

Introduzione

Navigando nel lungo XX secolo

Giovanni Pietrangeli

Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci

Il volume che avete tra le mani - o sullo schermo - è il quarto che il Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci pubblica all'interno della collana *Disclosing Collections* di Edizioni Ca' Foscari. Gli oggetti e le collezioni al centro di queste iniziative editoriali sono stati scelti, tra le decine di migliaia del patrimonio, per la loro forza evocativa e simbolica. Nel caso della Tenda rossa, questa forza deriva dalla carica emotiva della vicenda storica di cui è simbolo materiale fin dalla sua immediata musealizzazione al rientro in Italia (Iezzi, Pietrangeli 2023, 22). Oppure, come per le collezioni marconiane, sono le ricorrenze - quale appunto il 150esimo della nascita di Guglielmo Marconi - a condensare intorno a questi oggetti l'attenzione delle comunità, che investono gli oggetti dello «status di testimonianze di una visione mitica» (Casonato 2024, 16).

Tuttavia, lo scopo esplicito di questi volumi è restituire a questi oggetti lo spessore di fonti storiche, sia delle frontiere tecnologiche di cui sono espressione materiale, sia delle vicende umane - individuali e collettive - che con questo patrimonio si sono confrontate.

Per questo libro, si è scelto di mettere al centro il *Conte Biancamano*, transatlantico in servizio dal 1925 al 1960, compresa una parentesi al servizio della flotta alleata durante la Seconda guerra mondiale. Il potenziale narrativo di una nave passeggeri, in servizio per buona parte del XX secolo su rotte intercontinentali è evidente.

Prima di tutto, evoca la storia delle migrazioni dal vecchio continente al nord e sud America, un tema che - in particolare per l'Italia - inserisce storie individuali e familiari in un mosaico collettivo, che suscita ancora dibattiti scientifici e ispira opere letterarie e cinematografiche (Monacelli 2009, 270-97; Colucci, Sanfilippo 2010, 87-105). La storiografia sull'emigrazione italiana e i suoi risvolti culturali e memoriali è assai ricca ed è supportata

da numerose istituzioni che in tutto il Paese (e nella sua declinazione digitale) conservano e valorizzano il patrimonio che testimonia questo fenomeno, dai musei tematici agli archivi che dedicano appositi percorsi a documenti, diari e fonti orali sull'argomento (Direzione generale archivi 2002; Nicosia, Prencipe 2009).¹ Lo stesso *Conte Biancamano*, nei decenni ha attratto memorie e testimonianze, da parte di chi ebbe modo di viaggiare a bordo o dei loro eredi. All'interno del volume, il contributo di Carlo Stiacchini situa la vita operativa del *Biancamano* nella cornice della storiografia sull'emigrazione italiana ed europea mentre Marco Iezzi affronta l'aspetto memoriale ed emotivo di chi viene in visita al Museo Nazionale Scienza e Tecnologia spinto da un legame personale o familiare con il transatlantico.

Nell'accogliere storie e donazioni materiali, nell'incrociare «la biografia degli umani» e «la biografia degli oggetti» – come scrive Laura Ronzon nella postfazione a questo libro – il Museo assolve quotidianamente una funzione sociale, che non si esprime solo nella mediazione tra le domande che ci poniamo nel presente e le risposte che ci arrivano dal passato, ma anche nella costruzione attiva delle sue collezioni – e quindi del patrimonio culturale nazionale – attraverso l'interazione con soggetti a vario titolo interessati dalla riflessione critica su questi beni (Casonato, Olivini 2024, 141).

La seconda leva narrativa è la possibilità di rappresentare attraverso la lente della navigazione intercontinentale il lungo XX secolo nella sua dimensione globale (Arrighi 1996; Ruhkopf 2021, 117-19). La musealizzazione delle navi sollecita, infatti, curatori e curatrici a guardare le imbarcazioni mercantili come l'espressione più significativa dei movimenti internazionali di merci e persone fino alla seconda metà del Novecento. Da questo

punto di vista, le chiavi interpretative sono molteplici: le relazioni internazionali, le catene del valore (in cui andavano, e vanno ancora incluse le braccia umane), il lavoro marittimo e la struttura del settore armatoriale.

Il libro ospita vari contributi ascrivibili in questa cornice. Dal saggio di Roberto Giulianelli che delinea una storia della navigazione mercantile nell'Italia del primo Novecento al contributo di Maurizio Eliseo, focalizzato sull'organizzazione e le strategie delle compagnie armatoriali nel pieno della stagione dei transatlantici, fino agli anni Trenta, quando l'Italia rappresentava una eccellenza nel settore, al centro di complesse operazioni a metà tra politica e affari. L'equipaggio, il lavoro e altri aspetti della vita di bordo sono invece il focus del contributo a firma del sottoscritto. Quelle del lavoro e della quotidianità sono tematiche che ho potuto approfondire fino a un buon grado di dettaglio grazie a una fonte assai utile, ma allo stesso tempo non molto utilizzata: i giornali nautici conservati presso l'Archivio di Stato di Genova. Anche Emma Selfors, curatrice dell'Historical Museum at Fort Missoula, ex campo di detenzione, oggi musealizzato, nel Montana (USA), ha dedicato un saggio all'equipaggio del *Biancamano*, ma in un momento decisamente particolare: l'internamento del personale di bordo negli anni della Seconda guerra mondiale, in seguito alla requisizione della nave da parte degli Stati Uniti. La parentesi bellica, attraversata con il nome di *U.S.S. Hermitage*, meriterebbe una storia a sé. Una sintesi è rintracciabile sul sito del Naval History and Heritage Command, ufficio della Marina militare statunitense preposto alla cura della sua storia e memoria. Utilizzata per trasportare civili e truppe nell'Atlantico e nel Pacifico, partecipò all'evacuazione di profughi polacchi dall'India alla California tra il marzo e il giugno del 1943 e venne impiegata nello sbarco alleato in

¹ Una sezione tematica, con estratti dai testi conservati presso l'Archivio diaristico nazionale di Pieve Santo Stefano (Arezzo), è consultabile alla pagina <https://www.idiariraccontano.org/> a cura del Ministero degli Affari esteri e della Cooperazione internazionale.

nord Africa del 1942 e - seppur indirettamente - in quello in Normandia.²

La terza dimensione attraverso cui affrontare lo studio del *Biancamano* è quello tecnico e della sua musealizzazione quale testimonianza di un mondo sì interconnesso, ma condizionato dai tempi lunghi precedenti la massificazione del trasporto aeronautico, sia di merci che passeggeri e le trasformazioni del settore armatoriale degli anni Sessanta e Settanta (Stopford 2009, 121-3; Mellinato 2011, 207). Il *Conte Biancamano* è stato l'ultimo dei transatlantici 'italiani' costruiti all'estero, nei cantieri fluviali Beardmore a Dalmuir, nei pressi di Glasgow in Scozia. I cantieri Beardmore, insieme a pochi altri come Vickers e Armstrong (poi fusi in un unico conglomerato), furono gli artefici materiali dell'egemonia navale britannica all'inizio del XX secolo, fornendo l'intero naviglio militare della Royal Navy e contribuendo a sviluppare una vera e propria company town sulle rive del fiume Clyde (Johnstone 1993, 10).

Dopo la Seconda guerra mondiale il transatlantico venne riallestito in Italia, a Monfalcone, nei pressi del confine orientale in quella che allora era ancora zona contesa con la Jugoslavia e sede dei Cantieri riuniti dell'Adriatico: uno dei gangli del complesso industriale pubblico Finmeccanica, istituito pochi giorni prima dell'arrivo della nave.³ Lo studio della realizzazione di una nave significa entrare nel merito non solo delle soluzioni adottate in termini di design o propulsione, ma permette di osservare anche le scelte di politica economica e l'organizzazione produttiva all'interno dei cantieri navali (Mellinato 2011, 204-6).

Nel caso del *Biancamano*, la scelta di Monfalcone come sede del riallestimento significò non solo portare una importante commessa in un'area al centro di tensioni

internazionali - strascico del conflitto appena terminato e anticipazione del confronto tra blocchi prossimo a manifestarsi - ma promosse anche la ricostruzione del centro cantieristico e portuale di Monfalcone, severamente danneggiato durante la guerra. Nel suo saggio, Giulio Mellinato non solo entra nel merito delle questioni politiche al centro della destinazione del *Biancamano*, ma offre anche una panoramica degli investimenti infrastrutturali compiuti per far ripartire e riammodernare i cantieri, mettendo l'accento sulla eredità che il passaggio del *Biancamano* lasciò alla città friulana.

Il cantiere di Monfalcone e il riallestimento del *Biancamano* sono anche al centro dell'intervento di Matteo Martinuzzi di Fondazione Fincantieri che per l'occasione ha fornito una selezione di fotografie storiche provenienti dal suo archivio, accompagnate da un testo che presenta l'istituzione e il fondo.

Il riallestimento prevede anche una trasformazione degli interni, realizzati da profili rilevanti dell'architettura e dell'arte, come Mario Sironi, i fratelli Coppedè e Marcello Mascherini: anche questo aspetto meriterebbe un approfondimento a sé, sia perché testimonianza dell'alto livello raggiunto dall'ospitalità a bordo dei transatlantici italiani al tramonto della loro epoca (Eliseo, Piccione 2001, 200-9), sia perché oggi sono di fatto alcune delle testimonianze materiali arrivate al Museo tra il 1961 e il 1962, in quella 'disinvoltata follia' che fu acquisire una parte del *Biancamano* in disarmo e di cui scrive Paola Redemagni nel suo saggio. Insieme alla nave scuola *Ebe*, il ponte di comando e la Sala delle feste del *Biancamano* andarono a occupare i primi posti del Padiglione Aeronavale, primo ampliamento dell'area occupata dal Museo dalla sua apertura nel 1953. La storia dell'allestimento dei due oggetti 'al vero', frutto

² Si veda il sito: <https://www.history.navy.mil/research/histories/ship-histories/danfs/h/hermitage-i.html>.

³ ACS, Archivio IRI, Serie rossa, b. 813, relazione *Aziende gruppo Finmeccanica*, tav. 1, organico aziendale, 1951.

di un complesso lavoro di rimontaggio parallelo a quello della rifinitura del Padiglione, è dunque anche storia del Museo stesso e della città di Milano, che solo con l'arrivo del sottomarino *Enrico Toti* nell'agosto del 2005 avrebbe visto nuovamente musealizzato un oggetto navale di grandi dimensioni al vero.

Per comporre questo mosaico di punti di vista, storie e scale geografiche differenti, come per i volumi dedicati alla Tenda rossa e alle collezioni marconiane, ampio spazio si è voluto dare alle fonti, riproducendo parte della documentazione scritta, fotografica e iconografica che autori e autrici hanno consultato nella stesura dei contributi: il risultato è significativo per la varietà degli archivi e delle collezioni da cui provengono. Archivi di Stato e di altre nazioni, archivi di banche e di agenzie turistiche, fondi e collezioni private conservano una ricchezza di informazioni sul *Biancamano*

e sulla stagione dei transatlantici che saranno utili per ulteriori approfondimenti e interventi conservativi.⁴ A completare il lavoro di ricerca, il *Biancamano* nel corso del 2025 è stato anche oggetto di una campagna fotografica che documenta lo stato di conservazione attuale del transatlantico.

Per concludere, questo volume vuole essere un invito allo studio di un oggetto di grandi dimensioni, articolato in un mosaico di componenti anche meno voluminose, ma non per questo meno significative e rappresentative della loro epoca e delle soluzioni tecnologiche adottate per la navigazione. Soprattutto, vuole essere un invito a guardare questi oggetti come dei collettori di storie, piccole e grandi, che li rendono un osservatorio di quel fenomeno di massa – e come tale sfaccettato – che fu la navigazione transoceanica fino alla seconda metà del Novecento.

⁴ Nel 2023, dieci pannelli decorativi della Sala delle feste, opera di Federico Righi, sono stati oggetto di un intervento di restauro, svolto da studenti della Scuola di restauro dell'Accademia di Belle arti di Brera. <https://www.museoscienza.org/it/collezioni/restauri/pannelli-biancamano-restauro>.

Bibliografia

- Arrighi, G. [1994] (1996). *Il lungo XX secolo. Denaro, potere e le origini del nostro tempo*. Milano: il Saggiatore
- Casonato, S. (2024). «Introduzione. Alcune riflessioni su memoria e musei tecnico-scientifici». Casonato, S. (a cura di), *Marconi in frammenti. Rileggere le collezioni del Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci*. Venezia: Edizioni Ca' Foscari, 3-26. <http://doi.org/10.30687/978-88-6969-881-1/000>.
- Casonato, S.; Olivini, F. (2024). «This MUST be the place. Il lavoro nelle collezioni del Museo Nazionale Scienza e Tecnologia». *Zapruder*, 65, 135-44.
- Colucci, M.; Sanfilippo, M. (2010). *Guida allo studio dell'emigrazione italiana*. Viterbo: Settecittà.
- Direzione generale archivi (a cura di) (2002). *L'emigrazione italiana 1870-1970 = Atti dei colloqui di Roma* (19-20 settembre 1989; 29-31 ottobre 1990; 28-30 ottobre 1991; 28-30 ottobre 1993). Roma.
- Eliseo, M.; Piccione, P. (2001). *Transatlantici. Storia delle grandi navi passeggeri italiane*. Genova: Tormena.
- Iezzi, M.; Pietrangeli, P. (2023). «Dal pack al Museo. Studiare la spedizione del 1928 attraverso gli oggetti». Iezzi, M.; Pietrangeli, G. (a cura di), *Dall'Artico a Milano. Il restauro della Tenda rossa al Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci*. Venezia: Edizioni Ca' Foscari, 3-24. <http://doi.org/10.30687/978-88-6969-750-0/001>.
- Johnstone, I. (1993). *Beardmore Built: The Rise and Fall of a Clydeside Shipyard*. Clydebank: Clydebank District Libraries & Museums Department.
- Mellinato, G. (2011). «From Craftmanship to Post-Fordism. Shipbuilding in the United Kingdom and Italy After WWII». Amatori, F.; Millward, R.; Toninelli, P. (eds), *Reappraising State-Owned Enterprise. A Comparison of the UK and Italy*. New York; London: Routledge, 201-22.
- Monacelli, C. (2009). «L'emigrazione nel cinema italiano». Nicosia, Prencipe 2009, 270-99.
- Nicosia, A.; Prencipe, L. (a cura di) (2009). *Museo Nazionale Emigrazione Italiana*. Roma: Ministero degli Affari Esteri – Direzione generale per gli italiani all'estero e le politiche migratorie.
- Ruhkopf, M. (2021). «Knowledge Spaces of Globalization: Musealizing the Spatial Assemblage of Global Trade». Berlingieri, F.; Zanutto, F. (eds), *Comparison: Conference for Artistic and Architectural Research: Book of Proceedings*. Siracusa: LetteraVentidueEdizioni, 100-10.
- Stopford, M. [1988] (2009). *Maritime Economics*. New York; London: Routledge.