

«Di tutto pronti si parte»

Persone e storie a bordo del *Conte Biancamano* (1925-60)

Giovanni Pietrangeli

Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci

Le navi, in particolare quelle destinate alle lunghe tratte transatlantiche o in generale intercontinentali, sono – ed erano – ‘un piccolo mondo’, secondo la definizione data dall’ex marinaio e autore di saggi sulla storia della navigazione Giorgio Molli e riportata da Maria Stella Rollandi (2002, 319). Di questo piccolo mondo, fatto da centinaia di professionisti del mare, passeggeri e personale di servizio si cercherà di raccontare nelle pagine seguenti, utilizzando come ‘osservatorio’ la turbonave *Conte Biancamano*, in servizio dal 1925 al 1960 su varie rotte, principalmente nel nord e sud Atlantico, o verso l’Estremo Oriente, l’Africa orientale durante la colonizzazione italiana e l’Oceano Indiano.

1 Le fonti per una storia del lavoro marittimo

Gli studi dedicati al lavoro marittimo sono numerosi e specialmente in anni recenti è andata crescendo l’attenzione rivolta alle trasformazioni avvenute in questo contesto tra XIX e XX secolo. Il passaggio dalla navigazione a vela a quella a vapore, come sottolineato da Rollandi (2002; 2013) e Tonizzi (2014), è stato segnato da una rivoluzione delle mansioni e delle qualifiche del lavoro di bordo. Cambiarono le competenze richieste, i profili professionali e, di conseguenza, anche i tradizionali bacini sociali e geografici di reclutamento. Con il varo dei grandi transatlantici e l’affermazione di standard di viaggio e accoglienza a bordo anche di livello alto, oltre alle tradizionali professionalità marinare, vennero imbarcate anche figure di servizio come camerieri, lavandaie, personale di cucina, barbieri. Infine, anche la diffusione di innovazioni tecnologiche – come il telegrafo wireless, reso obbligatorio a bordo delle

navi con oltre 50 persone nel 1914 – imposero sul mercato profili prima inediti, quale il radiotelegrafista appunto o marconista (Baker 1971, 140). Naturalmente, le modalità di ingaggio e la contrattualizzazione differivano e in alcuni casi rispondevano a normative e dinamiche differenti.

Per approfondire dunque gli aspetti lavorativi – ma anche quelli legati alla prolungata e forzata convivenza – una fonte particolarmente utile, oltre alla storiografia, è certamente la raccolta dei Giornali nautici (Ganci 2007). Questi registri erano previsti dal Regio decreto n. 3612 del 7 dicembre 1885 che approvava il Regolamento per l'uniforme tenuta del giornale nautico delle navi mercantili italiane, recepito successivamente dal Codice della navigazione, Regio decreto n. 327 del 30 marzo 1942, artt. 173-8. Le diverse parti di ciascun giornale nautico, dall'art. 12 del Regolamento, erano conservate a bordo fino alla cessazione della navigazione o alla dismissione della bandiera per vendita a stranieri; dopo questo termine i volumi erano trasmessi alle autorità marittime dello Stato o a quelle consolari all'estero le quali a loro volta provvedevano a inoltrarle alla Direzione marittima competente (Gardini 2020, 3). Il giornale nautico si componeva di quattro parti: Giornale generale e di contabilità, previsto dall'art. 2 del Regolamento; il Giornale di navigazione (artt. 3 e 4); Giornale di boccaporto o manuale di bordo (art. 5) e l'Inventario di bordo (artt. 6 e 7). A questi quattro registri si aggiungeva, per piroscafi e motonavi, il Giornale di macchina, previsto dall'art. 175 del Codice della navigazione (Archivio di Stato di Genova 2022, 3).

Per quanto riguarda il *Conte Biancamano*, nello specifico, il soggetto destinato alla conservazione dei Giornali era la Capitaneria di porto di Genova e oggi questi documenti, per un totale di 113 volumi, sono consultabili presso l'Archivio di Stato del capoluogo ligure. Per questo saggio, si è scelto di concentrarsi sui Giornali generali e di contabilità, che sono stati consultati in maniera puntuale per tutti i 28 volumi disponibili – sono presenti alcune

lacune, anche relative a momenti salienti della vita del transatlantico – e solo per raccogliere alcune informazioni si sono utilizzate le altre tipologie. Questa scelta è stata dettata dal tipo di informazioni che sono raccolte nei volumi: per un carotaggio negli aspetti sociali, economici e organizzativi del lavoro marittimo, infatti, sono i Giornali generali a offrirci la più limpida, ampia e chiara mole di informazioni.

Anche il titolo del contributo proviene dalle pagine dei Giornali generali: la formula «di tutto pronti si parte» e sue piccole varianti, era utilizzata dal redattore (nominalmente il comandante) per indicare il momento in cui – terminati tutti i preparativi – si iniziava un nuovo viaggio. Questo uso di espressioni ricorrenti è un tratto distintivo dei Giornali ed è di grande aiuto nella lettura e interpretazione delle compilazioni manoscritte (Ganci 2007, 5).

In maniera indiretta, anche il Giornale di macchina offre spunti di analisi molto interessanti, ma – va detto – essenzialmente relativi alla sola dimensione del lavoro in sala macchine.

Anche il Giornale di boccaporto propone un angolo in qualche misura interessante, sulle tipologie di merci che venivano trasportate per l'import e l'export oltre oceano e in Asia. I transatlantici, infatti, accompagnavano al trasporto passeggeri anche quello della posta e delle merci, in gran parte al dettaglio, servendo spesso ordini di imprese medio-piccole. Tuttavia, ai fini di questo contributo, la sua utilità è molto residuale.

Nei prossimi paragrafi, dunque, a partire dalla consultazione dei Giornali generali, si delinea prima di tutto il periodo storico nel quale il *Biancamano* si è trovato a solcare il Mediterraneo e gli Oceani. Nella sua 'prima' vita, quella che va dal varo nel 1925 alla Seconda guerra mondiale, il *Biancamano*, insieme ad altri transatlantici rappresentò per l'Italia una sorta di 'biglietto da visita' delle proprie capacità tecnologiche e industriali di fronte al mondo e seguire le sue rotte offre un osservatorio

particolare sul mondo del XX secolo. La stagione dei transatlantici e la vita del *Biancamano* si sovrappone infatti in buona parte con la prima metà del Novecento: un periodo storico denso di avvenimenti drammatici, specie per l'Europa che visse due guerre mondiali, la guerra civile spagnola, la coda dell'età degli imperi, oltre a essere un periodo segnato per milioni di persone dalla persecuzione politica, dall'emigrazione e dall'esilio,

esperienze che ebbero spesso come sfondo le cabine e i ponti delle grandi navi. Alle storie delle persone, equipaggio e passeggeri, sono quindi dedicati i paragrafi successivi, dove ho cercato di delineare, seppur in maniera sommaria, alcuni aspetti della quotidianità a bordo, caratterizzata sì dalla routine della lunga navigazione, ma anche da piccoli e grandi avvenimenti che si intrecciano con il corso della storia globale.

2 Il *Biancamano* tra colonialismo, guerre e ricostruzione

La vita operativa del *Conte Biancamano* venne segnata in più occasioni dall'incrocio con gli eventi storici nel periodo 1925-60, influenzando sulle rotte, le funzioni e la regolarità della routine di bordo.

Se il primo decennio di attività passò senza particolari stravolgimenti nella scelta delle rotte e dei porti di scalo, lo scoppio della guerra civile spagnola, nel luglio 1936, colse il *Conte Biancamano* in navigazione verso l'America latina. Fino a quel momento, i porti mediterranei toccati erano, oltre a Genova, Napoli e Villafranca-Villefranche-sur-Mer nel sud della Francia -, quelli di Barcellona e Gibilterra. Barcellona, non ancora interessata direttamente dagli eventi bellici, era tuttavia in mano alle forze repubblicane, mentre, come noto, l'Italia di Mussolini era alleata degli insorti franchisti. Per questo erano state date chiare indicazioni ai comandanti, di esporre bandiere ed emblemi nazionali al passaggio davanti le coste iberiche, al fine di tutelare la nave da eventuali attacchi:

in conformità dall'avvertimento radiotelegrafico emanato da S.E. il ministro Bellucci, per le navi che transitano lo stretto di Gibilterra si dipingono le due

ali del ponte della bandiera nazionale. Si alza a poppa una bandiera e si esibiscono altre bandiere nazionali in vari punti.¹

Da quel momento in poi e fino al passaggio alla rotta verso la Cina, gli scali iberici vennero abbandonati e da Villafranca l'ultimo porto toccato prima di affrontare l'Atlantico sarebbe stato Dakar, allora colonia francese. Questo, tuttavia, non mise in piena sicurezza il transatlantico, che in più occasioni venne comunque affiancato e attenzionato da navi e aerei militari, seppur senza conseguenze.

A partire dal 1937, con il passaggio al Lloyd triestino, si affermò la nuova rotta, che attraverso Suez collegava l'Italia, Massaua - nell'attuale Eritrea e allora colonia italiana - i porti di Yemen, India, Sri Lanka, Singapore e infine la Cina (Valenti 2011, 122). Il cambio di quadrante, tuttavia, non esclude il *Conte Biancamano* dalle tensioni internazionali, che a partire dalle potenze europee si proiettavano sui loro domini coloniali. In questo contesto, anche le funzioni della nave si ampliarono, arrivando a includere il trasporto di contingenti militari sia verso l'Africa orientale italiana, dove già durante l'invasione dell'Etiopia aveva svolto questa funzione, sia verso gli

¹ ASGe, Capitaneria di porto, Giornali nautici, 516/2, piroscalo *Conte Biancamano*, 23 luglio 1923.

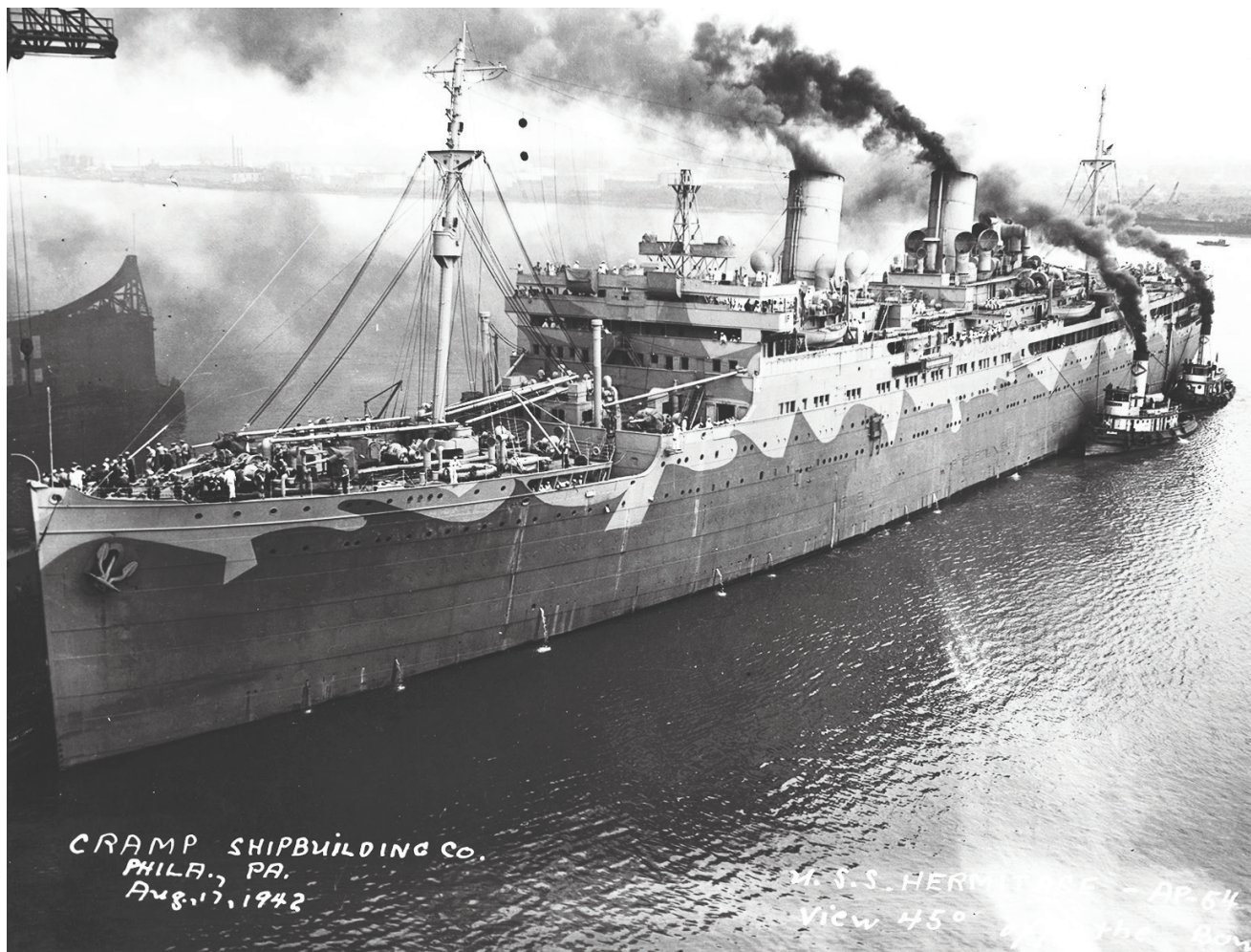


Figura 2 *Uss Hermitage*, View 45° off the Bow, 17 agosto 1942. NARA, General Records of the Department of the Navy, General Photographic files, National Archives photo no. 276538302

altri domini d'oltremare, compresa la lontana concessione di Tientsin, avamposto commerciale assegnato all'Italia all'indomani della rivolta dei Boxer (1901).²

Va tenuto conto che buona parte dell'Oceano Indiano, oltre al Canale di Suez, era – di fatto – controllato dal Regno Unito, il cui impero coloniale arrivava ancora all'India e al sudest asiatico: con l'aumentare delle ostilità con l'Italia fascista e la Germania hitleriana, aumentò anche il controllo sulle navi e sui passeggeri provenienti da quei Paesi. Le attività doganali iniziarono a farsi più meticolose, in particolare sulla posta e sui documenti dei passeggeri. Nel gennaio 1940, prima ancora che l'Italia entrasse in guerra, il British naval boarding office eseguì un vero e proprio dirottamento del *Biancamano*, forzandone il passaggio per il porto di Haifa, dove vennero controllati meticolosamente i passeggeri tedeschi e sequestrata l'intera corrispondenza destinata alla Germania.³ un'anticipazione di quanto sarebbe poi avvenuto in maniera ancora più drastica poco tempo dopo, il 31 marzo 1941, con la requisizione presso il Canale di Panama e l'internamento di equipaggio e passeggeri presso il centro di Fort Missoula (Valenti 2011, 132; Selfors, *infra*).

A seguito di questo episodio, la nave venne ribattezzata *Hermitage*, riallestita e inquadrata nella flotta di supporto alla Marina militare statunitense. Di questo periodo, ci arriva una immagine dell'agosto 1942, conservata presso i National archives degli Stati Uniti, in cui la nave è alla

fonda presso i cantieri Cramp di Philadelphia, dove era stata riallestita.⁴

Con la fine della guerra, la nave venne restituita all'Italia.⁵ Il 15 luglio 1947

viene rilasciata dal Console generale in San Francisco Cal[ifornia] l'autorizzazione a inalberare la bandiera italiana. Viene messo a ruolo l'equipaggio. [...] Il piroscafo ci era stato dato in consegna dalla US Maritime Commission (Suisun Bay Reserve Fleet) il giorno 9 giugno 1947 alle ore 15.30, così come si trovava, stando in disarmo a Suisun Bay. [...] Il piroscafo è stato rimesso in acqua alle 11.30 del 2 luglio e col pilota a bordo è portato da 4 rimorchiatori è stato riportato ed ormeggiato al Bethlem Steel Co. Sono continuati i lavori richiesti dall'American Bureau in macchina e coperta. Con l'equipaggio si è provveduto a lavori di raspetto, pulizie e verifiche.⁶

Il 31 luglio la nave ripartiva per l'Italia, con rotta Panama-Curaçao-Nassau-Messina-Monfalcone, dove arrivò a marzo 1948, dopo una lunga sosta in Sicilia in attesa che venisse definito il cantiere per i lavori di riallestimento.⁷

A bordo viaggiavano anche 11 passeggeri (il console generale italiano a San Francisco e la famiglia, più alcuni cittadini britannici e americani). A Monfalcone iniziava dunque la terza vita del *Conte Biancamano*.

² ASCD, Resoconti, Verbale seduta 13 marzo 1936, 2287; ASGe, Capitaneria di porto, Giornali nautici, 516/3, piroscafo *Conte Biancamano*, 11 novembre 1937.

³ ASGe, Capitaneria di porto, Giornali nautici, 516/5, piroscafo *Conte Biancamano*, 4-17 gennaio 1940.

⁴ Si veda il link: <https://www.history.navy.mil/content/history/nhrc/research/histories/ship-histories/danfs/h/hermitage-i.html>.

⁵ National Archives, White House Press release files (Truman administration), White House Press releases, March 1948, Executive Order Number 9935, *Directing the transfer of certain vessels to the government of Italy*, 16 March 1948.

⁶ ASGe, Capitaneria di porto, Giornali nautici, 516/6, piroscafo *Conte Biancamano*, 15 luglio 1947.

⁷ ASCD, Lavori parlamentari, Assemblea costituente, verbale seduta del 10 settembre 1947, 59.

FEDERAZIONE ARMATORI ITALIANI

GENOVA

Via XX Settembre, 19

Copia

9fo = "CONTE BIANCAMANO,"

Supplemento N.º 1351 = N.º 788

CONTRATTO-TIPO ARRUOLAMENTO = *N.º 1350*

===== E REGOLAMENTO DI BORDO

Testo Unico

*Copia del contratto d'arruolamento
equipaggio, che si allega al giornale
nautico parte prima per uso del coman-
do di bordo.*

GENOVA 2 LUG 1930 Anno VIII

IL TENENTE DI PORTO
(Romano)

Genova, Luglio 1922

Chi

Il presente contratto è applicato agli equipaggi dei Piroscafi delle Società;

"Adria,, - "Cosulich,, - "Italia,, - "La Polare,, - "Lloyd Sabaud,, - "Lloyd
Triestino,, - "Italiana Servizi Marittimi,, - "Marittima Italiana,, - "Napoletana,,
(soli vapori postali) - "Navigazione Generale Italiana,, - "Puglia,, - "Transa-
tlantica Italiana,,

Figura 3

Frontespizio contratto
di arruolamento, luglio 1930.
ASGe, Giornali nautici, Conte
Biancamano, 516/1

ALLEGATO N. 8 (Art. 20).

TABELLA VIVERI bassa forza**DIVISIONE DEI PASTI**

GIORNI	COLAZIONE	PRANZO	CENA
Lunedì	Formaggio Caffè	Pasta in brodo - Carne a lesso con fagioli in insalata.	Riso alla lombarda - Carne in umido con patate.
Martedì	Acciughe pulite e condite Caffè	Minestrone alla Genovese - Pesce fresco in umido (in porto), in navigazione, mancando pesce fresco, sarà dato baccalà in insalata con patate, alternato con baccalà fritto.	Pasta all'aglio ed olio - Carne alla veneziana.
Mercoledì	Salame Caffè	Pasta e fagioli o pasta e ceci - Tonno in insalata verde, in porto, o con patate in insalata in navigazione, qualora manchi l'insalata.	Pasta in brodo - Carne a lesso con fagioli a zemino.
Giovedì	Tonno - Caffè	Pasta asciutta - Carne guarnita con verdura cotta e condita in porto, con patate e cipolle in insalata in navigazione, qua- lor manchi la verdura.	Riso in brodo - Carne a lesso con insalata (in porto) con fa- gioli in insalata in naviga- zione, qualora manchi l'in- salata.
Venerdì	Acciughe pulite e condite Caffè	Trenette al pesto - Pesce fritto (in porto). In navigazione, man- cando pesce fresco, stoccafisso bollito con patate condite in insalata, alternato con stocco- fisso alla Genovese.	Minestrone al magro - Due uova sode con insalata (in porto) o con patate e cipolle in insala- ta in navigazione.
Sabato	Formaggio Caffè	Minestrone alla Genovese - Carne a ragù con patate.	Pasta in brodo - Carne a lesso con fagioli in insalata.
Domenica	2 uova sode - Caffè	Pasta asciutta - Carne arrosto con insalata verde (in porto) e con patate in insalata, in navigazione, qualora manchi l'insalata.	Minestra al magro - Bistecche e patate al forno.
N. B.	Ai sott'ufficiali sarà distribuito in più un piatto forte a pranzo ed a cena il quale sarà costituito da uno dei piatti di cucina serviti allo Stato maggiore. — La razione vino sarà di litri uno al giorno.		

Figura 4

Tabella viveri bassa forza, 1930.

ASGe, Giornali nautici, Conte Biancamano, 516/1

3 Professioni e lavoro a bordo

In questo paragrafo si vogliono ‘popolare’ i ponti del *Biancamano*: ufficiali, marinai, macchinisti, senza escludere il personale di servizio che rendeva anche l’emigrazione un viaggio ben diverso da quello che appena due decenni prima affrontavano italiani e altri europei verso le Americhe. Come già riportato, il tema del lavoro marittimo non è affatto nuovo per la storiografia; tuttavia, – ai fini di questo lavoro – delineare un profilo ‘sociale’ del *Conte Biancamano* è per chi scrive importante, alla luce delle storie umane e personali che danno alla nave – oggi musealizzata – un forte potere evocativo (Ronzon, *infra*).

Anche per questi aspetti, si è fatto affidamento sulle informazioni riportate nei Giornali nautici.

Il primo volume disponibile del Giornale generale copre il periodo 15 agosto 1930-27 maggio 1931 (risale quindi a un periodo successivo al varo della nave) e si apre con una copia del contratto di categoria, sottoscritto dai marittimi imbarcati sul *Biancamano* nel luglio precedente la partenza [fig. 3].⁸

Lo studio del contratto apre uno spaccato molto dettagliato del lavoro marinaro. Ovviamente non abbiamo certezza che le condizioni previste corrispondessero a quelle reali e materiali a bordo della specifica nave, ma ci offre sicuramente alcuni elementi rispetto a retribuzione, carichi di lavoro, rischi e altri particolari quale l’alimentazione prevista [fig. 4].

Rispetto al contratto in vigore nel 1930 va fatta una premessa. Il mondo della marineria durante il ventennio fascista fu scosso da importanti sommovimenti, data anche l’importanza che la marina mercantile ricopriva nell’economia italiana. La Federazione italiana lavoratori del mare (Film), guidata dalla carismatica figura

di Giuseppe Giulietti, già dagli anni immediatamente precedenti la Prima guerra mondiale aveva promosso iniziative sindacali per il riconoscimento di un regolamento organico sul lavoro marittimo. La Film in particolare organizzava sotto la propria egida l’intero personale mercantile, dagli ufficiali alla cosiddetta bassa forza (Cordova 2007). Nell’ottobre 1922 il Partito nazionale fascista aveva sottoscritto un accordo con la Film, allo scopo di «conservare l’unità dell’organizzazione marinara per la salvezza e la prosperità della Marina Mercantile Italiana» (Cordova 2007, 284-5). Tuttavia, le frizioni che già nel 1923 si erano create tra fascismo, armatori e Film sulla stipula di un Patto marinaro – con il coinvolgimento diretto di Mussolini, Costanzo Ciano, Giuseppe Giulietti e Gabriele d’Annunzio come sponsor della ‘gente di mare’ – portarono fino all’arresto e al confino di Giulietti stesso nel 1926 (Cordova 2007, 204-17). La contrattazione riportata e siglata da quell’equipaggio arrivò dunque negli anni in cui il regime non solo aveva chiuso qualsiasi spazio alle organizzazioni sindacali che non rientrasse nel disegno corporativo del fascismo, ma aveva anche preso un indirizzo favorevole alla parte armatoriale, come sulle riduzioni salariali per il personale marittimo agganciate al carovita (Savoretti 2013, 132-4).

Il trattamento economico era assai articolato tra i diversi gradi, funzioni e anche tipologia e stazza del naviglio di imbarco: solo per il personale di bassa forza sono citate oltre 50 mansioni, dal primo nostromo al garzone di macelleria.⁹ Invece l’osservazione degli aspetti accessori offre utili informazioni su come fosse articolata la vita e il lavoro a bordo. Per i fuochisti e il personale di macchina in generale, ad esempio, l’art. 3 disponeva che:

⁸ ASGe, Capitaneria di porto, Giornali nautici, 516/1, piroscalo *Conte Biancamano*.

⁹ ASGe, Capitaneria di porto, Giornali nautici, 516/1, piroscalo *Conte Biancamano*, contratto allegato, tabella paghe mensili spettanti al personale di bassa forza, decorrenza 1° luglio 1922.

COGNOME E NOME	Compartimento	Classe di leva	Grado a bordo	Numero di matric.	Paga
Valenzi Giovanni Genova	87	1.° Dottr.	65808		
Giorgetti Orazio Savona	90	Tirannico	7529		
Franciulli Albino P. Ferraro	87	Caminiere	246		
Palante Vincenzo Reggio	98	—	6753		
Caragna Carlo Savona	94	Capo d'equip.	6311		
Elbio Domenico Spezia	87	Capo d'equip.	21169		
Molfino Pietro Genova	77	—	32190		
Borani Ottobiano	90	1.° Inf.	9452		
Banti Giuseppe Genova	78	Capo d'equip.	5958		
Guaita Attilio	92	Op. meccan.	5809		
Ferro Arturo	94	Ingram.	5814		
Colla Giuseppe Spezia	901	Inconducibile	2181		
Franchini Attilio Spezia	903	—	38704		
Berisso Benvenuto Genova	92	—	5768		
Musclini Firo	89	Guardia	4487		
Mazzei Geo P. Ferraro	78	Caminiere	1281		
Benvenuto Attilio Genova	92	—	4748		
Marrighi Pietro T. Greco	96	—	2856		
Gerardo Eugenio Savona	900	Garz. 1.°	8872		
Silva Giuseppe Genova	91	Caminiere	5467		
Maggiolo Geo	96	Garz. 1.°	5545		
Mama Agostino	902	—	6047		
Carbony Geo	95	Garz. 1.°	5102		
Carbony Nito	92	—	7043		

Come si vede, ogni foglio a pagina 24.25

COGNOME E NOME	Compartimento	Classe di leva	Grado a bordo	Numero di matric.	Paga
Ferrari Dante Genova	97	Sanctus	5519		
Maguaro Giovanni Spezia	902	Garz. 1.°	2807		
Grano G. B. Spezia	904	2.° Cuoco	5853		
Bonini Felice Genova	81	1.° Inf.	5856		
Calcagno Giovanni	902	Cam. d'equip.	6164		
Darisco Benigno	900	Garz. 1.°	5888		
Molteni Agostino	96	—	7014		
Vincenzo Vito Rimini	58	Caminiere	10258		
Bruggioni Agostino Genova	96	Guardia	5740		
Traverso Felice	96	1.° Inf.	5738		
Chiappino Enrico	93	Caminiere	6006		
Quato Giuseppe Spezia	81	2.° Inf.	5738		
Maggioli Antonio Spezia	97	Cam. d'equip.	2.° classe		
Garro Andrea Genova	90	Caminiere	5474		
Cortez Enrico Piero	901	—	9746		
Taloni Antonio P. Ferraro	901	Garz. 1.°	2717		
Ullioi Francesco Genova	902	Garz. 1.°	5784		
Pallastieri Ferruccio Spezia	83	Ingram.	7665		
Magli Giuseppe Genova	903	Garz. 1.°	6072		
Immacolato Agostino Spezia	97	Garz. 1.°	2865		
Prati Eraldo P. Ferraro	903	5.° Cuoco	2325		
Perfetto Bruno Spezia	97	2.° Caminiere	5464		
Preziosi Eustachio Memina	88	1.° Cap. d'equip.	5738		
Carbony Donato P. Marini	96	Garz. 1.°	5104		

Come si vede, ogni foglio a pagina 24.25

Figure 5a-b Elenchi dell'equipaggio, 1930. ASGe, Giornali nautici, Conte Biancamano, 516/1

Per i piroscafi dotati di caldaie a tubi d'acqua aventi più bocche per forno, si terrà calcolo nello stabilire il numero dei fuochisti, solo del consumo di carbone e non delle bocche considerate come forni, però il fuochista dovrà maneggiare fino a quattro tonnellate di carbone.

Per i piroscafi dotati di caldaie a combustione liquida il numero dei fuochisti sarà determinato in modo che ognuno di essi non dovrà accudire a più di nove forni sulla stessa fronte.

Per i piroscafi con motore a combustione interna, il numero del personale di macchina sarà determinato caso per caso. [...] Il carbonaio maneggerà nella giornata da 5 a 8 tonnellate di carbone, tenendo conto, piroscafo per piroscafo, dell'ubicazione dei carbonili.¹⁰

Mentre per i radiotelegrafisti, l'apposito art. 19 esplicita la loro dipendenza dalla Compagnia Marconi:

L'Armatore nei loro riguardi si obbliga unicamente a provvedere, secondo il grado di equiparazione, all'alloggio separato e al relativo corredo, al vitto, alla mensa ed all'assistenza medica [...] Nel caso di sbarco per malattia in un porto ove non provveda direttamente la Compagnia Marconi, la cura sarà assunta dall'Armatore, salvo rivalsa verso la stessa Compagnia.¹¹

Tornando al *Conte Biancamano*, l'elenco dell'equipaggio rispecchia ovviamente tutte le esigenze di bordo e oltre ai profili previsti dal contratto, si incontra anche una pagina in cui alla apposita voce viene riportato 'senza paga' [figg. 5a-5b]. Si tratta, scorrendo la voce 'grado di bordo', di un maestro di ginnastica, una stiratrice, una manicure,

un fotografo, un tipografo. Probabilmente, la loro retribuzione arrivava direttamente dai passeggeri che si rivolgevano a questi servizi (Valenti 2011, 98-9). In totale, nel primo viaggio di cui troviamo testimonianza nei Giornali nautici, erano imbarcate 554 persone tra personale di coperta, di cabina, di macchina, a cui andavano sommati gli ufficiali. Lo stesso elenco è inoltre una fonte per ricavare informazioni relative alle provenienze geografiche e all'età dell'equipaggio e del personale di servizio arruolato.

Delle persone iscritte a ruolo, ben 417 erano immatricolate presso una città ligure (nell'elenco Genova, La Spezia, Savona e Imperia). La gran parte delle altre immatricolazioni riporta località del Meridione, in particolare Messina, Torre del Greco, Napoli. Residuali, seppur presenti, risultano i numeri delle compartimentazioni di altri territori costieri e insulari: Porto Maurizio, Porto Ferraio (Isola d'Elba), Venezia, Rimini. Questa mappa disegna una geografia dei mestieri marinari d'Italia, oltre che del mercato del lavoro nei primi anni del fascismo. La Liguria probabilmente risulta preponderante in quanto Genova era il porto di partenza del *Conte Biancamano* e sede del Lloyd sabaudo, proprietario della turbonave prima che la compagnia venisse assorbita nella Società di navigazione Italia, due anni dopo la redazione di questo elenco (Doria 2009, 147-5). La presenza di altre località, piccole ma con una certa incidenza sull'equipaggio del *Biancamano*, come Torre del Greco (18 marittimi qui immatricolati), si spiega invece con la coesistenza di due fattori: la diffusione di un *know-how* marinaro, ovviamente, e le opportunità di guadagno offerte dalle compagnie di navigazioni ai pescatori torresi, che nel corso del XX secolo vennero reclutati in numero «sorprendente» (Porzio 2013, 151).

¹⁰ ASGe, Capitaneria di porto, Giornali nautici, 516/1, piroscafo *Conte Biancamano*, contratto allegato.

¹¹ ASGe, Capitaneria di porto, Giornali nautici, 516/1, piroscafo *Conte Biancamano*, contratto allegato.

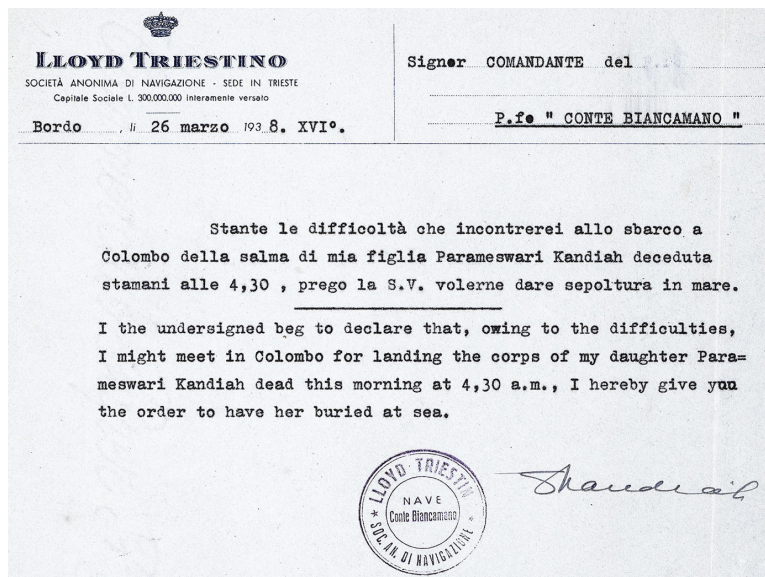


Figura 6
Autorizzazione alla sepoltura in mare di una passeggera,
26 marzo 1938. ASGe, Giornali nautici, Conte Biancamano, 516/4

Interessante anche il dato anagrafico: seppure il reclutamento di minorenni fosse previsto e consentito – previa autorizzazione di chi esercitava la potestà genitoriale – la gran parte dell’equipaggio nel 1930 era nata negli ultimi anni del XIX secolo, se non addirittura negli anni Settanta e nessun minorenne risulta iscritto al ruolo.

Venendo al tema della sicurezza a bordo, bisogna tenere conto prima di tutto di due fattori: la lunghezza dei viaggi, specie nella rotta verso la Cina – che poteva occupare fino a otto settimane – e le condizioni complesse in cui si svolgevano le mansioni anche quelle più banali, come i servizi di pulizia delle camere o la ristorazione a bordo.

Considerati questi fattori, il numero di incidenti denunciati al medico di bordo può ritenersi ‘fisiologico’

e soprattutto di entità relativamente poco grave. Per quanto, infatti, le segnalazioni di infortuni fossero pressoché quotidiane – sia a danni dell’equipaggio che dei passeggeri – buona parte di essi si risolveva con prognosi limitate e senza danni permanenti o peggio. Cadute o urti dovuti al beccheggio dello scafo durante le frequenti bufere in mare aperto, ferite non gravi, contusioni occupano le casistiche più frequenti. Nei tre decenni di navigazione, i danni permanenti o i decessi furono estremamente pochi e nel caso di questi ultimi – tre registrati nei Giornali – dovuti apparentemente a patologie pregresse o a malori improvvisi.¹²

Questo chiaramente non significa che il lavoro a bordo fosse del tutto sicuro. Nella casistica, come in molti lavori manuali, particolarmente coinvolti erano gli arti:

¹² ASGe, Capitaneria di porto, Giornali nautici, 516/3, piroscalo Conte Biancamano, inventario degli oggetti appartenenti al defunto, 7 novembre 1937; 516/4, piroscalo Conte Biancamano, certificato di morte, 14 marzo 1938; versamento 2016, C821, turbonave Conte Biancamano, 19 marzo 1952.

Mentre lavorava nel locale macchine col dito indice della mano sinistra in un foro di accoppiamento del giunto flessibile della motrice dell'alta pressione, riportando l'amputazione frammatica dell'estremità della falangetta dell'indice stesso.¹³

Diverse le statistiche per i passeggeri: tra malattie pregresse, suicidi, infezioni - a dire il vero non frequenti - i decessi tra i viaggiatori furono molto più numerosi e non di rado in questi casi si procedeva con l'inumazione direttamente in mare [fig. 6].

Tornando all'equipaggio, va tenuto conto che gli ambienti in cui si muoveva, specie il personale addetto alle macchine, erano particolarmente inospitali. Si lavorava a temperature elevate: tra i 30 e 40° nelle camere delle caldaie, che potevano scendere in inverno a 27-28°. L'attività della sala macchina era inoltre deputata non solo alla gestione, ma anche a quotidiane prove delle porte stagne e del motore per dinamo emergenza, operazioni che erano svolte una dopo l'altra tra le ore 12 e le 13 di ogni giorno di navigazione.¹⁴ Va detto che l'intero equipaggio era coinvolto in continue attività di routine che si svolgevano durante la navigazione o nelle soste più o meno prolungate nei porti: dal controllo di eventuali clandestini a bordo a quello sulle possibili merci di contrabbando imbarcate dal personale o dai passeggeri, dalla verifica dei dispositivi di sicurezza e delle scialuppe a quella dello stato della merce imbarcata, che sovente, durante le traversate oceaniche, poteva riportare danni per l'ingresso dell'acqua nella stiva. In tal caso diventava fondamentale verificare e mettere nero su bianco che non ci fosse responsabilità o incuria da parte della compagnia armatoriale o dell'equipaggio.

Anche la manutenzione delle macchine non conosceva sosta: alcune lavorazioni particolarmente importanti venivano svolte in porto, altre potevano richiedere interventi per lunghe ore anche in pieno oceano. Nel settembre 1929, nel corso della traversata da Gibilterra a New York, ad esempio

per improvvisa avaria alla turbina di AP [Alta pressione] si ferma la macchina di sinistra. Si lavora per escludere dal gruppo la turbina avariata e all'1 am del 25 si rimette in moto la macchina di sinistra azionata dalla sola turbina di BP [Bassa pressione].

Si inizia intanto il lavoro per aprire la turbina di AP e constatare l'entità dei danni che risultano la palettatura del rotore e del cilindro [...] ed in parte danneggiata dai residui delle parti rotte e al gruppo degli ugelli resi inservibili.

Smontati questi ultimi e riparata per quanto possibile la filettatura danneggiata, alle 5 pm del 26 si riattiva la turbina di AP sinistra.¹⁵

Nelle lunghe settimane a bordo, erano naturalmente previsti turni di riposo e momenti di svago e socialità, in alcuni casi condivisi con i passeggeri. Durante il ventennio, in particolare, alle festività e alle celebrazioni tradizionali del mondo marinaro, si aggiungevano anche le numerose date del calendario fascista e le comuni prassi della liturgia delle camicie nere anche in occasione di ricorrenze nazionali. L'organizzazione era affidata al Dopolavoro interaziendale Marina mercantile (Dimm), istituito nel 1934 (Savoretti 2013, 142) [figg. 7-8].

Nel 1937, a pochi giorni di distanza, nel corso della navigazione verso la Cina, ricorrevano il quindicesimo

¹³ ASGe, Capitaneria di porto, Giornali nautici, 516/1, piroscavo *Conte Biancamano*, 10 giugno 1931.

¹⁴ ASGe, Capitaneria di porto, Giornali nautici, 516/51, Giornale macchina, piroscavo *Conte Biancamano*, 4-5 luglio 1929.

¹⁵ ASGe, Capitaneria di porto, Giornali nautici, 516/51, Giornale macchina, piroscavo *Conte Biancamano*, 24 settembre 1929.

Viaggio da *Manilla* a *Singapore* Mod. A

DATA	Contratti d'arruolamento, carico, entrate, spese, avarie, getto, avvenimenti della navigazione e deliberazioni prese: acconti ai marinai, conti e salari dei disertori e morti. Stato civile a bordo, testamenti, reati, punizioni, azioni di merito, ecc. Cambi marittimi, pegni, ecc. come all'art. 2 del regolamento approvato con regio decreto 17 dicembre 1885 a pagina 2 del presente.
1938. XV	
Mar. 23/3	<p>In proposta del Comandante in 2^a viene inflitta la multa di L. 10 (dieci) ciascuno ai seguenti del personale marittimo anzi commera:</p> <p>Cam. Biancamano Luigi mat. 73546 Genova</p> <p>" Della Corte Romeo " 32354 Spezia</p> <p>Gay 1^a Vita Vincenzo " 71736 Genova</p> <p>Piccolo cam. Calamello Arturo " 75326 Napoli</p> <p>per essersi presentati in ritardo alla visita che dice a Manilla nel viaggio di andata il 10 corrente, ciò che ha indispettito il capitano.</p> <p>Al di elements del tempo e punto nave:</p> <p>Cielo sereno, orizzonte chiaro brezza leggera da SSE, mare grosso calmo - Lat. 11° 51' N, Long. 114° 41' E, distanza coperta in 22^h 14^m miglia 404. -</p> <p>Ricorrendo il 19° anniversario fondazione dei Fasci di Combattimento, alle 8^h si è radunato sul ponte sport di 3^a classe Stato Maggiore ed Equi paggio per assistere all'altra bandiera con i rituali squilli di tromba ed al piccolo fante. Ore 10 il cappellano con assistiti dei tre preti passeggeri ha celebrato una messa solenne seguita dalla lettura della "proghiera del ^{al sovrano} marittimo", e dal saluto al Re - Imperatore ed al Duce - Indi si è inviato il seguente messaggio: "S. E. Starace Roma Conte Biancamano festeggiando degnamente anniversario fondazione Fasci invia V. C. devoto pensiero - Comandante Ferraro</p> <p>Ore 14 nel refettorio 3^a classe cinema all'equi paggio con film "Luce" e "Labbra sognanti".</p>

Viaggio da *Manilla* a *Singapore* Mod. A

DATA	Contratti d'arruolamento, carico, entrate, spese, avarie, getto, avvenimenti della navigazione e deliberazioni prese: acconti ai marinai, conti e salari dei disertori e morti. Stato civile a bordo, testamenti, reati, punizioni, azioni di merito, ecc. Cambi marittimi, pegni, ecc. come all'art. 2 del regolamento approvato con regio decreto 17 dicembre 1885 a pagina 2 del presente.
1938. XV	
Mar. 23/3	<p>Ore 16 gran con piccoli pesci: fra le varie specie con divertentissimi ed animati giochi ginnici, sportivi, ricreativi -</p> <p>Al tramonto suggestiva funzione dell'ammirante bandiera e favore proceduto dalla lettura della "Proghiera del marittimo", e dal saluto al Re - Imperatore ed al Duce -</p> <p>I fuochi hanno incominciato per tutta la giornata la cammina nera -</p>
Gio. 24/3	<p>Clima buono - Teme di ore 3 cielo coperto, vento fresco da SSO, mare agitato da SSO. -</p> <p>A 1/2 di punto osservato: Lat. 6° 56' N, Long. 108° 56' E, distanza percorsa da 1/2 di ieri miglia 452. -</p> <p>Cielo coperto, orizzonte chiaro, vento fresco da SSO, mare molto agitato da SSO. - Bar. 756^h, tem + 26° -</p>
Ven. 25/3	<p>Cielo coperto, orizzonte limitato, vento fresco da SSO, mare molto agitato da SSO, piovaschi. -</p> <p>Ore 3^h 56^m con Palo Ranki da 9: Rotta vera 206° -</p> <p>Ore 11^h 04^m con Thorburgh da 13: Rotta vera 255° - segue a cognizione -</p> <p>Ore 12^h 45^m si arriva a Singapore, s'imbarca il pilota e si dirige per l'ormeggio -</p> <p>Ore 13^h 45^m ormeggiati al Quay A. 5.</p> <p><i>Ferraro</i></p>



VISTO AL R. CONSOLATO D'ITALIA.

SINGAPORE 25 MAR 1938. XVI.

IL REGIO CONSOLE

U. Navaleschi

Figure 7-8 Le celebrazioni per il 19esimo della fondazione dei Fasci di combattimento, 23 marzo 1938. ASGe, Giornali nautici, Conte Biancamano, 516/4



Figura 9
[G. Pandolfi?], Un marinaio all'opera
sul *Conte Biancamano*. 1952. Carta baritata.
Archivio Sestini-Museo delle storie di Bergamo,
Agenzia viaggi Lorandi,
transatlantico *Conte Biancamano*

anniversario della Marcia su Roma (28 ottobre) e il diciannovesimo dell'armistizio austriaco (4 novembre). Il comandante della nave riportò sul Giornale le modalità di celebrazione delle due date

28 ottobre: Ore 10h00m, con l'intervento del R. Console e di [...] della colonia, equipaggio e passeggeri italiani radunatisi con marinari diretti a Shanghai nel salone 1° classe riccamente addobbato festeggiano il XV anniversario della Marcia su Roma. Il 2° ufficiale Drago, fiduciario della Dimm tiene una conferenza di occasione, indi il sottoscritto con accorate parole illustra la data fatidica facendone storia e mettendo in risalto meriti, gloria e conquiste fascismo. Seguita celebrazione messa, lettura preghiera sovrani, suono inni patriottici, saluto al Re, saluto al Duce. Il sottoscritto [comandante Giuseppe Ferrara] a nome dei presenti invia il seguente Marcogramma [a Mussolini] [...].

Nel pomeriggio giuochi ginnici sportivi ricreativi tra elementi dell'equipaggio e marinai della R.M. [...]

4 novembre: Ore 8 – per la solennità del giorno – si alza la bandiera nazionale con tutti gli onori ed indi il piccolo Pavese. L'equipaggio festeggia il giorno sacro alla Patria e agli Italiani.¹⁶

A bordo non si perdeva poi occasione per celebrare anche i successi bellici e diplomatici del regime, non appena giungeva notizia. All'entrata delle truppe italiane ad Addis Abeba il 6 maggio 1936, ad esempio, sia alla partenza da Buenos Aires che all'arrivo a Montevideo, venne issato il gran pavese e si brindò in compagnia del console nella capitale uruguaiana, Stefano Mazzolini, ex legionario fiumano e successivamente membro del governo di Salò.¹⁷

Dopo la guerra e la caduta del regime, non troviamo più frequente traccia di attività ricreative organizzate a bordo, anche se certamente venivano rispettate le tradizionali celebrazioni marinare, come i 'giochi equatoriali' che si svolgono al cambio di emisfero.¹⁸ Inoltre, permasero alcuni servizi e attività informative per il personale. Ad esempio, con l'avvio del piano Ina Casa (1949-63), anche i marittimi vennero informati delle modalità di richiesta e assegnazione degli alloggi. Su disposizione del comandante il bando venne infatti affisso in dieci copie nei locali frequentati dall'equipaggio e il Commissario di bordo in tre momenti distinti illustrò al personale le modalità e le finalità del piano: le domande, in numero di otto, sarebbero state poi consegnate al ritorno a Genova, tramite gli uffici della compagnia di navigazione [figg. 9-11].

¹⁶ ASGe, Capitaneria di porto, Giornali nautici, 516/3, piroscavo *Conte Biancamano*, 28 ottobre-4 novembre 1937.

¹⁷ ASGe, Capitaneria di porto, Giornali nautici, 516/2, piroscavo *Conte Biancamano*, 6 maggio 1936.

¹⁸ ASGe, Capitaneria di porto, Giornali nautici, versamento 2016, C821, turbonave *Conte Biancamano*, 3 marzo 1952.

4 Delatori, oppositori, clandestini e disertori. Piccole e grandi storie di bordo

Le prossime righe sono dedicate ad alcune significative esperienze umane – per quanto particolari – di cui si trova traccia all'interno dei Giornali nautici e che ci raccontano di come quel 'piccolo mondo' fosse pienamente calato nella 'grande storia'. Come si è detto nel paragrafo precedente, il Novecento europeo è stato segnato dallo spostamento, consensuale o forzato, di grandi masse di popolazione.

I transatlantici hanno dunque rappresentato un vettore per raggiungere un futuro migliore o – quanto meno – mettersi alle spalle un presente incerto. Le normative che regolavano il transito tra le sponde degli oceani erano naturalmente tutt'altro che lasche e il fenomeno dell'imbarco clandestino o della diserzione una volta giunti oltre oceano faceva parte della usuale vita di bordo.

Tuttavia, se l'imbarco clandestino era strettamente monitorato sia attraverso periodici controlli sia attraverso la presenza in alcuni porti, come Gibilterra prima della guerra civile, o Lisbona in seguito, di autorità di polizia italiane o di altri paesi di emigrazione, meno facile era prevedere che membri dell'equipaggio avrebbero disertato non appena giunti negli Stati Uniti, in Brasile o Argentina.

Questo fenomeno, che dalle carte sembra per lo più interessare soggetti giovani e soprattutto impiegati in mansioni di servizio – camerieri, cameriere, garzoni – rappresenta una costante della storia della navigazione mercantile, come osservato da Rollandi (2002, 309-10). Con ogni probabilità era tenuto in conto dalle società armatoriali e dai comandanti, che potevano anche beneficiare dei crediti lasciati dai disertori (Stiaccini 2019, 98-102).

Nella navigazione transatlantica, la motivazione della diserzione o della clandestinità poteva essere rintracciata sia nelle condizioni di lavoro, ma ancor di più nella possibilità di raggiungere le Americhe senza passare per le consuete pratiche di emigrazione. Ragionamento ancor più valido in tempi di persecuzione politica, ma il fenomeno, a bordo del *Conte Biancamano* venne registrato ancora fino agli anni Cinquanta, seppure, in caso di diserzione di singoli individui, permane il dubbio di un banale ritardo sulla partenza (Ganci 2007, 28).¹⁹ A volte, l'imbarco clandestino seguiva la rotta inversa a quella di emigrazione e l'irregolarità poteva essere proprio motivata da una precedente diserzione e dalle difficoltà incontrate oltre oceano, che spingevano a rientrare in Europa: a titolo di esempio, nel 1952 un cittadino jugoslavo venne fermato al suo sesto tentativo di lasciare il Brasile, «causa le difficoltose condizioni di vita». ²⁰ O ancora, la scelta era dovuta dall'impossibilità di rientrare regolarmente in Italia per ragioni politiche. Una delle storie più singolari che hanno viaggiato sul *Conte Biancamano* è forse quella di due antifascisti italiani, espulsi per ragioni politiche dal Brasile e con un destino incerto in Italia. Il 22 agosto 1936, tale Domenico D'Ambrosio recapitò al comandante una lettera in cui comunicava di essere sbarcato a Dakar 'per i miei poderosi interessi'. D'Ambrosio, dalle indagini successive risultò appunto espulso insieme a Masaniello Pettinati: entrambi avrebbero poi partecipato all'attività clandestina in Italia, come attestato dai documenti del Casellario politico centrale.²¹ Tuttavia, per quanto la lunghezza del viaggio e la convivenza più o meno forzata agevolassero probabilmente le confidenze tra colleghi o passeggeri,

¹⁹ ASGe, Capitaneria di porto, Giornali nautici, versamento 2016, C614, turbonave *Conte Biancamano*, 15 settembre 1950 e C613, 24 maggio 1951.

²⁰ ASGe, Capitaneria di porto, Giornali nautici, versamento 2016, C803, turbonave *Conte Biancamano*, 18 novembre 1952.

²¹ ACS, Ministero dell'interno, Direzione generale di pubblica sicurezza, Casellario politico centrale, bb. 1598 e 3914.

esprimere in maniera troppo diretta le proprie opinioni a bordo poteva suscitare l'attenzione degli apparati di sicurezza o anche di altri compagni di viaggio. Nel 1939, una fonte confidenziale arrivò perfino a indicare gli ufficiali del *Biancamano* di simpatie antifasciste, nonostante il prodigarsi da parte del comandante in manifestazioni di sostegno al regime e lo zelo – almeno apparente – nel porre sotto sorveglianza i potenziali sovversivi imbarcati.²²

Per concludere, vorrei soffermarmi brevemente su come questo saggio possa dialogare con lo studio di un oggetto – ingombrante tanto in termini di spazio quanto di storia.

Nel pensare alla storia di una nave passeggeri in servizio nel mezzo del XX secolo, le storie umane sono altrettanto importanti degli aspetti materiali e tecnologici per comprendere appieno la sua dimensione simbolica e sociale.

Attraverso questo saggio ci si è voluti confrontare con questo aspetto: l'incontro con le fonti conservate presso l'Archivio di Stato di Genova è stato senza dubbio utile per inserire elementi 'micro' in una narrazione altrimenti facilmente collocabile in una scala decisamente maggiore: la storia dei transatlantici e dell'emigrazione italiana all'estero, la Seconda guerra mondiale e gli stravolgimenti delle rotte marittime, solo per citare alcune

possibilità. Eludere questa dimensione ampia era naturalmente impossibile, se non al rischio di decontestualizzare le vicende personali e collettive qui riportate e quindi espungerne il loro spessore storico. Nel campo della navigazione transatlantica, e in particolare in occasione di anniversari e celebrazioni – quali i 100 anni del varo del *Biancamano* – è forte la tentazione di concentrarsi sui profili più noti che hanno passeggiato sui ponti o ballato nella Sala delle feste oggi riallestita all'interno del Museo Nazionale Scienza e Tecnologia: Guglielmo Marconi, Luigi Pirandello, Le Corbusier sono alcune delle celebrità accostate al transatlantico. In queste pagine si è voluto invece dare conto di tante altre storie, spesso anonime, che nel loro complesso intrecciarsi con la più ampia dimensione del Novecento permettono di studiare e conoscere gli avvenimenti storici da prospettive differenti, arricchendo di nuove voci le letture sino ad ora maturate. Questo cambio di prospettiva si conferma rilevante e necessario anche in questa occasione: sono infatti proprio queste storie la ragione per cui testimoni diretti e discendenti di chi si imbarcò continuano a visitare il Museo Nazionale Scienza e Tecnologia, portando spesso con sé il desiderio di raccontarsi – ai propri cari come allo staff del Museo – di fronte al ponte di comando del *Conte Biancamano*.

²² ASGe, Capitaneria di porto, Giornali nautici, 516/4, piroscalo *Conte Biancamano*, 6 maggio 1938; ACS, Ministero interno, Direzione generale di pubblica sicurezza, Divisione polizia politica, b. 245, fasc. 13 *Conte Biancamano*.

Bibliografia

- Archivio di Stato Genova (a cura di) (2022). *Inventario n. 80/1 – Capitaneria di porto di Genova, Giornali nautici, versamento 2016 (parziale)*. Genova: Archivio di Stato Genova.
- Baker, W.J. [1971] (2002). *A History of the Marconi Company*. London: Routledge.
- Cordova, F. (2007). *Arditi e legionari dannunziani*. Roma: Manifestolibri.
- Doria, M. (2009). «Dal trasporto degli emigranti alla crociera. La travagliata storia della Società di navigazione 'Italia'». Frascani, P. (a cura di), *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*. Roma-Bari: Laterza, 147-75.
- Ganci, N. (2007). *I Giornali nautici conservati presso l'Archivio di Stato di Genova* [tesi di laurea]. Genova: Università degli Studi di Genova.
- Gardini, S. (a cura di) (2020). *Capitaneria di porto di Genova, Giornali nautici, elenco inventario n. 80*. Genova: Archivio di Stato Genova.
- Porzio, M. (2013). «Una comunità fluttuante. Storie di pesca e pescatori a Torre del Greco». Zazzara, G. (a cura di), *Tra luoghi e mestieri. Spazi e culture del lavoro nell'Italia del Novecento*. Venezia: Edizioni Ca' Foscari, 137-62.
- Rollandi, M.S. (2002). «Lavorare sul mare. Economia e lavoro marittimo fra Otto e Novecento». *Atti della Società ligure di Storia patria*, 106(2). Genova: Stamperia editoria Briganti Glauco, 236-467.
- Rollandi, M.S. (2013). «Persistenze e mutamenti. L'organizzazione del lavoro marittimo in Italia (1861-1939)». *Storia e problemi contemporanei*, 63(2), 13-34.
- Savoretti, A. (2013). «La Marina mercantile durante il Ventennio fascista». *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, 17, dicembre, 129-65.
- Stiaccini, C. (2019). *Andar per mare. Storie di navi, capitani coraggiosi e migranti tra otto e novecento*. Torino: L'Harmattan Italia.
- Tonizzi, M.E. (2014). «Lavoro e lavoratori del mare nell'età della globalizzazione». *Contemporanea*, 17(4), 691-701.
- Valenti, P. (2011). *I quattro Conti*. Trieste: Luglio Editore.