

Figura 1 Il Conte Biancamano riassemblato nel nuovo Padiglione Aeronavale del Museo a fine dei lavori nel 1964. A soffitto erano sospesi alcuni velivoli della collezione aeronautica. Sul fondo si nota la nave scuola *Ebe* con il gran pavese allestito. Positivo b/n, AFMUST

Un'altra vita

Il Conte Biancamano tra servizio, musealizzazione e ricordi di chi lo ha vissuto

Marco Iezzi

Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci

Nelle collezioni dedicate ai trasporti navali del Museo Nazionale Scienza e Tecnologia, il *Conte Biancamano* riveste particolare importanza quale unico elemento superstite, a livello internazionale, della flotta dei grandi transatlantici italiani. Nei suoi trentacinque anni di attività, dal 1925 al 1960, l'oggetto conosce fasi diverse: la stagione apicale dei transatlantici come servizio di linea, a cavallo tra le due guerre; l'impiego militare per la movimentazione di truppe durante il secondo conflitto mondiale; la riconversione postbellica a uso civile. In questo arco temporale, il sistema nazionale e internazionale dei trasporti subisce trasformazioni profonde e, nella seconda metà del Novecento, vede una marginalizzazione del ruolo dei transatlantici che nel 1975 conduce alla chiusura del servizio. La musealizzazione del *Conte Biancamano*, nell'ampia porzione selezionata a fini museali al momento della dismissione, con l'impegno a riassemblaggio delle strutture e la ricollocazione degli arredi originali, nei primi anni Sessanta del Novecento si intreccia alla nascita del Padiglione Aeronavale e alla complessa evoluzione della sede museale dopo lo slancio della Ricostruzione. La dimensione espositiva, premessa e fulcro di iniziative di valorizzazione rivolte a differenti tipi di pubblico, ulteriormente potenziata dalla fruibilità online, ha reso il *Conte Biancamano*, dall'inaugurazione del 1964 ad oggi, un punto di accumulazione di esperienze e testimonianze [fig. 1]. Se l'esplorazione dell'oggetto permette a generazioni sempre nuove di conoscere il transatlantico oltre gli stereotipi cinematografici, la sua semplice presenza catalizza ricordi di viaggio e di vita, degli ultimi passeggeri e dei loro familiari, che arricchiscono la conoscenza della nave e delle sue funzioni, e restituiscono in modo vibrante il significato del viaggio in transatlantico.



1 Visto dal *Biancamano*: apice e declino del transatlantico nel sistema dei trasporti

Nel sistema internazionale dei trasporti di linea, il transatlantico – destinato ai passeggeri, ma utilizzato anche per servizi postali e merci grazie alla capienza delle stive – si afferma a partire dalla metà dell'Ottocento e mantiene la leadership nei viaggi intercontinentali per oltre un secolo. Le sue origini (di difficile individuazione per la pluralità delle rotte e delle soluzioni adottate, tra propulsione a vela e ibrido vela-vapore) sono connesse all'esigenza di collegamenti regolari tra il vecchio continente e i territori coloniali, attraverso gli oceani. Lo sviluppo del transatlantico conosce massimo impulso in Gran Bretagna, con la flotta di *ocean liner* più consistente a livello mondiale e rotte attraverso tutti gli oceani, ma è notevole anche in Italia, Paese di lunga tradizione navale, con servizi focalizzati principalmente sulla traversata dell'Atlantico e navi divenute icone per velocità, stile e comfort di viaggio. L'apice di questa evoluzione si concentra tra le due guerre, con l'entrata in servizio dei *Conti* (Eliseo, *infra*): *Conte Rosso* (1922), *Conte Verde* (1923) e *Conte Biancamano* (1925), a cui seguono il *Conte Grande* (1928) e il *Conte di Savoia* (1932) (Eliseo, *infra*). Mentre le prime tre navi sono realizzate dai cantieri scozzesi William Beardmore & Co., di Dalmuir (Glasgow), le successive, ordinate agli albori delle politiche autarchiche, vengono costruite in diversi cantieri italiani. L'armatore dei Conti è il Lloyd sabaudo fino al 1932, quando si fonde con Navigazione generale italiana e Cosulich line per dar vita alla Italia flotte riunite (Eliseo, *infra*). Successivamente, *Conte Rosso*, *Conte Verde* e *Conte Biancamano* passeranno al Lloyd triestino che li impiegherà sulle rotte con l'Estremo Oriente (Eliseo, Miller 2004, 61). Questi transatlantici, con le loro crescenti dimensioni (dalle 18.000 tonnellate di stazza lorda del *Conte Rosso* alle 24.000 del *Biancamano* alle 50.000 del *Conte di Savoia*), una capienza dai 1.500 ai 2.200 passeggeri (Registro italiano 1923-32), gli allestimenti curati da firme prestigiose dell'architettura e del

design (Margozzi 2016, 87), e i numerosi servizi (ristorazione, spazi comuni, intrattenimento) costituiscono la punta di diamante di una flotta di decine di navi che operano principalmente tra i porti di Genova e Napoli, New York, Montevideo e Buenos Aires, a cui si aggiungono numerosi scali come Barcellona, Gibilterra, Boston e Rio de la Plata. Come mezzi di linea, questi transatlantici servono a molteplici fini: trasferimento di manovalanza specializzata che lascia l'Europa su richiesta dei Paesi di destinazione, viaggi d'affari e viaggi diplomatici, riconciliamento familiare, rimpatrio volontario e forzato. Il loro ruolo è centrale nei processi di emigrazione e la loro concezione è modellata da normative quali l'Immigration Act del 1917 e l'Emergency Quota Act del 1921, che determinano un inasprimento delle regole di ammissione negli Stati Uniti d'America e un innalzamento degli standard igienico-sanitari in ingresso, con specifiche ricadute sul numero di passeggeri imbarcabili in ragione della stazza lorda della nave, sul numero e l'allestimento dei servizi igienici, sull'articolazione degli spazi e così via. Ai viaggi di linea si aggiungono i servizi speciali a noleggio svolti per il governo a ridosso della seconda guerra mondiale: trasporto delle truppe verso le colonie italiane e crociere propagandistiche per far conoscere le colonie ai cittadini italiani. In termini di movimento persone, è stato stimato che il solo *Conte Biancamano*, nei trentacinque anni di attività, ne abbia trasportate centinaia di migliaia tra civili e militari. Nel periodo tra le due guerre, i transatlantici in Italia s'inseriscono in un sistema di mobilità che vede il massimo sviluppo delle ferrovie, con una rete complessiva di oltre 20.000 km (Istat 1968, tav. 68) tra grandi dorsali e collegamenti interni, un valore che sarà drasticamente impattato dal conflitto e tornerà a contraddistinguere il sistema solo dagli anni Duemila (Maggi 2012, 103). Con la ferrovia si raggiungono le grandi città e di lì i due porti citati, riferimento per gli imbarchi al

nord e nel centro-sud. Il trasporto su gomma è ancora un fenomeno limitato, con sole 85.000 autovetture circolanti in Italia nel 1925 (Istat 1968, tav. 68). Seppur in espansione e animato da uno spirito di sperimentazione sulla velocità, con la realizzazione di una delle prime autostrade al mondo tra Milano e Varese nel 1924 (Maggi 2009, 110-11; Moraglio 2002, 15), non entra in connessione con la dinamica dei porti e degli imbarchi se non marginalmente. L'aviazione in questa epoca è appannaggio quasi esclusivamente militare, utilizza campi di volo remoti, e non ha possibilità tecnologiche, di mezzi e di rete, per traversate atlantiche.

A livello internazionale, l'unica alternativa al transatlantico, ma solo per viaggi di lusso, è il servizio di linea operato dalla Agenturen der Hamburg - Amerika Line con i dirigibili della *Deutsche Zeppelin* (Meyer 1996, 124), tra Germania e il sud America, dal 1931 al 1937. Il collegamento con l'aeromobile si svolge in alcuni giorni contro le settimane richieste dal viaggio in nave, ma il servizio non avrà modo di svilupparsi perché l'incidente occorso all'*Hindenburg* il 6 maggio del 1937, pur non avendo riferimenti diretti con la linea transatlantica, decreterà la fine dei dirigibili. Nel periodo bellico il servizio di linea viene sospeso e i transatlantici, insieme ai loro equipaggi, sono impiegati dalla Marina militare italiana nell'ambito dei trasporti soprattutto con finalità di movimentazione delle truppe e di sbarramento dei porti. Anche per questo motivo, la gran parte di essi subisce danni irreparabili durante il conflitto.¹ Nel 1948, il *Conte Biancamano* e il *Conte Grande*, requisiti degli Stati Uniti d'America presso Panama nel 1940, e ribattezzati *Hermitage* e

Monticello, vengono restituiti all'Italia con altre dodici navi.² Le condizioni dei sistemi di propulsione a nafta, degli organi di governo e dello scafo consentono il reintegro delle navi nel servizio di linea a partire dall'anno successivo, ma con caratteristiche del tutto rinnovate in termini di allestimenti e di servizi ai passeggeri. Da quel momento la flotta conosce una nuova fase espansiva, che tuttavia non arriva a eguagliare i traguardi dell'epoca precedente né in termini quantitativi né di prestigio del tipo di trasporto. Il sistema di trasporti in cui il transatlantico è ora inserito va assumendo, in Italia e nel mondo, nuovi tratti: motorizzazione di massa, sopravvento del sistema stradale e autostradale su quello ferroviario, anche nel trasporto merci, e sviluppo dell'aviazione civile sulle basi poste dal forte impulso bellico alle infrastrutture, alla capacità e al raggio d'azione dei velivoli. In questo scenario s'inserisce la nascita delle compagnie di bandiera e, dal 1959, l'implementazione dei collegamenti transatlantici, inaugurati dalla tratta Parigi-Londra-New York (Ludovico 1962, 312). In Italia, le limitazioni allo sviluppo di settori tecnologici strategici imposte dai trattati di Parigi del 1947, insieme alla forza della tradizione cantieristica, prolungano la prospettiva di utilizzo dei transatlantici. Così, nel 1960, al *Conte Biancamano* e al *Conte Grande*, ormai in dismissione, subentra la *Leonardo da Vinci*, affiancata nel 1965 dalle gemelle *Michelangelo* e *Raffaello*. La stagione dei transatlantici si conclude in Italia dieci anni dopo, complice la riduzione dei prezzi del biglietto aereo con l'ingresso dei nuovi jet Boeing 747 nel servizio di Alitalia, a partire dal 1970 (Maggi 2009, 193), e l'aumento dei prezzi dei carburanti con le crisi energetiche a partire dal 1973.

¹ Il *Conte Biancamano*, il *Conte Grande*, il *Saturnia* e il *Vulcania* furono le uniche navi sopravvissute alla Seconda guerra mondiale.

² National Archives Catalog, *White House Press Release, Executive Order Number 9935*, 16 marzo 1948. <https://catalog.archives.gov/id/284840863>.

2 Musealizzare il *Biancamano*: dalla dismissione al rimontaggio nel Padiglione in costruzione

L'acquisizione del *Conte Biancamano* da parte del Museo si colloca in una più ampia dinamica di espansione delle collezioni e degli spazi espositivi dedicati ai trasporti, dopo l'esposizione delle raccolte del Civico museo navale didattico nel 1953 e la *Mostra storica dei trasporti* del 1954. Questa seconda esperienza, realizzata per documentare i trasporti in un'ottica evolutiva ed encyclopedica, invade letteralmente ogni spazio disponibile dell'Edificio Monumentale di via San Vittore, dalle sale interne ai chiostri, impone la costruzione di un padiglione aeronautico (poi convertito in Padiglione Ferroviario) per importanti oggetti della storia del volo e altri mezzi imponenti, e richiede perfino l'uso delle aree esterne per la posa di binari dedicati a carrozze e motrici ferroviarie e tramvarie (Museo Nazionale delle Scienze e della Tecnica 1954, 37-43). La necessità di nuove e più ampie aree espositive, con minori vincoli di accesso per i grandi oggetti, si rafforza negli anni successivi, via via che le sezioni temporanee della mostra vengono trasformate in permanenti o eliminate per dare spazio ad altre collezioni. La Direzione del Museo inizia così a pianificare, con il comune di Milano, un ampliamento della sede affidando il progetto all'architetto Egizio Nichelli (Redemagni, *infra*). L'elaborato, presentato nell'estate del 1958, prevede l'edificazione di 14 nuovi padiglioni tematici e coinvolge l'intera superficie da via degli Olivetani a via Olona e da via San Vittore fino quasi a via Vico, eccettuati gli spazi a uso religioso del complesso di San Vittore al Corpo [fig. 2]. Parallelamente al progetto architettonico, si studiano le necessità di ogni raccolta.

Le relazioni del 1958 indicano spiccate esigenze logistiche per le collezioni Trasporti e in particolare per quelle aeronautiche e navali al fine di ricomprendere in un'organizzazione unitaria la raccolta del Civico museo navale didattico e la raccolta del Museo³ in corso di formazione. Alcune resistenze burocratiche ritardano la stesura dell'accordo di gestione della raccolta civica fra le due amministrazioni, motivando ulteriormente il Museo a implementare la propria. In uno schema di organizzazione dei contenuti, presumibilmente risalente al 1960, si prevede che le collezioni navali trovino spazio in tre piani di un nuovo edificio: al piano terra, l'evoluzione della nave; al primo interrato le architetture, le attrezzature e le macchine navali; al secondo interrato le armi navali nel tempo e la storia della Marina militare.⁴ Su queste basi, nel corso del 1960, il personale del Museo effettua una serie di sopralluoghi per valutare nuove acquisizioni in ambito navale. In particolare, grazie all'interessamento da parte del capo di Stato Maggiore della Marina, Corso Pecori Girardi, vengono visitati arsenali e depositi. Particolarmente utile risulta la visita al Museo Tecnico Navale e all'Arsenale di La Spezia, dove è possibile reperire beni e materiali originali di navi poste in demolizione presso i cantieri locali:⁵

In un angolo dell'arsenale di La Spezia, in località Marola, erano in demolizione la corazzata Andrea Doria, la nave-scuola per nocchieri Ebe, la Cassiopea nonché diverse altre unità. Le ultime due navi erano state messe in vendita dalla Marina: si fece strada a

³ ASMUST, Allestimento sezioni museali, materiali preparatori, b. 3, fasc. *Piani di ampliamento e sviluppo del Museo 1947-1962*. Elenco delle sezioni, 1958.

⁴ ASMUST, Allestimento sezioni museali, materiali preparatori, b. 3, fasc. *Piani di ampliamento e sviluppo del Museo 1947-1962*. Promemoria, 1960.

⁵ ASMUST, Corrispondenza II serie, b. 157, fasc. Pecori Girardi. Lettera, 17 giugno 1960.

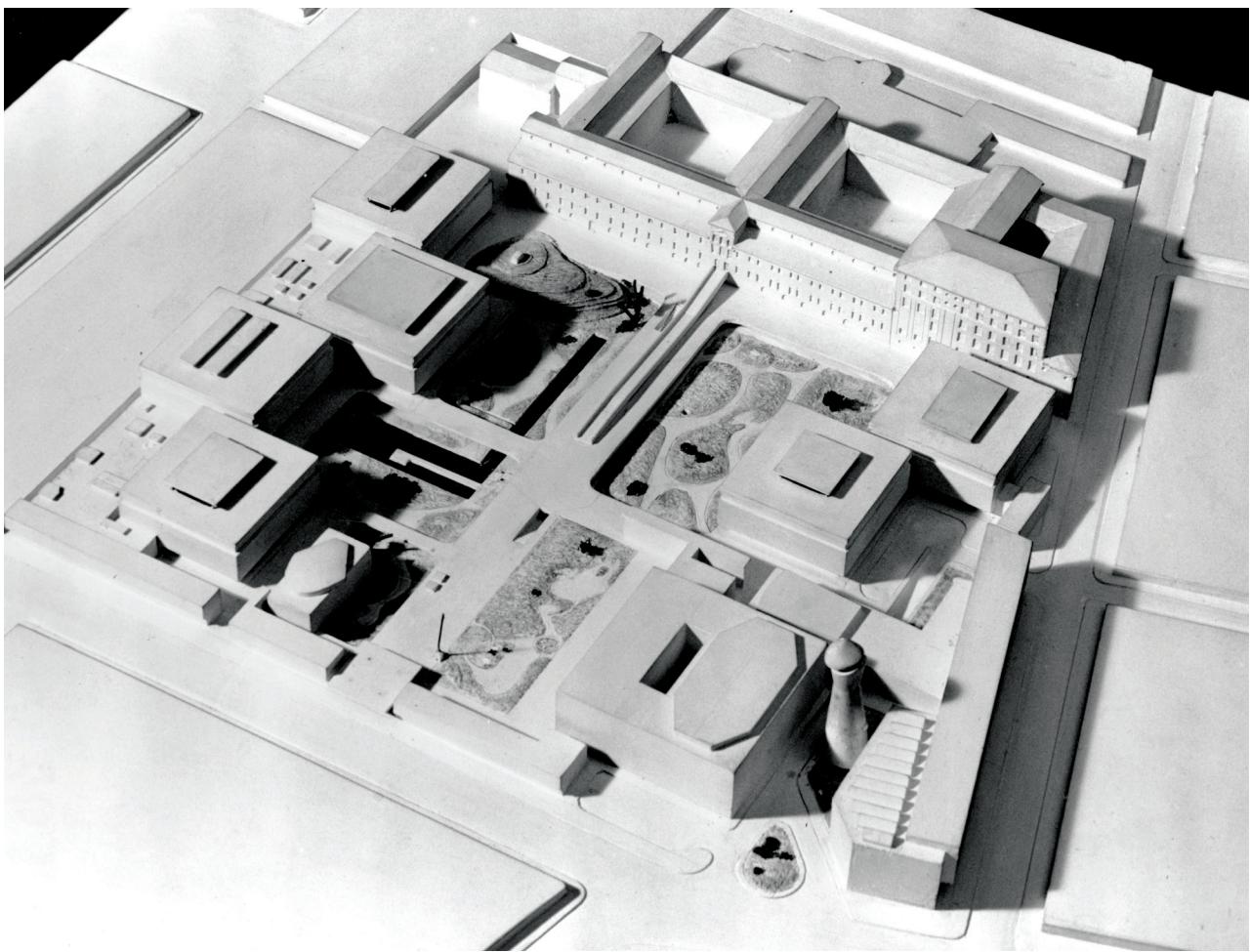


Figura 2 Plastico del progetto di ampliamento del Museo presentato da Egizio Nichelli nell'estate del 1958. Dall'edificio monumentale 14 nuovi edifici, ideati per ampliare le esposizioni tematiche, si sviluppano verso via Olona. AFMUST

quel punto l'intenzione di acquisire qualche pezzo al vero e - perché no? - l'intera nave-scuola *Ebe*. Poter esporre una vera nave sarebbe stato senz'altro un avvenimento eccezionale per il Museo, aumentandone l'attrattiva culturale e spettacolare. In Italia, peraltro, non si era mai pensato a trasformare una nave in un museo, nonostante secolari tradizioni marinare; esempi del genere si trovavano invece in Gran Bretagna, negli Stati Uniti, in Svezia, in Germania e in Norvegia, seppure in numero limitato. (Curti 2000, 73)

L'ipotesi di musealizzare l'intera nave scuola *Ebe*, un brigantino goletta del 1921, rappresenta il primo decisivo passo verso la realizzazione di un Padiglione Aeronavale più grande di quello inizialmente previsto. A favore dell'operazione contano avvenimenti di spicco nel panorama internazionale, quali la musealizzazione del clipper *Cutty Sark* al Maritime Museum di Londra nel 1954 o il recupero del vascello *Wasa* a Stoccolma, che si concluderà nel 1961, ma anche l'esperienza di Guido Ucelli, il cui nome nel panorama culturale nazionale è legato indissolubilmente al recupero e alla musealizzazione delle navi romane a Nemi negli anni Trenta del Novecento. La complessità del trasporto e del rimontaggio della nave scuola *Ebe* richiede numerosi sopralluoghi a La Spezia, ed è proprio questa circostanza a originare l'occasione per l'acquisizione del *Conte Biancamano*. Negli stessi mesi, infatti, la Società di navigazione Italia decide di accantonare questo transatlantico e il *Conte Grande*. Quest'ultimo viene noleggiato dal Lloyd triestino per un'ultima crociera in Australia di circa un anno, mentre il *Conte Biancamano* è perciò inviato direttamente a La Spezia per la demolizione, poiché nel suo ultimo viaggio (20 marzo-27 aprile

1960) Genova-New York-Genova presenta gravi avarie ai motori. Il transatlantico si trova al largo del porto proprio durante uno dei sopralluoghi del personale del Museo, che ne valuta immediatamente l'acquisizione così da affiancare alla nave scuola *Ebe* un oggetto dalle caratteristiche più moderne sotto il profilo storico e costruttivo. Il *Conte Biancamano*, con i suoi arredi completamente rivisti nella ricostruzione postbellica dai più grandi architetti navali italiani dell'epoca (Romano Boico, Aldo Cervi, Vittorio Frandoli, Umberto Nordio, Emanuele Luzzatti, Gio Ponti, Gustavo Pulitzer, Nino Zoncada e altri) rappresenta una sintesi di capacità tecniche, artistiche e industriali del Paese. Musealizzarne una parte significativa risponde pienamente alle esigenze museologiche e museografiche del nuovo padiglione navale, che da progetto avrebbe dovuto ospitare una plancia di comando moderna, cabine passeggeri antiche e moderne, una sala RT e le sale timonerie antiche e moderne.⁶ Si decide quindi il taglio e il trasporto a Milano di quattro ponti, dal tetto della tuga di pilotaggio, al sottostante Ponte del Sole, con gli arredi della plancia di comando; il Ponte delle Lance, con alcune cabine, e infine la Sala delle feste di prima classe sul Ponte Passeggiata. Già nei primi giorni del 1961 diverse tonnellate di acciaio alla rinfusa sono pronte per essere inviate a Milano per il rimontaggio.⁷ Il lamierato esterno e i bagli di appoggio dei ponti vengono tagliati e venduti al Museo dalla Società marittima terrestre, incaricata della pesatura e del trasporto. Il materiale ferroso viene acquistato a 70 lire/kg, mentre gli altri metalli, principalmente bronzo e ottone, a 700 lire/kg. Attrezzi e strumenti vengono acquistati a forfait: ad esempio due lance di salvataggio a 400.000 lire, un radar piccolo, un radiogoniometro e una girobussola

⁶ ASMUST, Allestimento sezioni museali, materiali preparatori, b. 3, fasc. *Piani di ampliamento e sviluppo del Museo 1947-1962*. Promemoria, 1960.

⁷ ASMUST, *Biancamano*, materiale tecnico piante disegni, b. 2, fasc. 23. Materiale proveniente dalla demolizione della t/n *Conte Biancamano*, 19 novembre 1960.

Tancre di Atti n. 212

COPIA PER USO INTERNO AMM.^V

MR/mr
3278/DEM

Spett.le
MUSEO NAZIONALE DELLA SCIENZA
E DELLA TECNICA
Via S. Vittore 21
M I L A N O

I635

Genova, 19 Novembre 1960

Materiale proveniente dalla demolizione della T/n "CONTE BIANCAMANO"

N. 2 lance di salvataggio a forfait	L.	400.000,-
N. 1 Radar piccolo ("	
N. 1 Cirabussola ("	1.350.000,-
N. 1 Radio goniometro("	
Materiali vari ("	
	L.	1.750.000,-
I.G.E. 3,30%	"	57.750,-
Total	L.	1.807.750,-
		S.E.8.0.

I.G.E. di L. 57.750 pagata con versamento
N. 371..... in data 23/11/60 a favore
del c/c Postale N. 4/170 intestato
Primo Ufficio I.G.E. di Genova.

Figura 3

Documento dattiloscritto a uso interno amministrativo
che descrive il materiale proveniente dalla demolizione
del Conte Biancamano e relativa stima economica,
19 novembre 1960. ASMUST, Biancamano, materiale
tecnico piante disegni, b.2, fasc.23.

a 1.350.000 lire.⁸ Gli oltre cento blocchi di lamiera e i trecento elementi di arredo, per un peso complessivo di centinaia di tonnellate, giungono a Milano per mezzo di autotreni [fig. 3].

Il 10 aprile 1962 (Curti 2000, 80) inizia il montaggio del *Conte Biancamano* all'interno del Padiglione Aeronavale, il cui edificio è quasi completato. Le operazioni durano circa due anni, di cui uno per la struttura e uno per gli allestimenti e gli arredi interni, e si basano su dettagliati ritratti a matita, eseguiti a La Spezia, che mostrano la collocazione e in alcuni casi la denominazione o la funzione di ogni strumento e arredo. L'enorme lavoro restituisce fisionomia alla porzione più rappresentativa del transatlantico: la vedetta, la plancia di comando con sala nautica, la cabina radiotelegrafica, gli alloggi del comandante e del vice-comandante, alcuni appartamenti di prima classe, seppur incompleti negli arredi, e il salone delle feste di prima classe. Quest'ultimo viene fedelmente ricostruito con il pavimento inclinato, necessario ad aumentare la resistenza al moto ondoso, e con l'installazione a soffitto del fregio di Marcello Mascherini, ideato per velare l'impianto d'illuminazione della sala lasciando al contempo filtrare la luce, dedicato al mito di Giasone e degli Argonauti alla ricerca del Vello d'oro. Nella sala, al posto originariamente occupato dall'orchestra, viene inserito un grande modello dell'intero transatlantico e diverse vetrine con immagini dell'imbarcazione in navigazione e degli arredi interni nelle due versioni del 1925 e del 1949. Oltre alla ricostruzione degli ambienti, il progetto di musealizzazione del *Biancamano* prevede apparati attivi per suscitare un'impressione nel pubblico non specialista, secondo la concezione di museo 'vivente', rivolto a tutti, alla base

dell'ente (Canadelli 2016, 99-100). Si tratta in particolare dell'antenna radar installata sul *Conte Biancamano* dalle forze armate statunitensi, che viene rimontata sul tetto della tuga e messa in continuo movimento, pur senza reale funzionalità. Un discorso a parte riguarda il riallestimento della sala radio, che proviene in realtà dal transatlantico *Venezuela*, della società di navigazione Grimaldi Lines, accantonato nel 1962 e dismesso sempre a La Spezia. A questa attribuzione si è giunti rilevando alcune incongruenze rispetto ai disegni in pianta del riallestimento postbellico eseguito a Monfalcone,⁹ e analizzando alcuni schizzi, presi sul *Venezuela* prima della dismissione, che ricostruiscono l'ambiente in pianta e in alzato [figg. 4a-b].¹⁰ Diversi dettagli svelano l'intento di ricostruire una sala radio del tutto funzionante. Nel 2009, in particolare, è stato possibile appurare la presenza di un traliccio navale sul tetto del Padiglione, in corrispondenza alle torri di trasmissione della sala radio: un'installazione presumibilmente deputata, considerate le geometrie dei fori presenti sul soffitto dell'edificio, alla stesura di antenne filari per la propagazione del segnale radio. La musealizzazione dell'oggetto, come la realizzazione dell'edificio, segue ritmi concitati, con necessità di adattamenti in corso d'opera e scelte, anche significative, non sempre documentate. Tra le questioni interpretative ancora aperte, vi è ad esempio l'orientamento delle due grandi navi, che risultano perpendicolari all'ingresso del Padiglione, con conseguente perdita di quella spettacolarità spesso cercata nell'allestimento dei grandi musei. Una possibile spiegazione si evince dai progetti di ampliamento implementati tra il 1958 e 1960, dove i molteplici padiglioni previsti sono affacciati su una sorta

⁸ ASMUST, *Biancamano*, materiale tecnico piante disegni, b. 2, fasc. 23. Materiale proveniente dalla demolizione della t/n *Conte Biancamano*, 19 novembre 1960.

⁹ ASMUST, *Biancamano*, materiale tecnico piante disegni, b. 2, fasc. 21. Disegno nr. 3, PONTE SOLE (13 aprile 1953).

¹⁰ ASMUST, *Biancamano*, materiale tecnico piante disegni, b. 2, fasc. 17. Stazione RT Venezuela.

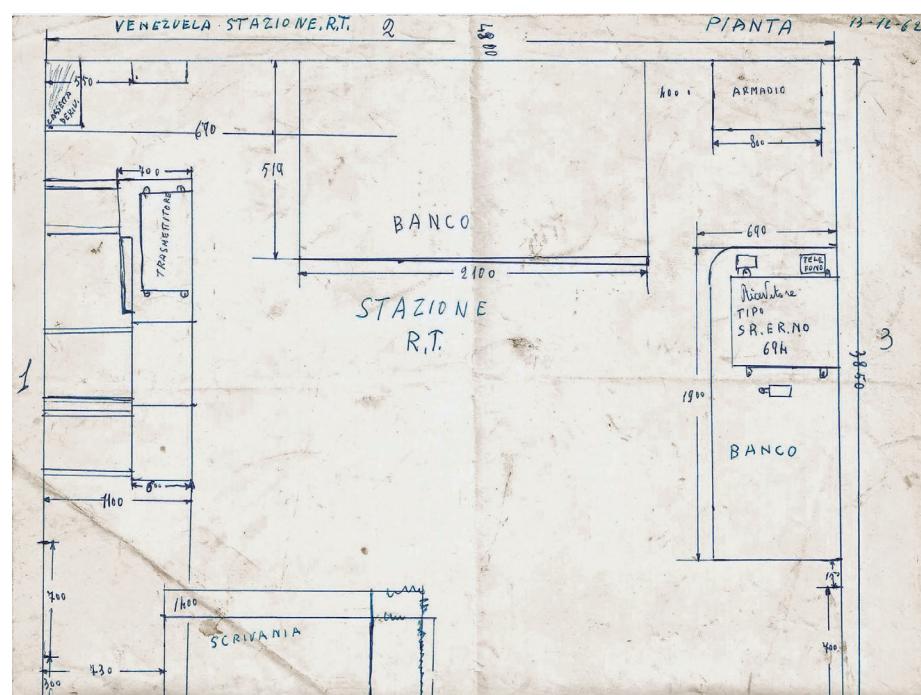
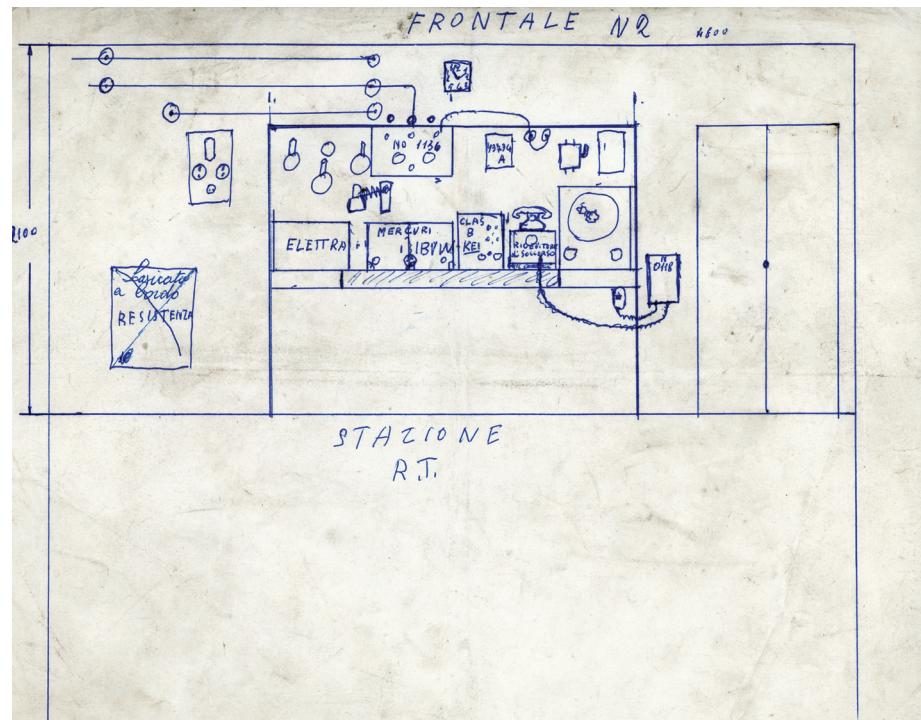


Figure 4a-b
Disegni riportanti, in alzato e in pianta, la disposizione degli arredi e la nomenclatura delle attrezzature nella stazione RT della nave *Venezuela* datata 13 dicembre 1962. ASMUST, *Biancamano*, materiale tecnico piante disegni, b. 2, fasc. 17



Figura 5 Il Presidente della Repubblica Antonio Segni visita la sala di pilotaggio del Conte *Biancamano* accompagnato dal presidente del Museo Guido Ucelli durante l'inaugurazione del Padiglione Aeronavale, 12 aprile 1964. AFMUST

di decumano centrale. Secondo questa logica, l'accesso al Padiglione sarebbe risultato frontale rispetto ai due grandi oggetti, offrendone una visione molto più suggestiva. Il Padiglione Aeronavale è però l'unico edificio pianificato a essere effettivamente realizzato, e con importanti modifiche rispetto al progetto originale dettate principalmente da carenza di fondi (Redemagni, *infra*). Le esigenze di ampliamento del Museo si confrontano con uno sforzo economico di grande rilievo e con la necessità di spazi da

parte della città in piena espansione: nodi anche relazionali la cui soluzione è minata dalla morte di Guido Ucelli, che si spegne nell'agosto del 1964. La sua scomparsa non segna solo le sorti del progetto degli edifici, e il completamento dei piani interrati del Padiglione Aeronavale, ma incide anche sul fronte delle raccolte e delle esposizioni navali. Nel caso del *Conte Biancamano*, rimangono in sospeso il completamento degli alloggi di prima classe e, come indicato, l'attivazione della sala radio.

3 A bordo del *Biancamano*: dall'entusiasmo dei visitatori alla memoria dei passeggeri

Con la musealizzazione, per il *Conte Biancamano* si apre una nuova fase caratterizzata soprattutto da dinamiche di fruizione connesse all'evoluzione dell'istituzione, e arricchita, in anni recenti, dalla dimensione della memoria attraverso le testimonianze da parte di persone entrate in contatto con l'oggetto durante il suo servizio attivo. Il 12 aprile 1964 il Padiglione Aeronavale viene ufficialmente inaugurato alla presenza del Presidente della Repubblica Antonio Segni. La visita inaugurale tocca naturalmente gli oggetti che hanno richiesto massimo sforzo logistico ed economico per essere recuperati e musealizzati, come la nave scuola *Ebe* e il transatlantico *Conte Biancamano* [fig. 5]. Da quel momento, l'oggetto viene visitato da personalità e rappresentanti delle istituzioni civili e militari, da singoli cittadini in visita libera al Museo, da scolaresche e altri gruppi accompagnati. Tra gli elementi di maggiore richiamo, la sala di pilotaggio con le sue attrezzature, le scialuppe di salvataggio conformi ai regolamenti SOLAS (Safety of life at sea), nati nel 1914 per evitare disastri navali come quello del *Titanic*, e l'antenna radar. Anche se non sono mai state effettuate attività di tracciamento del pubblico o interviste strutturate ai visitatori

del *Biancamano*, le ragioni di questo particolare interesse sono probabilmente da rinvenire nell'accessibilità di luoghi tecnici normalmente preclusi ai viaggiatori, nella curiosità per la vicenda del *Titanic*, e nella fascinazione esercitata dagli apparati attivi. Se per le prime decadi non c'è evidenza di visite guidate ai locali più interni, dalla fine degli anni Novanta, i gruppi vengono accompagnati non solo alla plancia di comando, ma anche all'alloggio del primo comandante, con bagno privato. Questa dinamica esplorativa rientra nel potenziamento dell'offerta museale connesso alla nascita dei Servizi educativi, che in una prima fase sviluppano attività laboratoriali e di visita orientate a una fruizione integrata del Museo. Nel 2001, sopraggiunta la necessità di adeguare tutte le aree visitabili a nuove norme sulla sicurezza degli spazi pubblici, la fruizione della plancia di comando e degli ambienti interni viene limitata a circostanze specifiche, come i compleanni del Museo, la Notte europea dei ricercatori e delle ricercatrici, e altri eventi di grande richiamo che contraddistinguono lo sviluppo del settore Comunicazione con la trasformazione dell'ente in Fondazione. Più variegato, invece, l'impiego della Sala delle feste, aperta da subito ai gruppi e ai singoli



Figura 6
La Sala delle feste con poltrone verdi a strapuntino rivolte verso lo schermo utilizzato per attività convegnistiche.
L'arredo rimarrà tale fino alla fine degli anni Novanta
del XX secolo. Diapositiva a colori. AFMUST

visitatori ma utilizzata anche per attività convegnistiche¹¹ e successivamente anche per mostre e altre manifestazioni tecniche (Lini, Sutera 1997, 22) [fig. 6].

Questa porzione del transatlantico non è toccata dalla necessità di adeguamento e rimane costantemente visitabile, anche con percorsi trasversali, che privilegiano il confronto tra raccolte diverse per uno sguardo relazionale sulle collezioni, secondo un approccio promosso dallo staff curatoriale. Una nuova finestra di sperimentazione e di visibilità (anche) per le istituzioni culturali si apre a cavallo del millennio con la diffusione della rete internet. Il Museo, attraverso iniziative quali la realizzazione del

sito web, la creazione di un laboratorio interattivo per le scuole in visita e l'implementazione di progetti online dedicati alle collezioni, si pone in prima linea in questo contesto di esperienze, volte a saggiare le possibilità del mezzo e contemporaneamente a estendere il raggio di comunicazione. Attraverso le pagine web dedicate agli oggetti in esposizione, il *Conte Biancamano* può essere raggiunto da internauti di ogni angolo del pianeta, e questa circostanza apre nuove possibilità anche dal punto di vista della raccolta di testimonianze sull'oggetto.

A partire dagli anni Duemila, il Museo riceve molteplici e insperati contatti da parte di ex passeggeri, o delle

¹¹ Si tratta inizialmente di iniziative volte a rafforzare i rapporti con realtà territoriali del mondo della nautica, quali l'Associazione nazionale marinai d'Italia, la Lega navale italiana, e vari gruppi di appassionati di modellismo navale.

loro famiglie. Queste testimonianze hanno contribuito a una migliore conoscenza del transatlantico, soprattutto per quanto riguarda l'articolazione degli ambienti, l'organizzazione del tempo durante la navigazione e la strutturazione del servizio ai passeggeri per le classi meno abbienti. È stato ad esempio possibile conoscere l'esistenza di spazi tecnici e aree passeggeri di minor pregio architettonico, non compresi nella porzione musealizzata, né mappati all'interno della documentazione conservata negli archivi del Museo, come le plurime cucine e infermerie, le tre piscine, distinte per classi di viaggio, il piccolo cinema per la prima e la seconda classe e i piccoli salotti d'intrattenimento realizzati con arredi effimeri nei saloni principali. È stato possibile ricostruire istantanee di viaggio, soprattutto sulla dimensione conviviale: da vere e proprie feste, come quella che si svolgeva all'aperto per il passaggio dell'Equatore, a momenti di grande semplicità, come il gioco della corsa con cucchiaio e patata, che impegnava i passeggeri di prima classe direttamente nel salone delle feste, e altre attività di carattere sportivo, dalle corse a ostacoli al tiro al piattello, predisposte sui ponti per le diverse classi. Da alcune descrizioni è stato possibile evincere informazioni sul servizio, che presentava caratteristiche alberghiere - con vitto, pulizie e rifacimento delle stanze - anche per la terza classe. Nel complesso, i racconti, le fotografie e i souvenir, raccolti a bordo o durante le tappe della navigazione, restituiscono un caleidoscopio di esperienze e di emozioni legate al viaggio in transatlantico dove assume un valore centrale la dimensione della relazione: quella vissuta con i compagni di viaggio, o quella attesa con chi si troverà dall'altra parte dell'oceano. Un primo esempio è legato a Filomena Tranquillo e Theodor Raia, due statunitensi che nel 2007 visitano il Museo e si avvicinano al transatlantico durante i lavori in corso

per un allestimento. Sollecitati dal personale, mostrano un biglietto di viaggio della traversata atlantica eseguita nel 1956, da New York a Napoli. All'epoca del viaggio erano ragazzi appena diplomati. Ognuno di loro si stava recando dai propri parenti in Italia per visitare il Paese d'origine della famiglia. All'imbarco erano l'uno per l'altra due sconosciuti ma, complice la traversata galeotta, nel 1957 si sposano. Per il cinquantesimo anniversario di nozze, decidono di tornare in Italia e di visitare la nave. In quella circostanza donano al Museo il biglietto del viaggio e la loro storia. Un secondo esempio è quello di Giuseppina Albonico di Palmi in provincia di Reggio Calabria e Raffaele Giannico di Cosenza. In questo caso è il figlio, Giuseppe Giannico, che contatta il Museo per raccontare la vicenda dei genitori. Anche loro si sono conosciuti a bordo del *Conte Biancamano* tra il 30 aprile e il 10 maggio 1933, durante una crociera sulla rotta Siracusa-Tripoli-Napoli offerta dal governo italiano ai cittadini per far conoscere la colonia libica. Al Museo, in ricordo dei genitori, il signor Giannico dona documenti e ricordi di viaggio raccolti nelle varie tappe della crociera. Un terzo esempio riguarda l'imprenditore Luigi Lavazza, che nella primavera del 1934 parte con il *Conte Biancamano* alla volta di Rio De Janeiro. È diretto a San Paolo per un sopralluogo a delle tenute agricole con piantagioni di caffè. Durante la traversata redige un diario in cui descrive la vita a bordo, restituendo al lettore odierno il senso di un tempo di viaggio dilatato sia nella durata complessiva dello spostamento che nella scansione delle singole giornate. Nel 2017, i curatori del nascente Museo Nuvola Lavazza ci contattano rendendo nota l'esistenza del diario e chiedendo informazioni sul transatlantico all'epoca del viaggio. Un ultimo esempio riguarda Cleofe Poiana, di Povoletto, in provincia di Udine, che offre al Museo la sua testimonianza diretta.¹² Racconta

12 Testimonianza conservata dal Museo; incontro online con Marco Iezzi, Paola Redemagni e Chiara Ronchi, 20 aprile 2023.



Figura 7
I coniugi Cleofe Poiana
e Gelindo Rossi sul molo
di Buenos Aires nel 1952 davanti
alla prua del *Conte Biancamano*,
al loro primo incontro
dopo aver contratto il matrimonio
per procura. Positivo b/n,
collezione privata Cleofe Poiana

del viaggio compiuto sul *Conte Biancamano* nel 1952 da Genova a Buenos Aires. Rimasta orfana di entrambi i genitori in tenera età, viene allevata dai nonni in una famiglia di mezzi limitati, dove il sostentamento ruota intorno alla gestione di una locanda. Per migliorare le sue prospettive, decide di contrarre un matrimonio per procura. L'ufficio amministrativo le assegna come consorte un connazionale di origini friulane, Gelindo Rossi, emigrato in Argentina nel 1949. La ragazza lascia il Paese per la prima volta, imbarcandosi con la speranza, e principale preoccupazione, che ad attenderla dall'altra parte ci sia effettivamente qualcuno. Viaggia in cabina

multipla di terza classe con altre tre ragazze, conosciute a bordo, tutte con storie analoghe: sono dirette in punti diversi dell'Argentina e resteranno in contatto per diverso tempo, senza però mai ritrovarsi. Tra i principali ricordi di viaggio, e motivo di stupore della signora Poiana, il fatto che, per la prima volta, qualcuno cucini e rassetti per lei, e che perfino i momenti di svago prevedano un'organizzazione da parte dall'equipaggio. Giunta a destinazione, trova ad attenderla il marito, arrivato al molo con il fotografo per scattare una foto di coppia quale simbolico inizio della loro storia di famiglia: l'immagine li ritrae davanti alla prua del *Conte Biancamano* [fig. 7].

In conclusione, è possibile individuare alcune linee di lavoro per una più completa ricostruzione del *Conte Biancamano* nella sua dimensione materiale e immateriale. Nel primo caso si tratta di considerare la possibile presenza di materiali ancora non attribuiti al transatlantico all'interno di raccolte pubbliche e private. La speranza è che si possano in questo modo rinvenire alcuni elementi architettonici significativi, quali ad esempio la balaustra dello scalone centrale progettata da Marcello Mascherini e gli arredi disegnati da Gio Ponti per la seconda classe. Per quanto riguarda la dimensione orale, sarà interessante arricchire il quadro sulla vita in navigazione cercando di integrare, per quanto possibile in base al contesto anagrafico delle fonti, la prospettiva dei passeggeri con

quella del personale di bordo. Appare inoltre significativo aprire un canale con le comunità italiane in Argentina e Uruguay, in particolare a Buenos Aires e Montevideo, in quanto porti di destinazione delle rotte del *Biancamano*, e ugualmente, rispetto alle destinazioni statunitensi, effettuare ricerche presso gli archivi del National Immigration Museum a Ellis Island. Questo potrebbe permettere non solo di ampliare il ventaglio delle testimonianze sull'esperienza a bordo, ma anche di ricostruire in modo più organico il quadro delle motivazioni al viaggio e delle prospettive di vita oltre oceano, per una migliore comprensione del ruolo del *Conte Biancamano* nel fenomeno migratorio e nei collegamenti tra vecchio e nuovo continente.

Bibliografia

- Canadelli, E. (2016). «Le macchine dell'«ingegnere umanista»: il progetto museale di Guido Ucelli tra fascismo e dopoguerra». *Physis. Rivista internazionale di storia della scienza*, 51(1-2), 99-100.
- Curti, O. (2000). *Un Museo per Milano. Un protagonista racconta gli anni della nascita del Museo della Scienza*. Milano: Anthelios Edizioni.
- Eliseo, M.; Miller, W.H. (2004). *Transatlantici tra le due guerre: l'epoca d'oro delle navi di linea*. Milano: Hoepli.
- Istat (1968). *Sommario statistiche storiche dell'Italia, 1861-1965*. Roma. <https://www.istat.it/it/files/2011/03/sommariostatistichestoriche1861-1965.pdf>
- Lini, D.; Sutera, S., (a cura di) (1997). *Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica. Guida didattica*. Milano: SKIRA
- Ludovico, D. (1962). *L'aeroplano. Evoluzione dell'aeronautica. Introduzione all'astronautica*. Roma: ALI.
- Maggi, S. (2012). *Le Ferrovie*. Bologna: il Mulino.
- Maggi, S. (2009). *Storia dei trasporti in Italia*. Bologna: il Mulino.
- Meyer, P. (1996). *Luftschiffe. Die Geschichte der deutschen Zeppeline*. Bonn: Bernard & Gafe Verlag.
- Margozzi, M. (2016). «L'incanto del viaggio. Le decorazioni dei transatlantici». *Arte sulle Motonavi. Il varo dell'Utopia*. Chioggia: Il leggio.
- Moraglio, M. (2002). «Per una storia delle autostrade italiane: il periodo fra le due guerre mondiali». *Storia Urbana N°100*. Milano: FrancoAngeli.
- Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica (1954). *Mostra storica dei mezzi di trasporto*. Milano: Stabilimento poligrafico Colombi.
- REGISTRO ITALIANO – già Registro Navale Italiano (1923-32). *Libro registro / Registro italiano (R.I.) per la visita e la classificazione delle navi e dei galleggianti*. Genova: Stabilimento Pio-litografico Pietro Pellas.