto difficile per i soggetti privi delle necessarie conoscenze propedeutiche. Il lungo articolo risulta rappresentativo della dottrina nautica; un po' meno nell'esposizione delle tavole nautiche e degli strumenti quali il sestante ed il cronometro. L'autore tratta anche delle curve di navigazione ed in particolare dell'ortodromia. Dedicò uno degli ultimi articoli alla navigazione del XIX secolo nella quale l'astronomia nautica ebbe il suo assetto più compiuto, che doveva rimanere inalterato fino alla seconda metà del XX secolo, quando cedette il passo ai sistemi di radionavigazione e satellitari che ne decretarono il rapido tramonto, fino alla sua scomparsa.

CHARLES H. COTTER

Charles H. Cotter era un extra master, Ph.D. ed un lecturer di navigazione nell'università del Galles. E' stato uno dei più prolifici autori nel campo della navigazione. Ha trattato argomenti sia di carattere storico sia di scienza e tecnica della navigazione, estesa ai compiti professionali ed alla condotta della nave. Notevole è la sua "A History of Nautical Astronomy", un libro di circa 400 pagine, completo e unico nel suo genere. Esso è poi integrato da una esaustiva "History of the Sextant", la quale passa in rassegna tutti gli strumenti nautici, a raggi diretti (quadrante, astrolabio, cross-staff) ed a riflessione. Inoltre ha pubblicato numerosi articoli di storia e di tecnica della navigazione sulle principali riviste, ivi compresa una memoria negli Studi in Onore di Giuseppe Simeon. Nei suoi lavori Cotter è quasi sempre bene informato sulle fonti, specie se di origine inglese; il suo stile espositivo è analitico e tecnico e alcune parti risultano di lettura impegnativa. E' uno dei pochi autori che dedica qualche attenzione anche alla manovra ed alla condotta della nave. Avremo modo, in altra occasione, di esaminare altri storici della Navigazione.

Silvestro Sannino

ASSICURAZIONI E TRASPORTI

FITCH CONFERISCE IL RATING "A-" ALLA SIAT

A suggellare un 2021 che ha visto Siat, la storica società di Assicurazioni con sede a Genova specializzata nel ramo trasporti, sempre più protagonista come punto di riferimento per tutti gli

operatori della “Blue Economy” è arrivata l’assegnazione del rating “A-“ da “BBB+” e outlook stabile, da parte dell’agenzia di rating Fitch. L’importante traguardo riflette sia il recente risultato, che vede il paese Italia passare da “BBB-“ a “BBB”, sia quello assegnato a UnipolSai “A-“.

Fitch ha così premiato il ruolo strategico che ha Siat all’interno del Gruppo UnipolSai, nel campo delle assicurazioni trasporti. Numerosi sono stati i nuovi progetti messi in campo, dalle polizze “smart “ volte a velocizzare il servizio assicurativo per gli operatori del settore merci, al prodotto “Tarros Care” con la collaborazione del Gruppo Tarros. Non solo attività commerciali, ma sempre legata al territorio genovese di cui rappresenta un’eccellenza, Siat ha recentemente donato un’apparecchiatura elettronica medica all’Ospedale Pediatrico “Giannina Gaslini”.

fine