

Un secolo di storie

Il transatlantico *Conte Biancamano*
al Museo Nazionale Scienza
e Tecnologia Leonardo da Vinci

a cura di
Giovanni Pietrangeli, Marco Iezzi



Edizioni
Ca' Foscari

Un secolo di storie

Disclosing Collections

Studies, Catalogues and Data
in the Arts and the Humanities

Series edited by
Holger Essler
Franz Fischer
Diego Mantoan

8



Edizioni
Ca' Foscari

Disclosing Collections

Studies, Catalogues and Data in the Arts and the Humanities

Editors-in-Chief

Holger Essler (Julius-Maximilians-Universität Würzburg, Deutschland)

Franz Fischer (Università Ca' Foscari Venezia, Italia)

Diego Mantoan (Università degli studi di Palermo, Italia)

Advisory Board

Jean-Baptiste Camps (École National des Chartes, Paris, France)

Paolo Cirio (Independent artist)

Mats Dahlström (Högskolan i Borås, Sverige)

Wiebke Denecke (Massachusetts Institute of Technology, USA)

Lisa Dieckmann (Universität zu Köln, Deutschland)

Amalia Levi (The HeritEdge Connection, Barbados; Universität Bonn, Deutschland)

Andrea Nanetti (Nanyang Technological University, Singapore)

Andrea Pelizza (Archivio di Stato di Venezia, Italia)

Elena Pierazzo (Université de Tours, France)

Dorit Raines (Università Ca' Foscari Venezia, Italia)

Marie Redmond (Trinity College Dublin, Ireland)

Rebekah Rhodes (Colección SOLO, España)

Peter Robinson (University of Saskatchewan, Canada)

Arianna Traviglia (Centre for Cultural Heritage Technology, Istituto Italiano di Tecnologia, Venezia, Italia)

Head Office

VeDPH Venice Centre for Digital and Public Humanities

Ca' Foscari University of Venice

Department of Humanities

Dorsoduro 3484/D, Calle Contarini, 30123 Venezia

dc_editor@unive.it

e-ISSN 2974-5748

ISSN 2974-5276

URL <https://edizionicafoscari.unive.it/it/edizioni/collane/disclosing-collections/>



Un secolo di storie

Il transatlantico

Conte Biancamano

al Museo Nazionale

Scienza e Tecnologia

Leonardo da Vinci

Non serve l'orizzonte salato del porto per sentire il respiro del mare. A volte basta entrare in un museo, posare lo sguardo su una paratia, su una cabina, su un oblò. Ed è lì, nel cuore di Milano, che il *Conte Biancamano* continua a raccontare la sua rotta. Una rotta che attraversa la storia d'Italia, le sue partenze e i suoi ritorni, le sue ambizioni e le sue ferite. Il Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci custodisce da oltre sessant'anni un frammento vivo del Novecento. La sezione del transatlantico qui esposta non è solo un reperto. È una soglia. Una porta di ingresso su un tempo in cui la nave era molto più di un mezzo: era simbolo, era sogno, era speranza, era destino. Varato nel 1925 e in servizio fino al 1960, il *Conte Biancamano* è stato testimone di un secolo in movimento: l'epoca delle grandi migrazioni, dei viaggi oceanici e della tecnica che si faceva visione. Questo volume, curato con rigore e profondità, offre al lettore un viaggio doppio: nel passato della nave e nel presente della sua musealizzazione. Tra saggi, immagini, carte e testimonianze, si delinea una trama complessa che intreccia arte e industria, storia navale e antropologia, design e memoria. In queste pagine si riconosce anche il valore del patrimonio industriale come archivio identitario. Il *Conte Biancamano* non è solo un pezzo da esposizione: è un dispositivo narrativo, un oggetto capace di generare domande, riflessioni e conoscenza. È la testimonianza di come la cultura materiale possa illuminare i grandi snodi della storia e le sue trasformazioni sociali. Regione Lombardia sostiene convintamente progetti come questo. Perché crediamo che la cultura sia un bene vivo, accessibile e condiviso. E che ogni nave conservata in un museo possa ancora salpare, portandoci lontano, facendoci capire chi siamo stati, chi siamo e chi potremmo essere. Ringrazio il Museo, i curatori, gli studiosi e tutti coloro che hanno contribuito a questa pubblicazione. Il *Conte Biancamano*, fermo nella sua sala milanese, continua a navigare. E invita ciascuno di noi a salire a bordo.

Francesca Caruso
Assessore alla Cultura
Regione Lombardia

Nel 1964 il Museo inaugurava, alla presenza del Presidente della Repubblica Antonio Segni, le visite agli ambienti del transatlantico *Conte Biancamano*, in servizio fino a qualche anno prima e acquisito come eccellenza degli allestimenti italiani in ambito navale. Nel corso di sessant'anni il fascino della contemporaneità ha lasciato gradualmente il posto ad altre letture, che continuano a stratificarsi tutt'oggi attorno a questo grande oggetto capace di catalizzare storie e ricordi di tante persone da tutto il mondo. Inserendosi nel solco delle precedenti pubblicazioni della collana, questo volume intende aprire un percorso di studio per meglio conoscere il *Conte Biancamano*, proprio nella sua dimensione di fonte storica materiale (è, peraltro, l'unica sezione di transatlantico musealizzata in Italia) e luogo di memoria.

Si arricchiscono così le risorse in formato *open access* su uno degli oggetti più simbolici e complessi delle collezioni del museo, nell'idea – sposata anche da Regione Lombardia che ha sostenuto il progetto – di rendere sempre più accessibile il patrimonio storico, così da promuoverne una maggiore conoscenza e incentivare nuove ricerche. Il fascino, il valore identitario e il richiamo alla pur diversa contemporaneità sono vivi e importanti. Vogliamo così offrire le basi per contestualizzare storicamente il *Conte Biancamano* nel corso dei suoi cent'anni di vita in mare e al museo e, grazie alla collaborazione di istituzioni anche internazionali e realtà del territorio, valorizzare documenti d'archivio e immagini inedite che arricchiscono la restituzione delle vicende storiche e umane.

Il volume – anche in virtù delle relazioni apertesi per l'occasione, e altre che auspichiamo – rappresenta così il primo passo per avviare una progettazione che, a partire dalla documentazione storica, preveda gli interventi oggi necessari dal punto di vista conservativo e allestitivo del percorso di visita.

Fiorenzo Marco Galli

Direttore Generale

Fondazione Museo Nazionale Scienza e Tecnologia

Leonardo da Vinci

Un secolo di storie

Il transatlantico *Conte Biancamano* al Museo Nazionale
Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci

a cura di
Giovanni Pietrangeli, Marco Iezzi

Venezia
Edizioni Ca' Foscari - Venice University Press
2025

Un secolo di storie

Il transatlantico *Conte Biancamano* al Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci

a cura di

Giovanni Pietrangeli, Marco Iezzi Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci

Coordinamento editoriale

Ida Morisetti

© 2025 Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci per i testi

© 2025 Edizioni Ca' Foscari per la presente edizione

Referenze iconografiche e fotografiche

Valerio Ferrario (per tutti gli scatti degli oggetti storici e degli ambienti del Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci, eccetto per l'immagine nr. 6, p. 140; nr. 6, p. 156); Archivio centrale dello Stato (su concessione del Ministero della Cultura, aut. 2960/2025), Archivio di Stato di Genova; Archivio ligure della scrittura popolare di Genova; Archivio storico Intesa Sanpaolo; Associazione culturale Italian Liners; Consorzio culturale del Monfalconese; Fondazione Fincantieri; Historical Museum at Fort Missoula; Museo delle storie di Bergamo; Museo nazionale Collezione Salce (Catalogo Generale Beni Culturali – CC BY-SA 4.0); NARA – The U.S. National Archives and Records Administration.

Si rinvia alle rispettive didascalie per consultare i crediti delle fotografie e dei documenti riprodotti nel volume.

Si rimane a disposizione degli aventi diritto per eventuali fonti iconografiche non identificate, nonché per eventuali omissioni o inesattezze.

La pubblicazione è stata realizzata con il contributo di:

Regione Lombardia (progetto *Un mare di storie*)

Ministero della Cultura, Direzione generale Biblioteche e Istituti culturali



Certificazione scientifica delle Opere pubblicate da Edizioni Ca' Foscari: il catalogo è stato preliminarmente sottoposto a una valutazione non anonima (*open peer review*), da parte di specialisti della materia, qui sotto indicati, e ha ricevuto la loro valutazione positiva. Le valutazioni sono state condotte in aderenza ai criteri scientifici ed editoriali di Edizioni Ca' Foscari.



Le revisioni sono state condotte da:

- Valentina Fava Università Ca' Foscari Venezia
- Omar Salani Favaro Università degli Studi di Firenze

Edizioni Ca' Foscari

Fondazione Università Ca' Foscari | Dorsoduro 3246, 30123 Venezia | edizionicafoscari.unive.it | ecf@unive.it

1a edizione ottobre 2025

ISBN 978-88-6969-952-8 [ebook] | ISBN 978-88-6969-953-5 [print]

Progetto grafico di copertina: Lorenzo Toso

Stampato per conto di Edizioni Ca' Foscari, Venezia nel mese di ottobre 2025 da

Skillpress, Fossalta di Portogruaro

Printed in Italy

La presente opera è integralmente disponibile in formato ebook PDF Open Access:

This work is fully available in Open Access PDF ebook format:

URL <http://edizionicafoscari.unive.it/it/edizioni4/libri/978-88-6969-953-5/>

DOI <http://doi.org/10.30687/978-88-6969-952-8>



L'opera è distribuita con Licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Non opere derivate 4.0 Internazionale

The work is licensed under a Creative Commons Attribution - Non Commercial - No Derivatives 4.0 International License



Un secolo di storie. Il transatlantico *Conte Biancamano* al Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci / a cura di Giovanni Pietrangeli, Marco Iezzi. — 1. ed. — Venezia: Edizioni Ca' Foscari, 2025. — viii + 180 pp.; 22 cm. — (Disclosing Collections; 8). — ISBN 978-88-6969-953-5.

Un secolo di storie

Il transatlantico *Conte Biancamano* al Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci

a cura di Giovanni Pietrangeli, Marco Iezzi

Sommario

Introduzione

Navigando nel lungo XX secolo

Giovanni Pietrangeli 3

Posta, carbone, emigranti

I trasporti marittimi in Italia fra l’Unità e la Seconda guerra mondiale

Roberto Giulianelli 9

Il Lloyd sabaudo e la sua flotta nel panorama dei servizi transatlantici (1906-32)

Maurizio Eliseo 29

La doppia rinascita: il *Conte Biancamano* a Monfalcone

Giulio Mellinato 45

La nuova vita del *Conte Biancamano* nell’archivio Fincantieri

Matteo Martinuzzi 57

Medici, passeggeri e migranti a bordo dei grandi transatlantici tra le due guerre mondiali

Carlo Stiacchini 75

«Di tutto pronti si parte»

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

Giovanni Pietrangeli 91

***Stranded*: l’internamento dell’equipaggio del *Biancamano* a Fort Missoula**

Emma Selfors 111

Un transatlantico a Milano

L’arrivo del *Biancamano* attraverso i documenti dell’archivio

Paola Redemagni 129

Un’altra vita

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

Marco Iezzi 145

Il *Conte Biancamano* al Museo

161

Postfazione

Grandi oggetti al museo. Ripensare l’eredità culturale del transatlantico *Conte Biancamano*

Laura Ronzon 171

Abbreviazioni

177

Ringraziamenti

179

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.idiariiraccontano.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.



Figura 1a Justin Kozlowski, inaugurazione del Canale di Suez, 17 novembre 1869. Universiteit Leiden, KITLV A1124. <https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/886661>

Posta, carbone, emigranti

I trasporti marittimi in Italia fra l'Unità e la Seconda guerra mondiale

Roberto Giulianelli

Università Politecnica delle Marche

1 Una transizione lenta

Ferro e vapore. Intorno a questa endiadi, nell'Ottocento, prende forma la rivoluzione dei trasporti marittimi. La cesura con il passato è icastica, sorprendente, definitiva. In una manciata di decenni vengono stravolte consuetudini plurimillennarie, con i tradizionali velieri in legno che si trovano prima affiancati, poi sostituiti da imbarcazioni in metallo alimentate meccanicamente.

L'avanzamento tecnologico impatta sugli scambi commerciali tanto quanto sul settore militare. I vapori in ferro – materiale che per gli scafi lascerà il posto, a sua volta, all'acciaio a partire dagli anni Ottanta – garantiscono preziosi vantaggi rispetto ai velieri in legno. Sono più robusti, leggeri, capienti, veloci. Soprattutto, sono prevedibili, nella misura in cui si sottraggono all'aleatorietà dei venti, affidando i propri tempi di percorrenza al sicuro supporto delle caldaie. La novità principale introdotta dai piroscafi consiste nel fatto che chi vi sale non sa solo quando parte, ma anche, al netto di imprevisti, quando arriva. Inutile sottolineare come questo agevoli i trasporti, riducendone i costi.

La miccia del progresso non può che accendersi nella patria della rivoluzione industriale. È l'Inghilterra a costruire il primo vapore in ferro, l'*Aaron Manby*, che nel 1821 parte da Londra e approda a Le Havre. Sempre inglese sarà la prima nave in acciaio e a propulsione a elica (la *Great Britain*) che nel 1843 solcherà l'Atlantico per giungere in America (Robb 1965, 359-61). A dare man forte agli armatori d'oltremarina è una cantieristica navale avanzata, con epicentro in Inghilterra, ma più ancora in Scozia, lungo le rive del fiume Clyde.



Figura 1b
Tracciato del Canale di Suez nel progetto Negrelli, s.d.
ASMUST, Raccolta documentaria dei primati scientifici italiani,
Soggetti. 1554. Suez Canale

Nella corsa internazionale che si scatena per imitare il Regno Unito, l'Italia – non ancora Stato unitario – mostra una iniziale reattività. Uno squero di Napoli, proprietà di Stanislao Filosa, si aggiudica nel 1818 la gara per costruire il primo piroscafo che navigherà nel Mediterraneo. Nel *Ferdinando I* – così viene battezzato, in onore del sovrano borbonico – il passaggio risulta ancora incompleto, perché la nave è in legno. Il primo vapore in ferro posseduto da una compagnia di navigazione della Penisola sarà il *Vesuvio* del napoletano Augusto Viollier nel 1839, mentre a organizzare linee transatlantiche coperte con bastimenti in metallo e a propulsione meccanica penseranno Salvatore e Luigi De Pace a Palermo e Raffaele Rubattino a Genova negli anni Cinquanta.

Sia nel caso di Viollier, che in quelli di De Pace e Rubattino, i piroscafi verranno ordinati nel Regno Unito. Nell'Italia della prima parte del XIX secolo mancano, infatti, cantieri in grado di produrre navi in metallo, una carenza che il Paese continuerà a scontare – fatta eccezione per l'arsenale ligure della Foce e per lo stabilimento di Livorno – fino al termine degli anni Settanta. Mancano, allo stesso modo, impianti meccanici capaci di produrre macchine marine di buona qualità. Quando questi vuoti verranno riempiti nell'ultima parte del secolo, a manifestarsi sarà un altro limite della cantieristica nazionale, vale a dire la sua scarsa competitività in termini di prezzo e di tempi di consegna degli ordini.

La lentezza con cui la marineria postunitaria si allinea alla rivoluzione tecnologica è attribuibile solo in parte alle vischiosità denunciate dalla navalmeccanica italiana. Fra le compagnie di navigazione, poche sono quelle che si avvedono della transizione in corso, che l'apertura del Canale di Suez [figg. 1a-b] nel 1869 rende ineluttabile, ridisegnando la mappa dei traffici, attraverso rotte lungo le quali Eolo spira fiacco e incostante. Questo manipolo di armatori si concentra a Genova, dove a Rubattino si sommano Danovaro, Lavarello, Frassinetti e Piaggio, mentre a Palermo è la famiglia Florio a inserirsi nella

nuova geografia dei commerci internazionali dotandosi di una flotta moderna. In larga quota si tratta, tanto per i genovesi, quanto per i Florio, di navi di seconda mano e di costruzione britannica. Per il resto, nell'Italia postunitaria si continua a viaggiare su legni spinti dal vento, lungo una linea di continuità con il passato saltuariamente interrotta da soluzioni ibride, come i clipper a elica o i velieri in metallo.

I motivi della diffusa resistenza al nuovo vengono discussi in varie occasioni. La più nota fra queste è l'*Inchiesta parlamentare sulla marina mercantile*, la cui commissione percorre il Paese nel 1881-82, raccogliendo testimonianze, impressioni e inviti degli operatori del settore. Al netto di qualche voce dissonante, tutti riconoscono la superiorità tecnica e operativa delle navi in metallo e a propulsione meccanica. Il problema sono i costi, sia quelli di avvio, sia quelli di gestione. L'acquisto di un piroscafo richiede capitali importanti. Un impegno non minore è imposto dal mantenimento della nave, appesantito soprattutto dalle spese per il carbone (antracite, litantrace), fonte energetica di cui l'Italia scarseggia e che è quindi costretta ad acquistare all'estero (Inghilterra, in particolare) a prezzi molto elevati.

All'alba degli anni Ottanta armatori e costruttori navali lamentano l'inesistenza di un sistema creditizio pensato per favorire gli investimenti in nuovo naviglio. All'unisono, rivendicano la possibilità di accedere a prestiti gravati di interessi ragionevoli, così come sostengono avvenga già da tempo nel Regno Unito e nel resto dell'Europa che conta. Di qui fino al periodo fra le due guerre mondiali, l'attivazione di strumenti di credito speciale costituirà una delle richieste più insistenti avanzate dal comparto marittimo, al pari che dall'intera industria italiana.

Gli osservatori dell'epoca annotano che, a limiti esogeni quali la mancanza di un'efficiente cantieristica nazionale e un accettabile costo del denaro, gli armatori della Penisola abbinano difetti endogeni, come l'avversione al rischio e la diffidenza ad associarsi al fine di aumentare

le proprie dimensioni di scala. Tutti questi fattori concorrono a frenare il processo di adattamento della marina italiana ai tempi moderni. All'indomani dell'Unità, i piroscafi incidevano sul totale del tonnellaggio della flotta mercantile nazionale per meno del 2%. Vent'anni dopo, il peso delle navi del Regno sul tonnellaggio complessivo a propulsione meccanica nel mondo è appena dell'1%. Il confronto con le maggiori potenze europee è mortificante: nello stesso periodo, la flotta a vapore si attesta in Italia poco sotto il 10% del totale nazionale, mentre in Germania raggiunge il 18,5%, in Austria-Ungheria il 25%, in Francia il 34% e nel Regno Unito il 45% (Mitchell 1992, 689-99). Paesi, quelli appena ricordati, che vantano tutti un tonnellaggio complessivo superiore – nel caso inglese, straordinariamente superiore – a quello italiano.

Conseguenza diretta di questo pesante ritardo è la crescente marginalità nella tavola dei traffici internazionali. Dagli anni Settanta, complice proprio la rivoluzione dei trasporti marittimi, la concorrenza si fa spietata e privilegia definitivamente i piroscafi in ferro, che l'adozione di migliorie alla propulsione (motori a duplice e triplice

espansione) rende via via più potenti e meno energivori (Supino 1919, 22). I noli precipitano: a crollare sono specialmente quelli per le merci peso-perdenti, fino ad allora largo appannaggio delle navi italiane, solite approvvigionare di grani russi i porti del Mare del Nord e di carbone gli scali del Mediterraneo (Maggi 2009, 156).

L'arretramento relativo della marineria non proietta riflessi negativi solo sugli scambi commerciali del Paese, ma anche sulla collocazione dell'Italia nello scacchiere politico mondiale. Gli anni fra i Settanta e gli Ottanta sono segnati, infatti, dal manifestarsi di una depressione economica che si trascinerà fin quasi allo scadere del secolo e dall'accendersi di una rinnovata gara coloniale fra le potenze europee, tutte alla ricerca di materie prime a buon mercato in territori fino ad allora ritenuti indegni di attenzione, come il continente africano. È un mondo nuovo, disciplinato da una competizione che si gioca, per una parte decisiva, sulla forza delle rispettive flotte mercantili e militari. L'Italia è in ritardo e paga dazio. Perché nel Regno le navi a propulsione meccanica sorpassino, in termini di tonnellaggio, i velieri occorrerà attendere il 1907 (Doria 2001, 84).

2 Il sistema delle convenzioni

Una delle delicate questioni poste sul tavolo del governo e del parlamento postunitari riguarda la gestione dei collegamenti marittimi, costola del più generale tema dei trasporti nel neonato Regno d'Italia.

Al pari che per le ferrovie, due sono le alternative in discussione. La prima prevede la messa a punto di una grande compagnia di navigazione italiana, a capitale interamente o parzialmente pubblico, che assolvere alcuni servizi fondamentali per il Paese. L'ipotesi evapora presto, così come si dissolve quella di dar vita a un'unica società statale per il completamento e l'amministrazione delle strade ferrate: non ve ne sono le condizioni, sia tecniche, sia finanziarie.

A essere scelta, allora, è la seconda alternativa, che affida la cura di un certo numero di linee interne, in qualche caso con prolungamento verso porti esteri, a compagnie armatoriali private, cui lo Stato si impegna a riconoscere contributi in base a contratti a medio-lungo termine (convenzioni). L'operazione rientra nel processo di *nation building* cui il Regno d'Italia viene sottoposto subito dopo la sua nascita, non solo allo scopo di garantirgli la necessaria funzionalità e un pieno inserimento nella comunità internazionale, ma anche per porre un freno alle spinte centrifughe che, conseguenza del tribolato processo di unificazione politico-istituzionale, lo scuotono. La strada dei contratti con società private, peraltro,

è la stessa percorsa già da alcuni anni in Inghilterra e Francia, che dunque sembrano offrirsi come 'buone pratiche' da imitare.

Le convenzioni marittime costituiscono, al contempo, una concessione al passato e un'anteprima del futuro che attende il Paese. Questa natura ancipite si lega, in prima istanza, ai trascorsi preunitari di cui le convenzioni sono eredi: la prassi di siglare accordi con compagnie di navigazione era stata adottata, infatti, già nel Regno di Sardegna e in quello delle Due Sicilie. In seconda istanza, esse rappresentano uno dei primi esempi di quello stretto rapporto fra Stato e mercato che scandirà la storia dell'economia italiana lungo l'intera età contemporanea.

Le convenzioni marittime vengono firmate nel 1862. Ad aggiudicarsi i contratti sono tre società italiane: Rubattino (linee da Genova alla Sardegna, all'Arcipelago toscano, a Marsiglia, a Tunisi), Florio (Palermo-Livorno-Genova e periplo siciliano fino a Tunisi) e Accossato-Peirano (Genova-Livorno-Napoli, Genova-Palermo e la linea settimanale Napoli-Ancona) (Flore 1970, 357). A completare il quadro è una compagnia straniera, la Adriatico-Orientale, fondata dall'inglese Charles Mark Palmer, cui viene attribuita la linea internazionale Ancona-Corfù-Alessandria d'Egitto.

Delle quattro società coinvolte, due beneficiano di un evidente privilegio. Sono la compagnia di Raffaele Rubattino e quella di Vincenzo Florio. Sono loro, prima ancora che il sistema delle convenzioni, a garantire la continuità con la fase preunitaria. All'inizio degli anni Cinquanta, l'armatore ligure aveva sottoscritto con il governo sabaudo un contratto per l'esercizio della linea Genova-Sardegna, con prolungamento fino a Tunisi. Nello stesso periodo l'imprenditore di origini calabre aveva stretto un patto analogo con i Borbone per i collegamenti fra la Sicilia e le sue isole minori. Più tardi, entrambi avevano irrobustito il

loro legame con i rispettivi Stati, aggiungendo accordi per l'avvio di servizi regolari con le Americhe (Rubattino) e la linea Sicilia-Napoli (Florio) (Piccione 2010; 2018, 26-7).

Le convenzioni del 1862 sono denominate 'postali'. La distribuzione della corrispondenza – in un'Italia dalla forma continentale allungata e con due grandi isole cui provvedere, strade discontinue e in dissesto, ferrovie in stato embrionale – costituisce una complessa necessità da assolvere. Per farlo, all'indomani dell'Unità, non si può che passare via mare. Sarà il completamento della rete ferroviaria, per lo meno nei suoi assi principali, a modificare questo quadro, rendendo la via terrestre più rapida e meno costosa. Nel 1872 vengono siglati accordi per l'avvio di nuove linee da parte di Rubattino, Florio, la società Trinacria e la Peninsular & Oriental, quest'ultima investita del compito di condurre la *Valigia delle Indie* (treno che collegava Londra a Bombay) dal porto di Brindisi a Suez e ritorno. Cinque anni più tardi le convenzioni saranno rinnovate nella loro interezza, perdendo l'originaria prerogativa 'postale' per dirsi 'commerciali'.

I nuovi accordi consolideranno la posizione dominante delle compagnie Rubattino e Florio, destinatarie della quasi totalità dei contratti e chiamate a estendere ulteriormente il raggio delle proprie attività. L'armatore genovese già nel luglio 1868 aveva inaugurato una linea quindicinale fra il capoluogo ligure e Port Said, linea per la quale, all'indomani dell'apertura del Canale di Suez, aveva ricevuto un sussidio statale (Doria 1990, 119-21). Nel 1877 lo stesso Rubattino si vede assegnate varie altre rotte, fra cui quelle per l'Egitto e le Indie. La famiglia Florio, da parte sua, non solo mantiene il controllo sull'intera costa siciliana, con la facoltà di condurre la propria flotta fino a Malta e Tunisi, ma si vede attribuiti anche nuovi servizi per il Levante e il Mar Nero (Candela 2010, 92-4).

3 Il sogno di una compagnia nazionale

Si è accennato a come, all'indomani dell'Unità, fosse stata accarezzata l'ipotesi di dare vita a una grande società armatoriale, in grado di assolvere, da sola, tutti i compiti relativi alla distribuzione della posta, agli allacci con le isole e alle relazioni mercantili nel Mediterraneo e, in prospettiva, oltre Gibilterra. Al pari che nel caso delle ferrovie, l'ipotesi era stata infine riposta nel cassetto.

L'idea riaffiora nel 1877, al rinnovo degli accordi per le linee sovvenzionate. È il governo che la rilancia, suggerendo ai due maggiori operatori del settore, Rubattino e Florio, di congiungere le rispettive flotte. Il processo di concentrazione industriale da cui, quattro anni dopo, prenderà forma la Navigazione generale italiana (NGI) è ben diverso da quello che nel 1905 darà luogo, nel campo dei trasporti terrestri, a Ferrovie dello Stato. Se alla radice di queste ultime, infatti, ci sarà la volontà dell'operatore pubblico di assumere la diretta gestione del servizio, escludendovi le imprese che lo avevano fin lì amministrato, nel caso della NGI ci troviamo di fronte a una fusione che resta nell'ambito dell'iniziativa privata.

La Navigazione generale nasce nel settembre 1881, forte di oltre ottanta navi, tante quante ne conferiscono Rubattino e Florio [fig. 2]. Alla sua comparsa contribuisce in misura determinante l'intensificarsi della depressione economica mondiale, che sbriciola rapporti mercantili e alleanze politiche, ne tiene a battesimo di nuove, accende tensioni commerciali e militari. Alla NGI sono assegnate funzioni strategiche, che comprendono il consolidamento della posizione del Paese nel Mediterraneo e in Oriente e l'appoggio alle spedizioni coloniali promosse dai governi della Sinistra storica (Webster 1974, 299).

È un'operazione non banale e soprattutto costosa. A garantire alla nuova società l'indispensabile sostegno finanziario pensa il Credito mobiliare, banca torinese presieduta da Domenico Balduino. Sin dall'immediata fase postunitaria, le banche d'affari si erano prodigate nel

prestare capitali alle imprese coinvolte in settori nevralgici per il Paese come le ferrovie, l'edilizia e la stessa navigazione. Il Credito mobiliare era la banca di riferimento di Rubattino, la cui società armatoriale, alla vigilia della fusione con la flotta di Florio, risultava pesantemente indebitata. L'istituto torinese aveva spinto perché il connubio si realizzasse: era la sola possibilità per salvare l'imprenditore ligure dal fallimento. Questo è lo scenario che nel 1881 conduce Domenico Balduino alla presidenza della NGI.

Negli anni Novanta il Credito mobiliare viene travolto dalla tempesta che si abbatte sul sistema bancario nazionale. La Navigazione generale diventa allora cliente della neocostituita Banca commerciale italiana (Comit). Istituto 'alla tedesca', la Comit non si limiterà a fornire alla NGI capitali di investimento, ma entrerà nel suo consiglio di amministrazione con propri fiduciari, che ne influenzeranno scelte e indirizzi in misura crescente fino alla crisi del 1929 (Giulianelli 2020, 33-4).

La Navigazione generale punta a conseguire economie di scala e un'alta efficienza organizzativa, indispensabili in un settore dove la competizione si gioca sempre più intorno al contenimento dei costi e alla capacità di raggiungere i mercati più lontani. Nei fatti, il suo primo obiettivo è reggere la concorrenza di compagnie straniere come la Messageries Maritimes e l'Österreichischer Lloyd, specie sulle rotte aperte grazie al taglio dell'istmo di Suez.

Alla nuova compagnia, Rubattino e Florio non conferiscono solo le proprie navi, ma anche le rispettive esperienze. In particolare, conferiscono una qualità di cui l'armamento italiano non aveva mostrato fin lì di abbondare: l'attitudine a proiettarsi oltre i confini nazionali e dotarsi - meglio se con il concorso delle risorse pubbliche - di navi a propulsione meccanica. Già nel 1852, per esempio, Rubattino aveva promosso la Transatlantica, impresa che aveva acquistato piroscafi di costruzione inglese per



Figura 2 Manifesto pubblicitario Navigazione generale italiana. Inizio Novecento. Museo nazionale Collezione Salce, Treviso, inv. 10301

LA VELOCE
 NAVIGAZIONE ITALIANA
Società Anonima
 CAPITALE EMESSO, VERSATO L. 15.000.000
Sede in Genova
 Piazza Nunziata Numero 18



PER MONTEVIDEO E BUENOS-AIRES
 3 LUGLIO 1893
DUCHESSA DI GENOVA
 TOCCANDO BARCELLONA - LAS PALMAS

18 LUGLIO
NORD-AMERICA
 TOCCANDO BARCELLONA - LAS PALMAS - RIO JANEIRO

22 LUGLIO
ROSARIO
 TOCCANDO NAPOLI - SAN VINCENZO - SANTOS

10 LUGLIO **RIO JANEIRO** Toccando GIBILTERRA
 SAN VINCENZO - PERNAMBUCO - BAHIA

28 LUGLIO **CITTÀ DI GENOVA** Toccando GIBILTERRA
 SAN VINCENZO - VITTORIA

PER INFORMAZIONI E PASSAGGI RIVOLGERSI

Passaggi gratuiti alle Famiglie di Agricoltori per gli Stati del Brasile

Passaggi gratuiti alle Famiglie di Agricoltori per gli Stati del Brasile


Figura 3 Cartolina/manifesto de La Veloce per Montevideo e Buenos-Aires [lit. Doyen] (Torino). Litografia a colori. Bibliothèque nationale de France, ENTIC-1-F76

N.G.I. LINE

S.S. DUILIO 22.000 TONS
 S.S. GIULIO CESARE " " " "

LARGEST, FASTEST & FINEST LINERS CROSSING THE SOUTH ATLANTIC

LONDON TO RIO DE JANEIRO 12 DAYS
 " " " BUENOS AIRES 14½ " "



For Information & Bookings
Apply to this Agency

BOZZO & COCCARELLO = GENOVA

Figura 4 Manifesto pubblicitario Navigazione generale italiana per il Duilio e il Giulio Cesare. Anni Venti. Fotocromolitografia su carta. Museo nazionale Collezione Salce, Treviso, inv. 16020

il trasporto di merci e passeggeri nelle Americhe (rotte Genova-Montevideo e Genova-New York). Prima di allora, nessuna società italiana o straniera aveva mai impiegato vapori su linee transoceaniche regolari. La rovinosa fine accusata dalla Transatlantica, appena cinque anni dopo la sua nascita, non cancella l'originalità dell'esperimento. Nel giugno 1877 Ignazio Florio aveva invece aperto una linea Palermo-New York, da curare con i piroscafi appena rilevati dalla Trinacria, compagnia fallita dopo

avere a sua volta tentato di dare avvio a un servizio per le Americhe. Neanche l'iniziativa di Florio, per la verità, aveva conseguito un successo pieno: dopo il viaggio inaugurale, le navi dell'imprenditore siciliano non solo avevano coperto la rotta oceanica con periodicità irregolare, ma erano anche andate incontro a qualche disavventura tecnica, che aveva infine spinto lo stesso Florio a ordinarne di nuove, più moderne e attrezzate, ai cantieri scozzesi.

4 La svolta del 1893-1901

Gli Ottanta sono anni difficili per l'intera economia occidentale. In Italia la crisi morde con forza, colpendo tutti i settori produttivi, in particolare l'agricoltura e l'industria marittima.

I cantieri, in affanno già nel decennio precedente, per non affondare si aggrappano alle commesse militari, veicolate da una rinnovata politica navale che intende munire il Paese di una poderosa flotta da guerra. Questo programma, ideato e promosso dal ministro della marina Benedetto Brin, comporta il coinvolgimento di alcuni impianti privati, che si affiancano agli arsenali di Stato per rispondere alla domanda di nuovi mezzi. In questa fase, i cantieri possono contare anche sui premi messi a disposizione dalla legge Boselli del 1885, la quale prevede contributi per gli stabilimenti che realizzino navi in acciaio, utilizzando metallo italiano. La legge contempla anche premi di navigazione a vantaggio delle società armatoriali impegnate in trasporti particolari, uno strumento che sarà reiterato fino allo scoppio del primo conflitto mondiale.

Fonte di furibonda polemica fra quanti ritengono plausibile, se non addirittura necessario, l'intervento statale a beneficio dell'industria e quanti, al contrario, chiedono all'operatore pubblico di restare fuori dal mercato, la legge Boselli mancherà tanto il suo obiettivo esplicito (sostenere la cantieristica e sollecitare l'ammodernamento della flotta

mercantile nazionale), quanto la sua finalità più vera, benché taciuta (nutrire la nascente siderurgia italiana).

Nello stesso periodo, il settore dell'armamento soffre non meno della cantieristica. Il basso livello dei noli e il quasi-monopolio delle sovvenzioni pubbliche garantito alla Navigazione generale lo costringono in uno stato di inerzia. Ne deriva l'insistito impiego di naviglio vecchio e scadente, che allontana l'Italia dalla frontiera tecnologica e, soprattutto, dal circolo delle maggiori potenze navali.

A sottrarre i trasporti marittimi dal torpore è l'inversione della congiuntura economica. Il tramonto del XIX secolo coincide con quello della depressione mondiale, originando per via esogena effetti positivi, che si manifestano in primo luogo nei commerci internazionali. Al migliorato scenario esterno si accompagnano, in Italia, tre provvedimenti che contribuiranno al rilancio del comparto della navigazione.

Il primo provvedimento cade nel 1893 ed è il rinnovo delle convenzioni. La NGI trova piena conferma della propria posizione dominante, vedendosi assegnata gran parte delle linee protette, in particolare quelle per il Levante, l'Estremo Oriente, il Mediterraneo meridionale, oltre a vari servizi che interessano l'Adriatico, il Tirreno e il Mar di Sicilia. Da questo paniere restano fuori alcune rotte minori, distribuite fra le compagnie Puglia,

Lloyd Sabauo

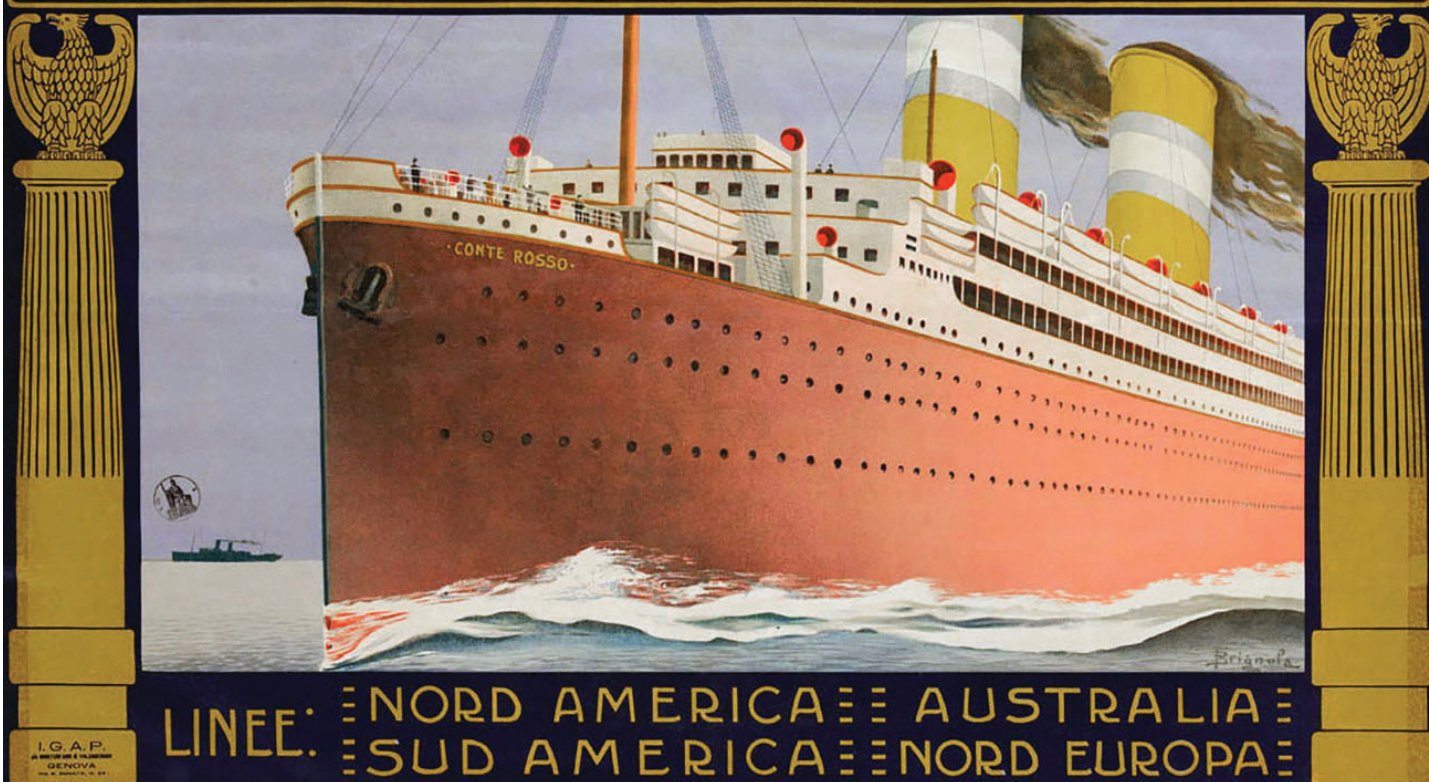


Figura 5 Manifesto pubblicitario Navigazione generale italiana. 1910-20. Museo nazionale Collezione Salce, Treviso, inv. 10301



Figura 6 Il Duilio presso il molo della 57esima Strada a New York, 4 febbraio 1926. Negativo fotografico su lastra di vetro. Bain News Service, publisher. Library of Congress, George Grantham Bain Collection, LC-B2- 6513-9 [P&P]

Siciliana, Napoletana e Neederland. Alla Navigazione generale viene però imposto un vincolo: l'ammodernamento della propria flotta con navi di nuova costruzione, da ordinare a cantieri nazionali (*Atti della Commissione reale pei servizi marittimi* 1906, 26; Ogliari, Radogna 1977, 820).

Il secondo provvedimento è del 1896 e prevede contributi statali per gli stabilimenti navalmeccanici. Aggiornamento della legge Boselli, avrà un'efficacia molto superiore a quest'ultima, almeno a giudizio dei sostenitori dell'intervento statale in economia, che le intersteranno la ripida ascesa registrata dalle costruzioni navali negli anni seguenti. Ascesa che i liberisti, invece, attribuiranno per intero alla favorevole curva del mercato internazionale (Fragiacomo 2012, 43).

Con il terzo e ultimo provvedimento si apre il nuovo secolo. Nel 1901 viene promulgata la prima legge organica sull'emigrazione. Sorto a cavallo dell'Unità, quello migratorio è un fenomeno che aveva subito una secca accelerazione negli ultimi vent'anni dell'Ottocento, anche in virtù dei progressi realizzati nel campo dei trasporti marittimi. Gran parte di chi aveva lasciato l'Italia, in quella fase, si era dato le Americhe quale meta. Il viaggio, dunque, non poteva che avvenire per nave. Si era definito, così, un ricco segmento di mercato su cui la Navigazione generale era stata pronta a posizionarsi. La NGI aveva sfruttato il vuoto legislativo per impiegare in questo particolare tipo di trasporto navi consunte e promiscuamente stipate di mercanzie e di persone alla disperata ricerca di un futuro (Molinari 1988). La legge del 1901, più ancora delle convenzioni rinnovate otto anni prima, la costringe

a ringiovanire la flotta. Il trasporto passeggeri viene definitivamente separato da quello delle merci, così da rendere meno insopportabile per gli emigranti il periodo da trascorrere a bordo. Le 'carrette del mare', quelle usate dalla NGI al pari delle altre compagnie italiane coinvolte in questo traffico, devono lasciare il posto a piroscafi più attrezzati e, relativamente, confortevoli.

All'inizio del XX secolo, mentre una serie di acquisizioni aziendali (La Veloce, Società Italia di navigazione a vapore, Lloyd italiano) [fig. 3] la trasformano in un gruppo di dimensioni considerevoli, la NGI non si limita a comprare nuove navi, ma opera anche una drastica scelta di campo, uscendo dal comparto dei servizi sovvenzionati. È una rivoluzione copernicana, attraverso la quale la maggiore delle compagnie di navigazione del Paese rinuncia alle sovvenzioni statali per riservare tutte, o quasi, le sue risorse al trasporto degli emigranti. Un trasporto che in età giolittiana si fa straordinariamente remunerativo, al punto da attirare l'interesse anche di altre società armatoriali italiane. Fra queste c'è il Lloyd sabaudo, fondato a Torino nel 1906 con il concorso determinante della Banca italiana di sconto, del Banco di Roma e del Credito italiano [fig. 5].

Così come la Navigazione generale, negli anni che precedono il primo conflitto mondiale il Lloyd sabaudo provvede al potenziamento della sua flotta, commissionando piroscafi moderni e di notevole portata. Si apre, così, l'era dei grandi transatlantici italiani: il *Giulio Cesare* e il *Duilio* [figg. 4, 6], per la NGI; il *Conte Rosso* e il *Conte Verde*, per il Lloyd sabaudo (cf. Eliseo, *infra*; Eliseo, Piccione 2001, 60-71).

5 La cesura della Grande guerra

Allo scoppio del primo conflitto mondiale la marina mercantile italiana mostra di avere ultimato, finalmente, il passaggio alla propulsione meccanica: il tonnellaggio complessivo dei piroscafi in attività è tre volte superiore a quello dei velieri. Delle navi a motore, tuttavia, oltre i sei decimi ha una stazza che non raggiunge le mille tonnellate e solo una su tre ha un'età inferiore a quindici anni.

Il saldo del comparto al termine delle ostilità è di difficile calcolo. La guerra, se per un verso aveva provocato l'arresto degli scambi marittimi in alcune aree (Adriatico) e la requisizione statale di una parte della flotta mercantile, per un altro verso aveva indotto un forte rialzo dei noli e sollecitato una serie di provvedimenti a protezione del settore. Inoltre, la partecipazione allo sforzo bellico veicolata dalla macchina governativa della Mobilitazione industriale aveva spinto alcune grandi imprese ad ampliare il proprio perimetro di attività, invadendo il comparto marittimo. L'Ansaldo, per esempio, aveva rilevato due società armatoriali, la Transatlantica italiana e la Società nazionale di navigazione, così da gestire autonomamente il trasporto delle materie prime necessarie ai propri impianti meccanici e siderurgici (De Courten 1996, 85). L'Ilva si era invece attrezzata con una flotta propria, che aveva poi ceduto al Lloyd mediterraneo, da essa stessa fondato. La famiglia Piaggio, sin dal XIX secolo punto di riferimento della marineria genovese, nel 1917 aveva ulteriormente approfondito la sua presenza nel comparto acquisendo la Navigazione Alta Italia e dando vita alla Società ligure d'armamento.

Quello dipinto nel corso della guerra, dunque, è un quadro in movimento, che la 'nazionalizzazione' della

Venezia-Giulia contribuirà a modificare ulteriormente. Al termine del conflitto, nel settore della navigazione confluiranno nuove e importanti compagnie ex asburgiche, a cominciare dall'Österreichischer Lloyd, grande gruppo privato che sin dalla sua nascita, nel 1833, aveva rivestito un ruolo pubblico, in stretta collaborazione con il governo di Vienna. Per decenni ostico avversario con cui avevano dovuto confrontarsi tutte le maggiori compagnie armatoriali europee, nel 1919 si italianizza e cambia nome in Lloyd triestino. C'è poi la Navigazione libera triestina (Nlt). Compagnia sorta nel 1906 per iniziativa di alcuni imprenditori giuliani, la Nlt aveva beneficiato anch'essa, come l'Österreichischer Lloyd, della vicinanza con l'Impero asburgico: nel 1914 la sua flotta contava undici mercantili, quattro dei quali affondati durante il conflitto, mentre i restanti erano stati requisiti dalle forze dell'Intesa. Ci sono infine, ultimi ma non per importanza, i Cosulich.

Originaria di Lussinpiccolo, la famiglia Cosulich aveva mosso i primi passi nel settore dei trasporti marittimi all'inizio dell'Ottocento. Il decisivo salto di qualità, lo aveva compiuto un secolo dopo dando vita all'Austro-Americana di navigazione, specializzata nel trasporto degli emigranti, e avviando a Monfalcone quello che sarebbe diventato, a partire dal dopoguerra, il maggiore cantiere navale italiano. Nel 1915 l'Austro-Americana disponeva di 29 navi, ridotte a dieci al termine del conflitto, quando la compagnia cambia ragione sociale e diventa Cosulich-Società triestina di navigazione, continuando a curare i servizi passeggeri e merci con le Americhe (Confalonieri 1997, 598; Mellinato 2001, 111) [figg. 7-8].



Figura 7 Italo Cenni, manifesto pubblicitario Italian Lines. 1932-39. Cromolitografia su carta. Museo nazionale Collezione Salce, Treviso, inv. 18421



Figura 8 Giuseppe Riccobaldi Del Bava, manifesto pubblicitario Cosulich per la Neptunia. 1932. Cromolitografia su carta. Museo nazionale Collezione Salce, Treviso, inv. 01585.

6 Il riordino del settore armatoriale durante il fascismo

Il 1925 è un anno importante per la marineria italiana. Viene varato infatti il *Conte Biancamano*, ultimo fra i grandi transatlantici del Regno a essere costruito all'estero (Scozia). Posto dal Lloyd sabaudo sulla linea per New York, si rivolge a una clientela di turisti, non di emigranti. D'altra parte, i provvedimenti restrittivi presi in materia migratoria dall'amministrazione statunitense nel 1921 e nel 1924 non lasciano alternative alle compagnie di navigazione. Quella che viene allora presentata come una libera scelta di mercato, in realtà è il tentativo di adattarsi a uno scenario in transizione.

Il 1925 è anche l'anno in cui il fascismo, accantonate le bardature liberali, si trasforma definitivamente in regime autocratico e interventista in economia. Il mare diventa oggetto di una delle 'battaglie' che punteranno la retorica mussoliniana. Inneggiando alla conquista del Mediterraneo (*Mare nostrum*), il governo si propone, fra le altre cose, di accrescere il peso della bandiera italiana nei traffici internazionali, migliorando così il saldo dei noli e, di qui, la bilancia dei pagamenti.

È con questa prospettiva che nel gennaio 1926 viene effettuato il riordino delle linee marittime sovvenzionate. Il comparto è diviso in 'servizi utili' e 'servizi indispensabili': varie sono le società armatoriali coinvolte, cui lo Stato per un verso garantisce consistenti contributi e, per un altro, impone il rinnovamento delle flotte. Si provvede anche al ripristino dei premi di costruzione, sospesi durante il conflitto: gli aiuti vengono rapportati alla stazza delle navi realizzate, alla potenza dei loro apparati motore (a combustione interna: il vapore è ormai tramontato) e al consumo di carburante. Nel luglio 1929 il governo aggiungerà un compenso di armamento per il naviglio che, fabbricato in Italia, raggiunga una velocità compresa fra i 14 e i 24 nodi.

Sono misure, tutte, che puntano a obiettivi comuni: sostenere la cantieristica nazionale e, insieme, predisporre

una flotta mercantile imponente e moderna. Sul piano quantitativo, gli effetti sono ambivalenti: il tonnellaggio varato cresce in maniera rapida e decisa; scarse, invece, si rivelano le ricadute sulla presenza della bandiera italiana nei traffici che fanno capo ai porti nazionali. Sul piano qualitativo, questi provvedimenti scatenano una nuova corsa ai grandi transatlantici. Tra la fine degli anni Venti e l'inizio dei Trenta la marineria italiana acquisisce l'*Augustus*, il *Saturnia*, il *Vulcania*, il *Conte Grande*, il *Conte di Savoia* e il *Rex* [fig. 9]. Il fascismo li elegge esempi della competenza tecnica dell'industria italiana e della supposta centralità del Paese nello scacchiere internazionale [fig. 10]. Sono navi splendide, che entrano però in azione quando sui trasporti oceanici sta per abbattersi la Grande crisi.

Il crollo di Wall Street dell'ottobre 1929 innesca un effetto a catena che dagli Stati Uniti si propaga nell'intero Occidente. I traffici marittimi flettono pesantemente e così pure i noli. Ne consegue un eccesso di offerta di vettori che in Italia produce un doppio effetto: da un lato, larga parte della flotta esistente viene dismessa o addirittura demolita; dall'altro, frenano sia gli acquisti all'estero, sia la produzione di navi all'interno dei confini nazionali. Nel dicembre 1931, dopo oltre quindici anni di assenza, vengono ripristinati i premi di navigazione, benché circoscritti ai piroscafi da carico. Nel 1934, un ulteriore provvedimento assicurerà contributi ai transatlantici disposti a installare apparati motore più potenti.

Gli aiuti diretti al settore non bastano, tuttavia, per sottrarre la navigazione alle secche della crisi. Si fa ricorso, allora, alla politica degli accordi e delle fusioni. L'obiettivo è conseguire economie di scala, eliminare la duplicazione dei servizi e contenere le spese di esercizio. Nel 1931-32 dall'accorpamento delle maggiori compagnie armatoriali prendono forma quattro gruppi: l'Italia flotte riunite, il 'nuovo' Lloyd triestino, la Tirrenia





[sopra]

Figura 9

Estratto da brochure promozionale del Rex per i viaggi in prima classe. Anni Trenta. ASMUST, Raccolta documentaria dei primati scientifici italiani, Soggetti. 1389. Rex

**Figura 10**

Giovanni Patrone, manifesto promozionale per il Rex. 1932. ASMUST, Raccolta documentaria dei primati scientifici italiani, Soggetti. 1389. Rex

e l'Adriatica di navigazione. L'Italia flotte riunite nasce come evoluzione di un accordo di cartello, siglato nel 1928 dalla NGI, dal Lloyd sabaudo e dalla Cosulich per disciplinare i servizi transoceanici. Il 'nuovo' Lloyd triestino raccoglie invece la Sitmar, la Marittima italiana (sorte entrambe alla vigilia della Grande guerra) e l'omonima società giuliana, dal 1928 proprietà della famiglia Cosulich. Nella Tirrenia confluiscono la Florio e la Citra, entrambe fondate nell'ambito del riordino dei servizi convenzionati operato nel 1925. Completa il quadro

l'Adriatica di navigazione, che raduna le flotte di Puglia, Costiera, Nautica, San Marco, Zaratina e Società anonima imprese marittime.

Poco più tardi il settore sarà sottoposto a una nuova riorganizzazione, a opera dell'Istituto per la ricostruzione industriale (IRI). Fondato nel gennaio 1933 per salvare le banche, messe in ginocchio dalla crisi economica, l'IRI rileva dal portafoglio dei principali istituti di credito italiani oltre la metà del capitale nominale delle società armatoriali del Paese. Diventa proprietario, così, di nove decimi

del naviglio mercantile nazionale (D'Antone 2012, 184).

Nel dicembre 1936 lo stesso Istituto darà vita a Finmare, holding cui affiderà il controllo delle sue partecipazioni azionarie nel settore della navigazione. Alla comparsa di Finmare seguirà la revisione delle convenzioni, che distribuirà fra le quattro compagnie maggiori altrettante aree di traffico. L'Italia flotte riunite si vedrà così assegnate le linee per le Americhe; la Società orientale

di navigazione (ex Lloyd triestino) curerà i collegamenti con Africa, Asia e Australia; la Tirrenia si indirizzerà verso il Mediterraneo occidentale, il Tirreno, la Libia e il nord Europa; l'Adriatica, infine, sarà chiamata a operare nel Mediterraneo orientale e in Adriatico.

È sulla scorta di questa razionalizzazione che la marina mercantile italiana si presenterà al secondo conflitto mondiale.

Bibliografia

- Atti della Commissione reale pei servizi marittimi*. Vol. 1, *Relazione generale (Relatore: deputato Pantano)*. (1906). Imola: Cooperativa tip. edit. Paolo Galeati.
- Candela, S. (2010). «Rubattino, i Florio e la nascita della Navigazione generale italiana». *Raffaele Rubattino. Un armatore genovese e l'Unità d'Italia* 2010, 91-101.
- Confalonieri, A. (1997). *Banche miste e grande industria in Italia, 1914-1933*. Vol. 2, *I rapporti banca-industria*. Milano: Banca commerciale italiana.
- D'Antone, L. (2012). «Da ente transitorio a ente permanente». Castronovo, V. (a cura di). *Storia dell'Iri*. Vol. 1, *Dalle origini al dopoguerra 1933-1948*. Roma-Bari: Laterza, 167-228.
- De Courten, L. (1996). «L'Ansaldo e la politica navale durante l'età giolittiana». Hertner, P. (a cura di). *Storia dell'Ansaldo*. Vol. 3, *Dai Bombrini ai Perrone*. Roma-Bari: Laterza, 67-92.
- Doria, G. (1990). *Debiti e navi. La compagnia di Rubattino 1839-1881*. Genova: Marietti.
- Doria, M. (2001). «La marina mercantile a vela in Liguria dalla metà dell'Ottocento alla prima guerra mondiale». Frascani, P. (a cura di), *A vela e a vapore. Economia, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*. Roma: Donzelli, 83-107.
- Eliseo, M.; Piccione, P. (2001). *Transatlantici. Storia delle grandi navi passeggeri italiane*. Genova: Tormena.
- Flore, V.D. (1970). *L'industria dei trasporti marittimi in Italia. Parte II. L'azione dello Stato dal 1860 e il 1965*. Roma: Bollettino di informazioni marittime.
- Fragiacomo, P. (2012). *L'industria come continuazione della politica. La cantieristica italiana 1861-2011*. Milano: FrancoAngeli.
- Giulianelli, R. (2020). «Emigranti e turisti. La Navigazione generale italiana, 1881-1936». *Storia e problemi contemporanei*, 84, 32-56.
- Maggi, S. (2009). *Storia dei trasporti in Italia*. Bologna: il Mulino.
- Mellinato, G. (2001). *Crescita senza sviluppo. L'economia marittima della Venezia Giulia tra Impero asburgico e autarchia (1914-1936)*. San Canzian d'Isonzo: Consorzio culturale del Monfalconese.
- Mitchell, B.R. (1992). *International Historical Statistics. Europe 1750-1988*. London; New York: Stockton Press.
- Molinari, A. (1988). *Le navi di Lazzaro. Aspetti sanitari dell'emigrazione transoceanica italiana: il viaggio per mare*. Milano: FrancoAngeli.
- Ogliari, F.; Radogna, L. (1977). *La Navigazione generale italiana. Le sue eredi – Le minori*. Milano: Cavallotti.
- Piccione, P. (2010). «Raffaele Rubattino e la Compagnia Transatlantica 1852-1858». *Raffaele Rubattino. Un armatore genovese e l'Unità d'Italia* 2010, 59-65.
- Piccione, P. (2018). *Le navi dei Florio. Storia delle attività armatoriali 1840-1931*. Palermo: Nuova Ipsa editore.
- Raffaele Rubattino. Un armatore genovese e l'Unità d'Italia = Catalogo della mostra* (2010) (Genova, Palazzo San Giorgio, 13 novembre 2010-30 aprile 2011). Cinisello Balsamo: Silvana Editoriale.
- Robb, A.M. (1965). «Costruzioni navali». Singer, C. et al. (a cura di), *Storia della tecnologia*. Vol. 5, *L'età dell'acciaio, circa 1850-1900*. Torino: Paolo Boringhieri, 359-401.
- Supino, C. (1919). *La marina mercantile italiana*. Bologna: Zanichelli.
- Webster, R.A. (1974). *L'imperialismo industriale italiano 1908-1915. Studio sul prefascismo*. Torino: Einaudi.

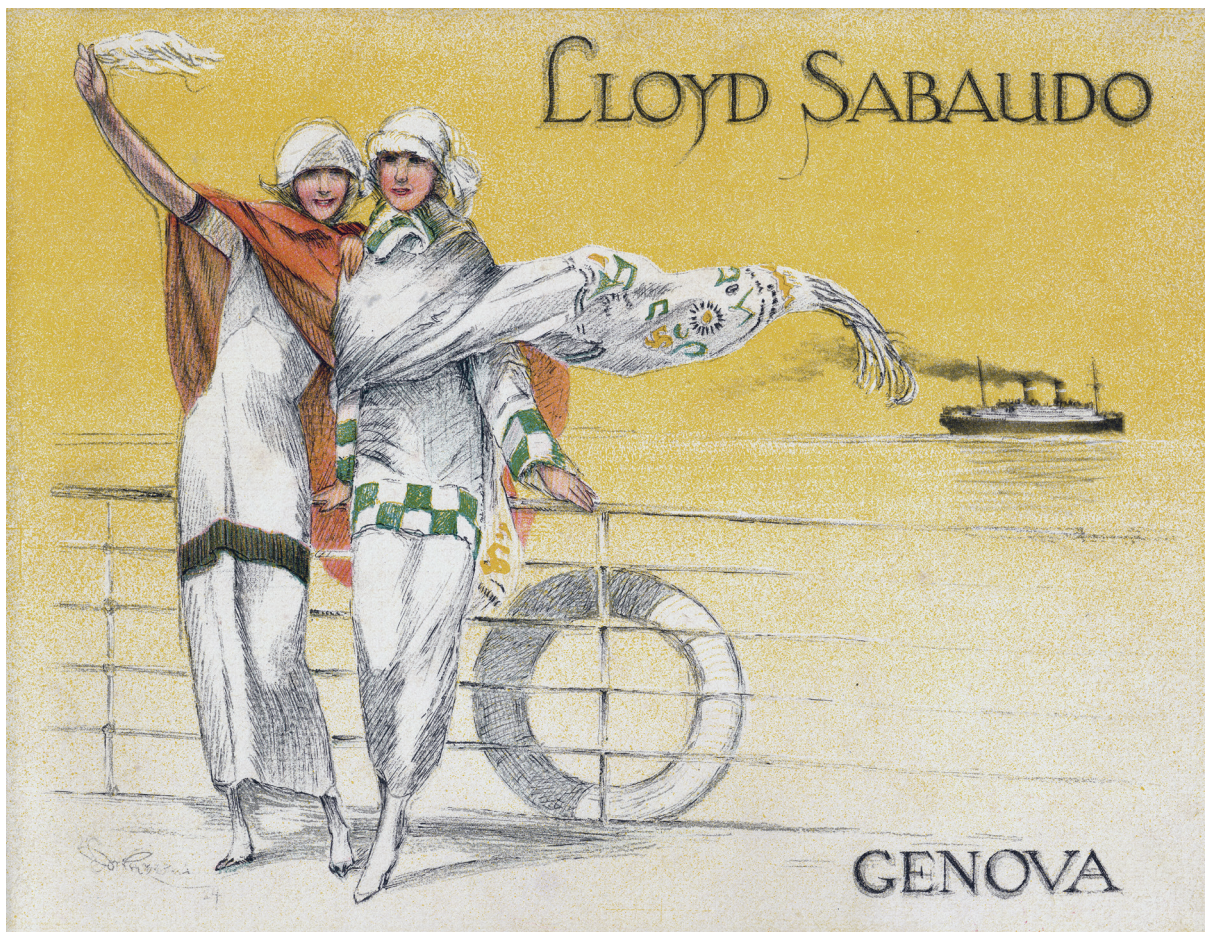


Figura 1 Copertina di una brochure promozionale Lloyd sabaudo. 1924. AIL, Fondo M. Eliseo, Trieste

Il Lloyd sabaudo e la sua flotta nel panorama dei servizi transatlantici (1906-32)

Maurizio Eliseo

Storico navale

Il Lloyd sabaudo, società anonima di navigazione a vapore, nacque a Torino il 21 giugno 1906 con atto pubblico rogito del notaio Ernesto Torretta, su iniziativa di Edoardo Canali e Alessandro Cerruti. Il primo era un importante assicuratore torinese, ben noto nel settore marittimo, mentre il secondo era agente marittimo, armatore e imprenditore edile originario di Varazze (Eliseo, Piccione 2001, 54-5). Il capitale iniziale venne fissato in 24.000 azioni da 250 lire ciascuna, sottoscritto in parte dal ramo Aosta della famiglia reale dei Savoia, da cui il nome dato alla compagnia. Edoardo Canali, amministratore e azionista della Società di assicurazioni torinese Savoia, costituita nel 1896, era socio d'affari del Duca d'Aosta da lunga data. La maggior parte del capitale iniziale venne sottoscritto dalla Banca italiana di sconto e dal Banco di Roma, con la partecipazione di altri istituti di credito e assicurativi liguri, piemontesi e romani.

A riflettere il business dei suoi promotori, il Lloyd sabaudo ebbe anche un ramo assicurativo che sarebbe stato liquidato per il suo forte passivo nel 1912, motivo per il quale Canali dovette dimettersi (due anni più tardi fondò a Genova la Cassa navale e d'assicurazione, confluita nel 1970 nelle Assicurazioni generali) (Ogliari, Radogna 1975, 1333).

Come tutte le società di navigazione europee che esercivano le linee passeggeri tra i porti italiani e le Americhe, anche il Lloyd sabaudo fece la sua fortuna grazie al forte flusso migratorio generato dagli italiani a partire dall'ultimo ventennio dell'Ottocento, quando nacquero le prime grandi concentrazioni armatoriali nazionali e numerose compagnie straniere aprirono i loro servizi regolari dai porti della penisola.

Il 1881 vide la fusione delle due più grandi e moderne flotte di navi di linea sotto il tricolore del tempo, quella dei palermitani Vincenzo e Ignazio Florio e quella del genovese

Raffaele Rubattino, che insieme diedero vita al colosso della Navigazione generale italiana (Giulianelli, *infra*). Dieci anni dopo iniziarono a competere con essa numerosi vettori stranieri: le potenti società con sede a Marsiglia come la Compagnie française de navigation à vapeur, Cyprien Fabre & Compagnie (meglio nota come Fabre line) e la Société générale des transports maritimes, le compagnie anseatiche Norddeutscher Lloyd di Brema e Hamburg-Amerika Linie di Amburgo e le britanniche Anchor line, Cunard line, Prince line e White Star line (Gropallo 1958, 190-1).

Le prime statistiche riguardanti gli emigranti che lasciavano la penisola risalgono al periodo 1869-76, redatte da Leone Carpi con l'ausilio delle Prefetture; dunque, il numero di quanti partirono prima di tale data per cercare fortuna nelle 'Meriche' è approssimativo (Rinauro 2010, 395). A essi va aggiunto un numero importante di migranti che partivano da Trieste o Fiume, al tempo sotto il dominio asburgico. È noto però che tra il 1880 e il 1915 approdarono negli Stati Uniti quattro milioni di italiani, mentre altri quattro, provenienti principalmente dalle regioni del nord Italia si imbarcarono nel medesimo lasso di tempo per l'America Latina (Bonsor 1955, 111, 167, 373, 469).

In questo più ampio panorama socio e geopolitico, le motivazioni della nascita del Lloyd sabauda vanno ricercate in una improvvisa quanto favorevole congiuntura. Nell'aprile del 1906, appena tre mesi prima dell'atto fondativo della compagnia, Firenze ospitò la prima conferenza internazionale che riunì i rappresentanti delle società di navigazione coinvolte nel trasporto di emigranti dall'Italia al nord America con l'obiettivo di trovare un accordo per regolamentare sia le partenze che le tariffe e ridurre così concorrenza tra i vettori rivali. L'incontro prese il nome di Mediterranean conference e fu la prima

di una serie promossa dal governo italiano al fine di favorire gli armatori nazionali (Murken 1922, 197-8). Fino a quel tempo la presenza nel lucroso business del trasporto emigranti era in gran parte in mano straniera, con la partecipazione di poche società nazionali, principalmente la Navigazione generale italiana e La Veloce, Società di Navigazione a vapore (Ogliari, Radogna 1975-77, 879-80; *La Navigazione generale italiana* 1906, 9).¹

Le due società avevano già tentato durante le Atlantic Conference di Parigi del 1889 e del 1901 di ottenere delle quote del mercato più significative, ma senza successo, complice l'acquiescenza delle politiche dei governi di Francesco Crispi nei confronti di altri paesi europei (Saja 2019, 118-20, 132). A Firenze venne invece stabilito che, su 214 partenze programmate nel 1907 verso il nord America, 64 fossero concesse a Navigazione generale italiana e La Veloce (Caparelli 2007, 87-9).

L'accordo internazionale prevedeva inoltre che le quote a disposizione degli armatori battenti il tricolore aumentassero gradualmente nel biennio successivo, fino a raggiungere il 59% nel 1909. A conclusione dei lavori le società estere a spartirsi i rimanenti viaggi sarebbero state le britanniche Anchor line e White Star line, la francese Fabre line e le tedesche Norddeutscher Lloyd e Hamburg-Amerika Linie. Tra le escluse vi fu invece la Prince line, che aveva sede a North Shields, sulla foce del fiume inglese Tyne. È a questo punto che intervenne Alessandro Cerruti, suo agente marittimo in Italia, che si propose di acquistare per il mercato emigratorio italiano le due nuove navi che la società inglese aveva in costruzione.

Si trattava dei transatlantici gemelli *Piedmontese Prince* e *Sardinian Prince*, entrambi ordinati al cantiere Sir James Laing & Sons di Glasgow. Solo grazie a questa mossa la nuova società voluta da Canali e Cerruti

¹ Atto notarile di costituzione delle società anonima Navigazione generale italiana Società riunite Florio e Rubattino, Roma, 1881 in Fondazione Ansaldo, ASA FS. b. 2, 22.

avrebbe potuto dotarsi di una flotta 'istantanea' per rispettare gli accordi della Mediterranean conference. All'ordine per le due unità si aggiunse quello di una terza

gemella, il *Principe di Piemonte*, mentre *Piedmontese Prince* e *Sardinian Prince* assunsero i nuovi nomi di *Re d'Italia* e *Regina d'Italia*.

1 I primi transatlantici del Lloyd sabaud: dal *Re d'Italia* al *Conte Rosso* (I)

Il *Re d'Italia* fu la prima nave del Lloyd sabaud. Scese in mare il 22 dicembre 1906 e il 21 marzo successivo lasciò Sunderland per il viaggio di consegna a Genova. Si trattava di un piroscafo da 5.204 tonnellate di stazza lorda e lunghezza fuori tutto pari a 134,3 metri. Era dotato di due macchine a vapore a triplice espansione prodotte dalla ditta Clark di Sunderland, capaci di sviluppare 5.200 cavalli indicati che imprimevano alla nave una velocità di servizio di 14,5 nodi. A fronte di una modesta prima classe, capace di ospitare 63 passeggeri in 21 cabine poste nella sovrastruttura a centro nave, nei cameroni vi erano cuccette per oltre 1.300 emigranti (Eliseo, Piccione 2001, 55) [fig. 1].

Il 4 aprile 1907 si tenne nel porto di Genova, a Ponte dei Mille, la solenne «Inaugurazione della linea di Navigazione del Lloyd sabaud con la partenza del primo piroscafo *Re d'Italia* all'Augusta presenza delle LL.AA.RR. Il Duca e la Duchessa di Genova e il *Principe di Udine*».²

Il mese successivo entrò in linea anche la gemella *Regina d'Italia*, seguita dall'ultima unità del terzetto, il piroscafo *Principe di Piemonte*, che venne consegnato nel giugno successivo.

Come previsto dagli impegni sottoscritti durante la Mediterranean conference, oltre alle tre gemelle per la rotta del nord America il Lloyd sabaud dovette dotarsi

anche di due transatlantici per i collegamenti con l'America Latina. Vennero ordinati sempre in Scozia, ma al cantiere Barclay, Curle & Co. di Glasgow. Il primo, al quale venne imposto il nome di *Tomaso di Savoia*, salpò da Genova per i porti del Brasile e del Plata il 12 novembre e, sulla medesima rotta, il 19 dicembre 1908 lo seguì il *Principe di Udine* (Eliseo, Piccione 2001, 57).³

Queste due unità per il sud America avevano caratteristiche superiori alle navi consociate destinate alla linea verso gli Stati Uniti. Le navi pensate per i collegamenti tra il Mediterraneo e l'America Latina attraevano infatti un numero maggiore di passeggeri benestanti, sia figli di immigrati italiani di prima generazione, arricchitisi dopo il loro trasferimento, sia famigliari che raggiungevano i loro parenti o che tornavano in visita in madre patria.

Tomaso di Savoia e *Principe di Udine* avevano sistemazioni divise in tre classi, 97 posti in prima, 150 in seconda e 1.200 emigranti. La prima classe era particolarmente ampia e dotata di un certo lusso (Eliseo, Piccione 2001, 55-7) [figg. 2b-e].

Queste due unità si sarebbero rivelate ben presto le più redditizie a causa della recessione che colpì gli Stati Uniti dal maggio 1907 in poi. Quell'anno gli italiani che presero imbarco verso il Nuovo Mondo furono ancora numerosi: se ne contarono 241.144, ma già l'anno seguente

² AIL, Invito all'inaugurazione.

³ In occasione dell'entrata in servizio del *Principe di Udine* il Lloyd sabaud diede alle stampe, per i tipi della Richter & Co di Napoli, un raffinato album intitolato *Da Genova al Plata. Quindici giorni sul Principe di Udine. Note di un vero viaggiatore* [fig. 2a]. Al testo di Wladimiro Perosio, in forma di diario giornaliero, si alternano i capilettera e i fregi ad acquerello monocromatico e le tavole a colori, applicate su cartoncino, firmati da Aurelio Craffonara.

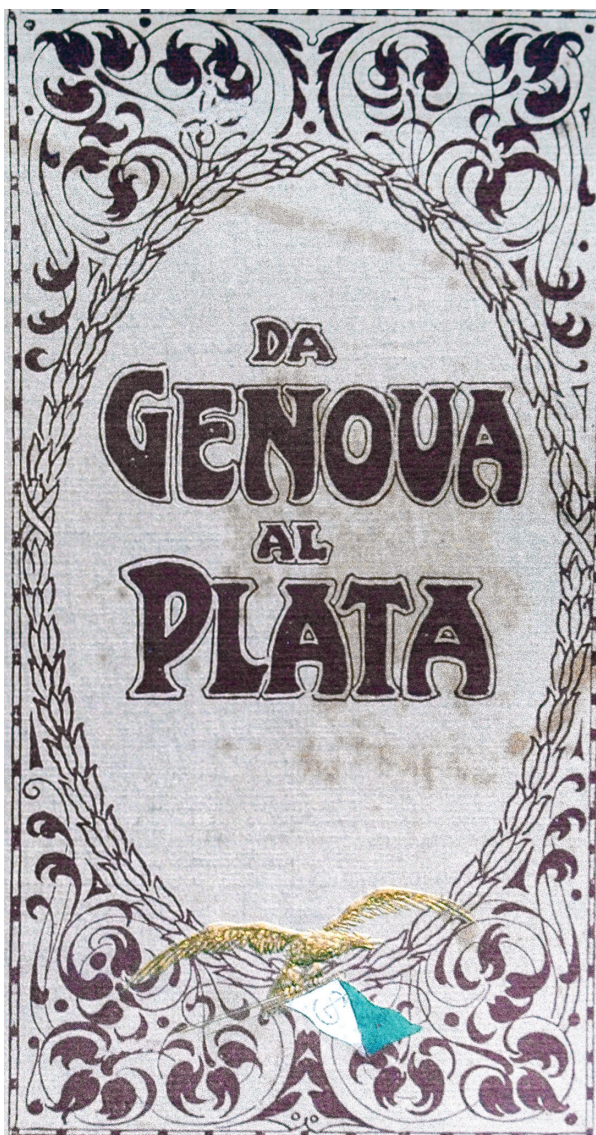


Figura 2a Aurelio Craffonara, brochure pubblicitaria Lloyd sabaudo del servizio da Genova al Plata sul piroscafo *Principe di Udine*. 1909. AIL, Fondo M. Eliseo, Trieste

erano scesi a 65.910 (Ministero delle finanze 1908; 1909) e soprattutto vi era un consistente numero di riflusso inverso dagli USA (causato dalla crescente disoccupazione industriale), non regolamentato dalla Mediterranean conference. Dopo laboriose discussioni, l'8 febbraio 1908 venne siglato a Parigi un nuovo accordo tra le compagnie di navigazione che detenevano ancora la patente di vettore per i migranti italiani; in quella occasione le società nazionali riuscirono ad accaparrarsi il 49,13% del traffico verso il nord America e del 49,48 di quello di ritorno (Murken 1922, 227-30).

Questo accordo, assieme a robuste ristrutturazioni societarie e finanziarie, permise agli armatori, tra i quali il Lloyd sabaudo, di sopravvivere al grave quanto repentino turbamento dell'industria statunitense del 1907: se il bilancio societario del 1908 presentava un passivo di 274.230 lire, quello dell'anno seguente presentava una netta ripresa, con un utile di 637.586 lire.

Nel 1908 l'acerrima rivale del Lloyd sabaudo, la Navigazione generale italiana (NGI), per sopravvivere alla crisi dei noli aveva rinunciato all'esercizio dei servizi marittimi sovvenzionati dal governo di Roma e quest'ultimo bandì delle nuove aste. Quella del 23 ottobre 1909 vide il Lloyd sabaudo aggiudicarsi i servizi di linea nel Meridione, in attesa di una nuova legge, la 306 del 13 giugno 1910, che portò alla creazione della Società nazionale di servizi marittimi nel cui consiglio di amministrazione sedeva Cerruti, con capitale misto pubblico e privato (Ogliari, Radogna 1975, 885-7; Ministero della Marina 1914, 32-3).

Fu questo il primo contratto importante tra la Società e i grandi gruppi finanziari pubblici Credito navale e Banca commerciale italiana e il Governo. L'anno seguente, con lo scoppio delle ostilità tra Italia e Turchia, *Re d'Italia* e *Regina d'Italia* furono noleggiati allo Stato e convertiti presso l'Arsenale di La Spezia in navi ospedale. Il generoso compenso pattuito fu di 2.750 lire al giorno a piroscafo per il nolo oltre al contributo di altre 1.000 lire per

Il Lloyd sabaudo e la sua flotta nel panorama dei servizi transatlantici (1906-32)

paghe e costi vivi dei 13 ufficiali e 116 membri di equipaggio civile della compagnia per ciascuna nave.

A fare da controaltare alle entrate permesse dal noleggio, il bilancio 'di guerra' del 1912 del Lloyd sabaudo vide un deficit di oltre un milione e centomila lire del comparto assicurativo, che portò alla soppressione del medesimo e alla riduzione del capitale sociale da 12 a 9,03 milioni di lire, con una conseguente svalutazione delle azioni da 250 a 200 lire ciascuna. L'infuocata assemblea degli azionisti dell'aprile 1913 chiese e ottenne le dimissioni non solo di Edoardo Canali ma pure dell'intero consiglio di amministrazione.

L'ottobre del 1913 vide l'assunzione come direttore generale del Lloyd sabaudo del marchese Renzo Durand De La Penne, figura chiave nel grande programma di espansione societario messo in atto alla vigilia della Prima guerra mondiale, che portò a un vero cambio di rotta (Romani 1988). De La Penne credeva nella forte espansione del mercato transatlantico, volendosi invece disimpegnare da quello sovvenzionato delle linee in Mediterraneo, un po' come aveva già fatto la Navigazione generale italiana, che stava pensando a una nuova grande flotta transatlantica, fatta di navi moderne e imponenti.

De la Penne si rivolse all'amico Guglielmo Marconi, che aveva conosciuto alcuni anni prima quando lo scienziato si recò in America Latina a bordo del piroscafo *Principessa Mafalda* del Lloyd italiano, del quale de la Penne era al tempo al comando (Romani 1988, 19-23).

Marconi si lasciò convincere ad assumere la presidenza del Lloyd sabaudo e convinse William Beardmore, proprietario dell'omonimo cantiere scozzese a Dalmuir, a costruire un grande transatlantico per il Lloyd sabaudo, partecipando in cambio ai dividendi della società italiana, del cui consiglio di amministrazione entrò a far parte (Johnston 1991, 119, 125). La necessità di rivolgersi alla grande industria navale britannica era ineluttabile: la Navigazione generale italiana era legata da ragioni politiche e finanziarie al cantiere Ansaldo, unico al tempo

della penisola a essere in grado di costruire una grande nave di linea, oltre al cantiere di Monfalcone, che era però di proprietà della famiglia Cosulich assieme all'omonima compagnia con sede a Trieste (Giulianelli, *infra*).

La vendita nel gennaio del 1914 del *Principe di Piemonte* alla compagnia inglese Uranium steam ship navigation co. e l'emissione di 3.720.000 lire di nuove azioni sottoscritte dallo stesso Sir William garantirono i fondi per mettere in cantiere il *Conte Rosso*, il cui contratto di costruzione venne siglato il 26 marzo 1914 (Eliseo, Piccione 2001, 67). La costruzione dovette però essere presto sospesa per lo scoppio delle ostilità. Una soluzione di comodo per gli interessi comuni di cantiere e armatore venne raggiunta il 6 ottobre 1916 quando l'ammiragliato britannico accettò di acquistare scafo e macchine in costruzione del *Conte Rosso* e ordinarne il completamento come portaerei. Varato con il nuovo nome di *HMS Argus* nel dicembre 1917, l'ex-*Conte Rosso*, invece di diventare l'ammiraglia del Lloyd sabaudo, sarebbe passato alla storia come la prima portaerei a ponte continuo del mondo.

La Prima guerra mondiale causò un mutamento radicale del mondo occidentale e nei fenomeni migratori. Il Congresso statunitense promulgò nel 1917 il Literacy test e nel 1921 il più restrittivo Quota act che avrebbe praticamente chiuso i confini ai migranti italiani (Sori 1979, 211, 391, 421, 496). A seguito di questi provvedimenti si registrò una repentina riduzione dell'emigrazione verso gli Stati Uniti a favore di quella verso il sud America. Le società di navigazione, già logorate dalle ostilità, si trovarono in una situazione assai grave. Se la Navigazione generale italiana poteva contare sulle sovvenzioni governative di Roma, per gli accordi finanziari legati al fatto che le sue nuove navi sarebbero entrate a far parte del naviglio ausiliario dello Stato in caso di un nuovo conflitto, non era invece così per il Lloyd sabaudo, che beneficiava soltanto delle sovvenzioni per il trasporto intercontinentale della posta. Oltretutto la svalutazione della lira rispetto alla sterlina e l'aumento del costo di materiali e

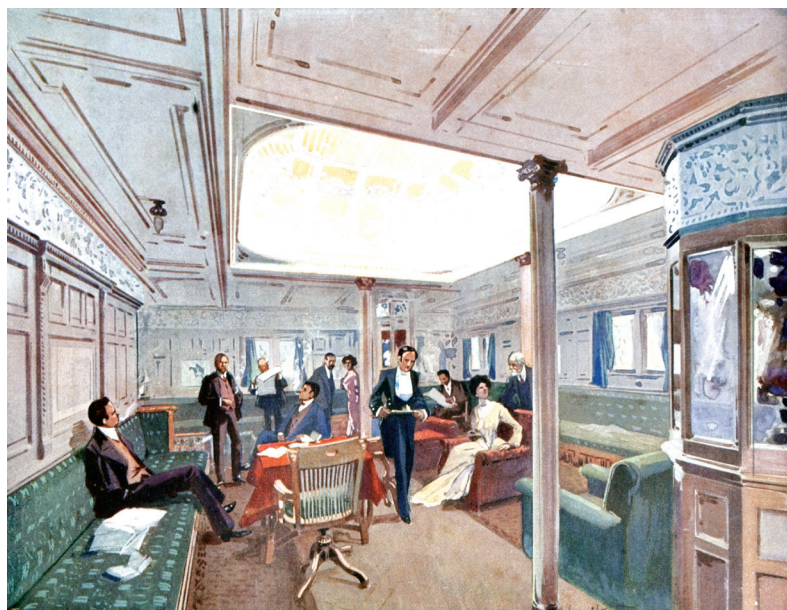


Figure 2b-e
 Aurelio Craffonara, illustrazioni
 dalla brochure pubblicitaria Lloyd
 sabauda del servizio da Genova al Plata
 sul piroscafo *Principe di Udine*. 1909.
 ALL, Fondo M. Eliseo, Trieste

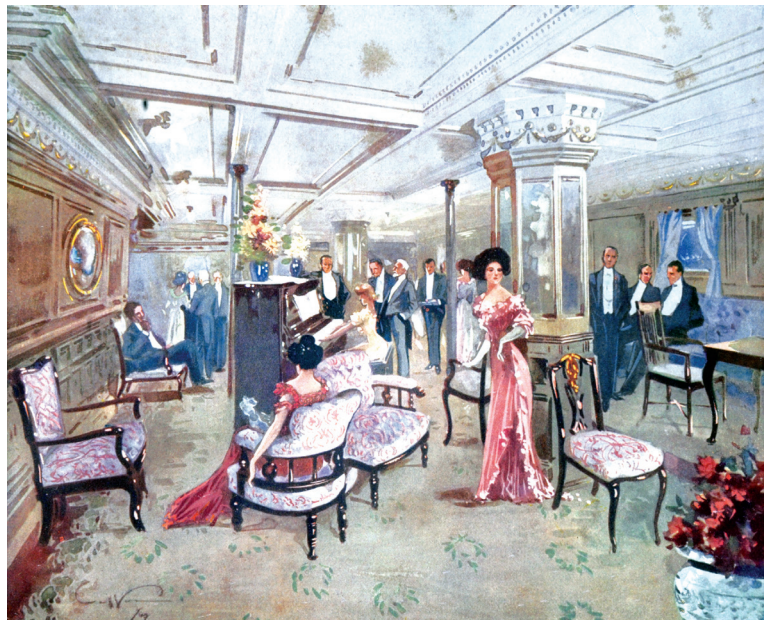




Figura 3 Aurelio Craffonara, manifesto pubblicitario Lloyd sabaudo del servizio verso l'Australia del piroscafo *Regina d'Italia*. 1925. ALL, Fondo M. Eliseo, Trieste

manodopera nel Regno Unito post-bellico avrebbero reso virtualmente impossibile realizzare un grande transatlantico come il *Conte Rosso*. Intervenne questa volta il governo di Londra, che sovvenzionò la costruzione del *Conte Rosso* e di un gemello, il *Conte Verde*, con 600.000 sterline (Johnston 1991, 21).

2 L'emergenza del primo dopoguerra e lo sviluppo della flotta dei *Conti*

Durante la Grande guerra, il Lloyd sabaudo noleggiò la sua flotta al Governo per le esigenze belliche. *Re d'Italia* e *Regina d'Italia* furono nuovamente convertiti in navi ospedale. Dal marzo 1918 trasportarono le truppe statunitensi verso l'Europa e, al termine delle ostilità, provvidero al loro rimpatrio, che si concluse nei primi mesi del 1919. Avrebbero ripreso il servizio di linea con il nord America nella primavera quell'anno e vi rimasero fino all'aprile del 1921, quando vennero trasferiti alla linea del sud America. Gli ultimi anni della loro carriera, prima di essere demoliti a Genova, li trascorsero tra il 1925 e il 1928 sulla rotta Genova-Sidney [fig. 3].

Durante il conflitto *Re d'Italia* e *Regina d'Italia* sarebbero stati sostituiti sulla linea di New York da *Tomaso di Savoia* e *Principe di Udine* [figg. 4-5].

Per far fronte alle ingenti richieste di noli a scopo militare dagli Stati Uniti, nel febbraio 1915 il Lloyd sabaudo deliberò l'acquisto di tre piroscafi da carico sul mercato dell'usato. Nell'estate dell'anno successivo ottennero altre tre unità cargo più grandi e moderne, e due ancora nel 1917. Quell'anno vide anche le prime unità della compagnia perdute per cause belliche: l'8 giugno il *Valdieri* venne silurato e affondato da un sommergibile tedesco e lo stesso accadde il 23 ottobre al *Capodimonte*, mandato a fondo dai siluri austriaci.

Nel 1915 il Lloyd sabaudo promosse inoltre la creazione di un nuovo cantiere navale a Taranto, assieme

all'imprenditore Franco Tosi di Legnano. Per il Lloyd sabauda, nel 1923, questi realizzò i due grandi piroscafi da carico *Principessa Maria* e *Principessa Giovanna*, i quali, un paio di anni dopo, furono trasformati in navi miste per il trasporto di carico e passeggeri (con l'aggiunta di un secondo fumaio posticcio): entrambi faranno servizio in linea sudamericana fino all'entrata in guerra dell'Italia (Eliseo, Piccione 2001, 85; Gropallo 1958, 310; Bonsor 1955, 462).

Il 1915, grazie soprattutto alle necessità belliche, fu un anno di grande crescita per il Lloyd sabauda. Il 28 dicembre il capitale era stato incrementato a ben 15 milioni di lire, suddiviso in 75.000 azioni da 200 lire ciascuna (e crebbe di nuovo nel 1916, raggiungendo i 20 milioni e i 25 nel 1917). In quell'anno la capacità di trasporto delle navi della Società si attestava a ben 6.664 posti, dei quali 5.627 per emigranti. In virtù di questo dato esso risultava dunque la seconda compagnia di navigazione della penisola, dopo la Navigazione generale italiana.

Al termine della Grande guerra le società di navigazione italiane impegnate sulle rotte transatlantiche si trovarono in un difficile momento di crisi economica e di incertezza. I loro colossi del mare, ordinati alla vigilia del conflitto, erano in forse e la ripresa dei servizi di linea in grandi incertezze (Eliseo, Piccione 2001, 60-1). Nella speranza di poterle sostenere in un momento così difficile, il governo italiano decise di affidare loro in regime agevolato le navi requisite dai paesi usciti sconfitti. I tre più grandi transatlantici tedeschi requisiti, *Fürst Bismark*, *Moltke* e *König Albert* andarono rispettivamente alle tre principali compagnie italiane. Il primo andò alla Cosulich line con il nuovo nome di *San Giusto*, il secondo al Lloyd sabauda con quello di *Pesaro* e il terzo alla Navigazione generale italiana, dopo essere stato ribattezzato *Ferdinando Palasciano*. Il *Pesaro* effettuò il suo primo viaggio di linea sotto bandiera italiana il 23 aprile 1919, quando salpò da Genova per New York. Continuò il suo servizio per il Lloyd sabauda fino all'arrivo del nuovo *Conte Rosso*. Posto

quindi in disarmo, venne venduto e avviato alla demolizione in un cantiere di La Spezia nel maggio del 1925.

Il 10 febbraio 1921 alla presenza di Guglielmo Marconi, madrina la moglie del direttore generale del Lloyd sabauda marchese Castiglioni, il *Conte Rosso* venne felicemente varato. Il 29 marzo dell'anno successivo salpò per il viaggio inaugurale a Buenos Aires con a bordo molte autorità, tra cui gli stessi De La Penne e Beardmore, entrambi soddisfatti di quella straordinaria nave, acclamata dalla stampa internazionale come la più moderna e lussuosa costruita dopo il conflitto. La sontuosa prima classe venne progettata dai fratelli Coppè di Firenze, che erano stati introdotti nel settore dell'arredamento navale da Alessandro Cerruti, il quale li conosceva molto bene per aver lavorato a numerosi edifici da essi progettati assieme alla sua società Ferrobeton, a cominciare dalla ricostruzione post terremoto di Messina. Il 21 ottobre 1922 il *Conte Verde*, madrina Maria Cristina Marconi, scese dallo scalo e il successivo 21 aprile salpava da Genova per il viaggio inaugurale, diretto però a New York.

I due *Conti*, interamente progettati e costruiti in Scozia per essere utilizzati indifferentemente sulle rotte del nord o del sud America, si differenziavano dal progetto ante-guerra principalmente per la poppa a clipper anziché a incrociatore e per la propulsione su due eliche invece che su quattro, indice questo dei progressi fatti nel rendimento della propulsione a vapore, accelerati anche dalle esigenze belliche.

Il terzo della serie, il *Conte Biancamano*, prima vera città galleggiante a battere il tricolore, si rivelò anche l'ultimo transatlantico italiano costruito all'estero [fig. 3]. Il contratto di costruzione della celebre nave venne stipulato dal Lloyd sabauda nel maggio 1924, sempre con il socio Beardmore. L'unità era una versione da 24.500 tonnellate del *Conte Rosso* e *Conte Verde*. Nel solco della tradizione dei nomi sabaudi, la nave rendeva omaggio al primo principe di casa Savoia, Umberto I conte di Moriana, detto il 'Biancamano' per il colore candido delle sue mani.



Figura 4

Operazioni d'imbarco a Genova
sul piroscalo *Tomaso di Savoia*. 1910 circa.
Positivo su lastra di vetro, 24 × 30 cm.
AIL, Fondo M. Eliseo, Trieste

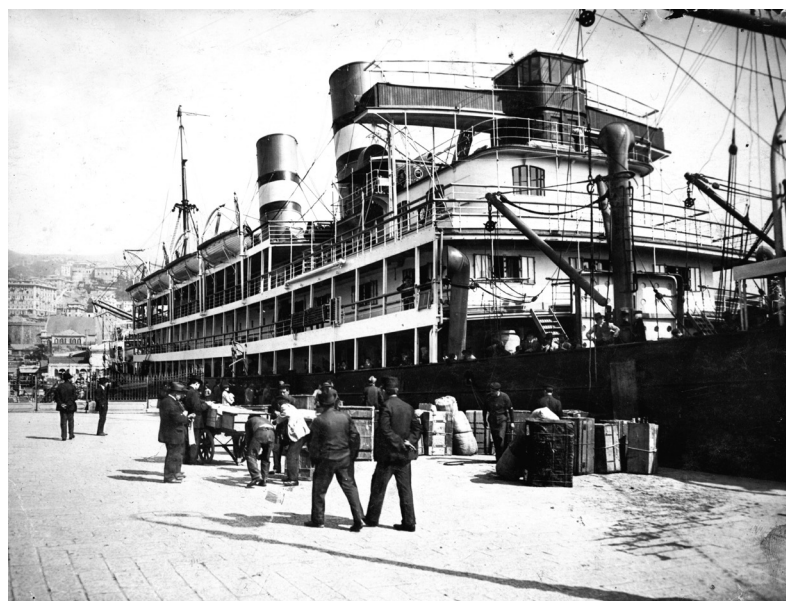


Figura 5

Operazioni d'imbarco dal ponte Federico Guglielmo
(ora Ponte dei Mille) a Genova, sul piroscalo
Tomaso di Savoia. 1920 circa. Positivo su lastra di vetro,
24 × 30 cm. AIL, Fondo M. Eliseo, Trieste

L'opzione per la gemella prevista da tale contratto non sarebbe poi stata esercitata per le pressioni del governo italiano di favorire la cantieristica nazionale e il gemello *Conte Grande* sarebbe stato costruito pochi anni dopo al Cantiere San Marco di Trieste.

Tra i primati ascrivibili al cantiere vi fu il tempo record di costruzione della nave dall'impostazione della chiglia (giugno 1924) alla consegna (7 novembre 1925) e l'installazione a bordo del più grande apparato motore a turbina a duplice riduzione.

Varato il 23 aprile 1925, madrina la marchesa Giulia Morcaldi De La Penne, il transatlantico *Conte Biancamano* entrò in servizio come da programma sulla Genova-New York il 20 novembre dell'anno successivo, rivelandosi subito una nave di gran classe che, amata dalla clientela internazionale, avrebbe navigato sotto il tricolore (eccezione fatta per il periodo bellico) per ben 35 anni.

L'ultima delle 'città galleggianti' italiane degli anni Venti fu il *Conte Grande* (Eliseo, Ernè 2009, 48). Per rispettare la richiesta del governo italiano di non rivolgersi più a cantieri stranieri, il Lloyd sabaudo dovette piazzare l'ordine al Cantiere San Marco di Trieste. Questo cantiere non aveva grande esperienza nella costruzione di grandi navi di linea passeggeri e si decise dunque di costruire una quasi replica del *Conte Biancamano*. Questa decisione avrebbe ridotto i tempi di costruzione e i costi, rendendo oltretutto il *Conte Grande* omogeneo con gli altri tre conti già in esercizio, ma conferendo alla nave un aspetto tipicamente britannico.

Il *Conte Grande* fu impostato il 24 ottobre 1926 e battezzato il 29 giugno dell'anno successivo dalla Duchessa d'Aosta. Il 17 febbraio 1928 la nuova ammiraglia della compagnia partì dal Ponte dei Mille di Genova diretto a New York, dimostrando la potenza raggiunta dal Lloyd

sabaudo nel panorama marittimo del tempo [fig. 6].

Il 1928 fu un anno di grandi cambiamenti nel settore dell'armamento italiano. La Cosulich line di Trieste, unico grande rivale di Navigazione generale italiana e del Lloyd sabaudo, chiudeva l'esercizio con una perdita record che sfiorava i 214 milioni di lire, principalmente a causa della contingenza economica negativa del periodo, della contrazione dei traffici migratori e dell'onere finanziario per la recente costruzione delle sue ammiraglie *Saturnia* e *Vulcania*, costruite fra l'altro in epoca di forte inflazione della lira.

Si fece avanti il Lloyd sabaudo che, tramite il sostegno finanziario della Banca commerciale italiana, acquistò un terzo del gruppo triestino. Renzo Durand de La Penne e Alessandro Cerruti entrarono così a far parte del consiglio di amministrazione della Cosulich, e con un peso fondamentale (Eliseo 2017, 30-2). L'accordo tra Lloyd sabaudo e Cosulich parve al tempo poter arginare la nazionalizzazione delle società marittime che il governo stava già contemplando con il placet della Navigazione generale italiana, fortemente indebitata, mentre le altre due compagnie lo osteggiavano apertamente, concedendo in cambio di sottomettersi a un accordo voluto dal ministro delle comunicazioni Costanzo Ciano (al quale spettava anche il dicastero della Marina mercantile) noto come 'accordo di pool' (Piccione 2013, 63). Questo prevedeva, a far data dal 1° luglio 1928, il coordinamento dei servizi, delle partenze e dei prezzi di passaggio delle tre grandi società nazionali, al fine di fronteggiare assieme la concorrenza dei vettori stranieri, in un momento di contrazione dei noli transatlantici, che avrebbe avuto il suo culmine con il crollo di Wall Street dell'ottobre del 1929, quando le economie occidentali entrarono in profonda recessione.

3 Dall'accordo di pool alla nazionalizzazione: le 'frecce dei mari' e l'ultimo Conte

L'accordo di pool fu, almeno inizialmente, un ripiego rispetto al desiderio espresso da Costanzo Ciano di creare un'unica società transatlantica italiana, il Lloyd littorio, la cui formazione era stata discussa per la prima volta a Genova nell'aprile del 1927. L'occasione per far sedere al tavolo delle trattative Lloyd sabaudo e Navigazione generale italiana si era presentata allorché entrambe avevano chiesto ingenti finanziamenti per la costruzione di due navi dai requisiti superlativi, che potessero competere per dimensioni, lusso e velocità con i migliori transatlantici stranieri, cosa fortemente voluta per ragioni di prestigio internazionale dal governo (Piccione 2013, 54-5).

Le posizioni di Lloyd sabaudo e Navigazione generale italiana erano agli antipodi. Alessandro Cerruti e Renzo Durand de la Penne proposero la costituzione di una società anonima privata, con il 50% del capitale in azioni e il 50% in obbligazioni, oltre a un finanziamento pubblico di 300 milioni per la costruzione di due supertransatlantici gemelli da circa 45.000 tonnellate di stazza, capaci di raggiungere i 33 nodi di velocità massima per potersi aggiudicare il Nastro azzurro, vale a dire il record mondiale sulla prestigiosa rotta dall'Europa al nord America. Dai disegni del tempo si evince che le due turbonavi avrebbero avuto una lunghezza tra le perpendicolari pari a 227,6 metri e posti per 1.631 passeggeri, distribuiti in quattro classi. I nomi ventilati al tempo da Costanzo Ciano per le due 'frecce dei mari' furono *Dux* e *Rex*. Gli amministratori delegati della Navigazione generale italiana, convinti di avere il totale appoggio governativo, insistettero invece per avere il controllo amministrativo e finanziario della nuova società, relegando di fatto Lloyd sabaudo e Cosulich line a quello di società controllate.

Agli incontri Cosulich e Lloyd sabaudo avevano espresso la loro totale identità di vedute. Antonio Cosulich e Renzo Durand de la Penne nel giro di due anni portarono al risanamento della Società triestina e del cantiere di Monfalcone (ottenendo numerose commesse anche straniere), anche se presto non avrebbero potuto sfuggire alle mire accentratrici del governo Mussolini.

Nella relazione agli azionisti del 18 aprile 1929 il Lloyd sabaudo scriveva:

Il secondo semestre dell'esercizio 1928 si è svolto sotto il nuovo regime che governa attualmente l'esercizio delle grandi linee Transatlantiche da passeggeri, cioè sotto l'accordo [di pool, nda] desiderato dal nostro Governo, e che si è potuto raggiungere attraverso difficoltà e trattative laboriose, guidate da S.E. il Ministro Ciano, fra la Navigazione generale italiana, la Società Cosulich e la Nostra, per l'esercizio ordinato e solidale delle due linee del Nord e Sud America [...]. Noi abbiamo portato alla conclusione di questo accordo tutta la nostra buona volontà e spirito di sacrificio, ossequienti, come sempre, ai desideri del nostro Governo, ed ora siamo lieti che con esso sia dimostrato come la collaborazione, la buona armonia, la solidarietà di interessi fra le Compagnie e lo stesso fronte unico si possano raggiungere colla semplice fusione dei traffici, senza aver bisogno di ricorrere alla fusione delle Compagnie stesse, i cui organismi, finché sani e bene funzionanti, noi siamo fermamente d'avviso, sia nell'interesse della Nazione di gelosamente conservare. Si è perciò che il Vostro Consiglio di amministrazione ha sempre creduto suo dovere di resistere contro ogni proposta di fusione con altre Società.⁴

⁴ AIL, Relazione agli azionisti del Lloyd sabaudo, 18 aprile 1929.

A riprova della salute economica del Lloyd sabaudo l'analoga relazione agli azionisti del 23 aprile 1931 così annunciava:

Quanto alla nostra importante partecipazione nella Cosulich, siamo lieti di poterVi affermare che il suo risanamento e quello di tutte le aziende da essa dipendenti o controllato è ormai compiuto. Infatti, la Cosulich ha posto in atto il programma annunciato di liberare l'Azienda da interessenze estranee alla navigazione e chiude il proprio bilancio con un utile.⁵

Il 3 marzo 1928 il Lloyd sabaudo indisse una gara d'appalto per la costruzione del quinto *Conte*, dopo aver ottenuto la promessa dall'Istituto italiano di credito navale di un prestito di 150 milioni di lire, da restituire in quindici anni senza interessi (Eliseo 1999).

A disposizione dei cantieri venne messa una specifica tecnica con le caratteristiche principali dell'unità: 2.200 passeggeri, 25 nodi di servizio e 45.000 tonnellate di stazza lorda. Anche l'unità della Navigazione generale italiana (che avrebbe beneficiato del medesimo prestito) avrebbe avuto caratteristiche analoghe, in modo da mantenere insieme il servizio settimanale sul grande espresso Genova-New York, rispettando così le clausole dell'accordo di pool.

Circa il nome dell'unità, non vi furono dubbi sul fatto che dovesse perpetuare l'omaggio alla casa reale e la tradizione dei *Conti* e già un opuscolo del 1929 riporta un disegno artistico della nuova costruzione chiamandola 'il quinto conte'.

Il contratto di costruzione della nave venne infine assegnato al Cantiere San Marco di Trieste e siglato il 28 dicembre 1929. Sulla scelta pesò la recente acquisizione del controllo azionario del gruppo Cosulich, che deteneva una



Figura 6 Giuseppe Riccobaldi, manifesto pubblicitario Lloyd sabaudo. 1927. AIL, Fondo M. Eliseo, Trieste

⁵ AIL, Relazione agli azionisti del Lloyd sabaudo, 23 aprile 1931.

cospicua quota del cantiere. In origine si era anche valutato di realizzare la nave presso il cantiere di Monfalcone, ma questo non aveva uno scalo sufficientemente lungo per costruire una nave da 250 metri di lunghezza.

Il 4 ottobre 1930 la cerimonia dell'impostazione di quella che avrebbe assunto il nome di *Conte di Savoia* segnò l'avvio della costruzione che sarebbe proceduta alacremente sotto la sorveglianza del Registro italiano e inglese, i quali avrebbero conferito al transatlantico la più alta classe per nave passeggeri. In particolare, il *Conte di Savoia*, come il *Rex*, fu la prima nave costruita secondo i dettami della convenzione internazionale Safety of life at sea (SOLAS) confermata nel 1929 dopo una prima sigla del 1914, che stabilisce i requisiti di sicurezza cui le unità passeggeri debbono ottemperare («The Quadruple-Screw Turbine Steam Liner *Conte Di Savoia*» 1933, 12).

Caratteristiche principali di entrambi gli scafi erano l'ampio uso di acciaio Martin-Siemens a elevato limite di proporzionalità, le paratie longitudinali stagne per tutta la lunghezza della sala macchine (che creavano una sorta di doppio scafo stagno) e, per il *Conte di Savoia* soltanto, la struttura ad archi e travate della gigantesca Sala delle feste (la Sala Colonna), con una luce tra i pilastri di ben 19 metri, una profondità di 30 e una altezza di 7,4 (Eliseo 1992, 49; 2003, 254-5).

Uno dei maggiori grattacapi progettuali lo diede l'impianto di giroscopi stabilizzatori tipo Sperry che richiese speciali longheroni di rinforzo nel doppiofondo. Si trattava del primo sistema in grado di smorzare il rollio della nave; per questa ragione il transatlantico sarebbe stato pubblicizzato come «la nave che non rolla» (*L'illustrazione italiana* 1932, 717).

Il *Conte di Savoia* venne varato a solo tredici mesi dall'impostazione, il 28 ottobre 1931. La data fissata per la discesa in acqua era, non a caso, l'anniversario della marcia su Roma e, come per il varo del *Rex* del precedente 1° agosto all'Ansaldo di Genova (madrina la regina Elena), fu un evento di straordinaria solennità, madrina Maria José, Principessa di Piemonte, accompagnata dal marito Umberto.

Nell'autunno del 1931 Costanzo Ciano annunciò a sorpresa che, dal 1° gennaio 1932 Cosulich, Lloyd sabauda e Navigazione generale italiana sarebbero diventate un'unica, grande compagnia di bandiera, la Italia flotte riunite. Così, quando il 3 novembre il *Conte di Savoia* lasciò Trieste, al comando di Antonio Lena, per la consegna a Genova, portava sui fumaioli il tricolore della nuova impresa, come del resto il *Rex*, che lo aveva preceduto nel suo viaggio inaugurale a New York il precedente 27 settembre.

I due transatlantici, i più grandi e veloci mai costruiti per la bandiera italiana, sebbene concepiti da società rivali, furono entrambi ragione di orgoglio nazionale. Il 5 novembre 1932, il giorno in cui il *Conte di Savoia* effettuava le prove di velocità sulla base misurata di Punta Chiappa-Punta Mesco, nel Golfo di Genova, l'amministratore delegato del Lloyd sabauda, Renzo Durand De La Penne, che nella grande nave vedeva il coronamento di un sogno ma anche la fine della sua Società, rassegnò le dimissioni dal consiglio di amministrazione. Sicuramente la notizia che la 'sua' nave, con una media di 29,43 miglia orarie aveva ottenuto il record mondiale di velocità, superando di un nodo il *Rex*, gli permise di abbandonare la carica a testa alta.

Bibliografia

- Bonsor, N.R.P. (1983). *South Atlantic Seaway*. Jersey Channel Island: Brookside Publications.
- Buffo, P. (2020). s.v. «Umberto I, conte». *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 97.
- Caparelli, A. (2007). «Il movimento della navigazione nei porti del Regno d'Italia (1861-1914)». *Storia Economica*, 10(3).
- De Rossi, F. (1986). *Lloyd sabaudo società anonima per azioni*, suppl., *Bollettino AIDMEN*, 9, 299-332.
- Eliseo, M. (1992). *Rex. Storia di un transatlantico*. Parma: Albertelli.
- Eliseo, M. (1999). «Il mito del Rex». De Rosa, G. (a cura di), *Storia dell'Ansaldo. Dall'IRI alla guerra, 1930-1945*, vol. 6. Roma-Bari: Laterza, 159-70.
- Eliseo, M. (2003). *Rex. Ship of Ships*. Genova: Tormena.
- Eliseo, M. (2017). *Saturnia and Vulcania. Record Motorships*. London: Carmania Press.
- Eliseo, M.; Ernè, C. (2009). *Trieste sul Mare. Storie di uomini e navi*. Trieste: MSG Press
- Eliseo, M.; Piccione, P. (2001). *Transatlantici. Storia delle grandi navi passeggeri italiane*. Genova: Tormena Editore.
- Il Conte di Savoia* (1932). Trieste: s.e.
- Jonhston, I. (1991). *Beardmore Built. The Rise and Fall of a Clydeside Shipyard*. Glasgow: Clydebank Distric Libraires & Museums.
- L'Illustrazione italiana* (1932). Milano: Fratelli Treves Editori.
- La Navigazione generale italiana dalle origini, 1881-1906* (1906). Roma: Società Editrice Novissima.
- Ministero della Marina, Ispettorato generale dei servizi marittimi (1914). *Relazione sui servizi marittimi sovvenzionati*. Roma: Officina poligrafica italiana.
- Ministero delle Finanze. Direzione generale delle gabelle (1908). *Ufficio trattati e legislazione doganale, del regno d'Italia nell'anno 1907*. Roma: Tipografia della Camera dei deputati di Carlo Colombo.
- Ministero delle Finanze. Direzione generale delle gabelle (1909). *Ufficio trattati e legislazione doganale, del regno d'Italia nell'anno 1908*. Roma: Tipografia della Camera dei deputati di Carlo Colombo.
- Murken, E. (1922). *Die großen transatlantischen Linienreederei-Verbände. Pools und Interessengemeinschaften bis zum Ausbruch des Weltkrieges*. Jena: Verlag von Gustav Fischer.
- Ogliari, F.; Radogna, L. (1975-77). «Le origini del Lloyd sabaudo». Ogliari, F.; Radogna, L. (a cura di), *Storia dei trasporti marittimi di linea*. Milano: Cavallotti.
- Piccione, P. (a cura di) (2013). *Transatlantico Rex. Il mito e la memoria*. Milano: Silvana Editoriale.
- Rinauro, S. (2010). «Le statistiche ufficiali dell'emigrazione italiana tra propaganda politica e inafferrabilità dei flussi». *Quaderni Storici*, 45(134), 393-417.
- Romani, L. (1988). «Il Lloyd sabaudo ed il suo direttore». *La Casana*, 30(2), 33-4.
- Saja, M. (a cura di) (2019). *Francesco Crispi*. Cosenza: Rubbettino Università.
- Sori, E. (1979). *L'emigrazione italiana dall'unità alla Seconda guerra mondiale*. Bologna: il Mulino.
- «The Quadruple-Screw Turbine Steam Liner *Conte di Savoia*» [The Italian line's Atlantic express steamship *Conte di Savoia*] (1933). *The Shipbuilder and Marine Engine-Builder*. London: The Shipbuilder Press, 59-79.

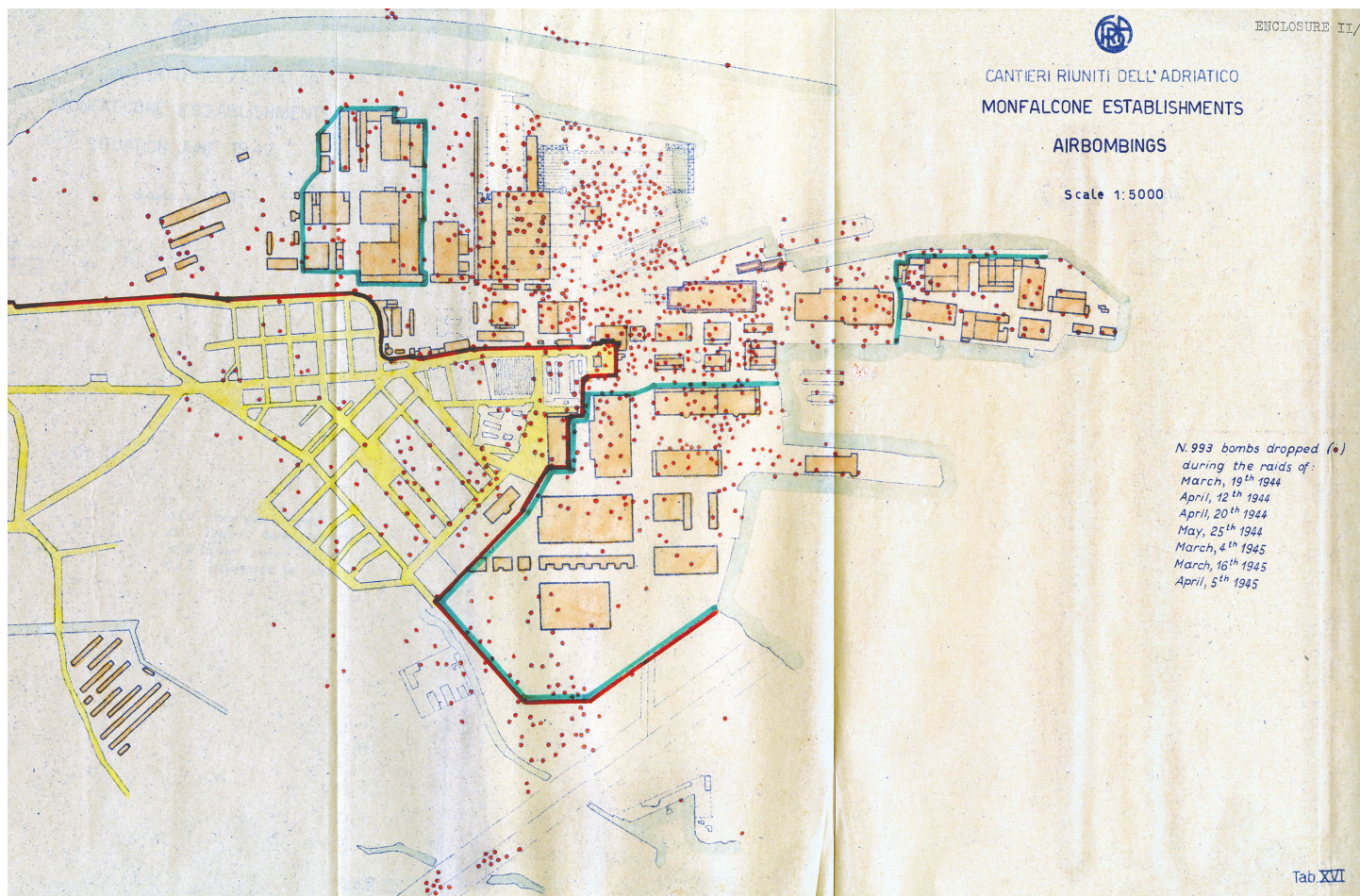


Figura 1a Planimetria dei Cantieri riuniti dell'Adriatico. Stabilimento di Monfalcone. Bombardamenti 1944-45. Archivio storico Intesa Sanpaolo-Archivio Istituito mobiliare italiano (ASI-IMI), Serie Mutui pr. 2391 EIB. Cantieri riuniti dell'Adriatico (CrdA)

La doppia rinascita: il *Conte Biancamano* a Monfalcone

Giulio Mellinato

Università degli Studi di Milano-Bicocca

Il transatlantico *Conte Biancamano* non fu costruito in Italia, ma venne completamente riadattato e rimodernato tra Trieste e Monfalcone subito dopo la fine della Seconda guerra mondiale.

La nave entrò ufficialmente nel Cantiere navale di Monfalcone il 27 marzo del 1948, per rimanervi fino all'ottobre 1949. Durante quei mesi fu sottoposta a un completo *refitting* tanto dello scafo quanto delle strutture interne. In entrambi i casi, i lavori sul transatlantico sarebbero stati l'occasione per sperimentare importanti novità, che avrebbero definito in maniera specifica l'organizzazione del lavoro nello stabilimento navalmeccanico più grande d'Italia nei decenni successivi. Probabilmente, però, l'aspetto più significativo della vicenda fu un altro.

All'epoca, lo stabilimento monfalconese faceva parte dei Cantieri riuniti dell'Adriatico, società interamente posseduta dall'IRI (quindi dallo Stato italiano) con sede a Trieste, che in quel periodo non faceva parte del territorio nazionale, poiché la città e il suo immediato circondario (ma non Monfalcone) erano ancora sottoposti all'amministrazione di un Governo militare alleato (Gma). L'assegnazione di una commessa così prestigiosa, e così importante per il rilancio dell'immagine marittima dell'Italia, all'interno di quel contesto poteva quindi ben rappresentare una riaffermazione dei legami e della sovranità nazionale sull'area, unendo all'interno di un percorso unitario l'evoluzione economica e il destino politico delle zone contese al confine orientale italiano.

1 Un periodo critico, un contesto difficile

Per un cantiere navale, le navi passeggeri sono molto più di oggetti da costruire (Covaz 2008). L'intero processo produttivo richiede un approccio segnato da una enorme complessità, rispetto a una nave mercantile, dove la maggior parte dello spazio a bordo in realtà è occupato dalle stive, ovvero da spazi vuoti. Al contrario, il volume interno di una nave passeggeri è completamente occupata da una grande varietà di attività specializzate, dedicate ai passeggeri e al loro soggiorno (cabine, ristoranti, bar, svago e superfici pubbliche), ma anche all'equipaggio e ai servizi di bordo (dagli alloggi alle lavanderie, dalle cucine ai magazzini) per arrivare infine alle aree tecniche dedicate alla navigazione e alla sicurezza. Il tutto all'interno di uno spazio chiuso e ristretto.

Dal punto di vista industriale, l'allestimento di una nave passeggeri si può immaginare come un gigantesco gioco a incastro, dove il lavoro delle diverse squadre di specialisti deve essere rigorosamente coordinato sia relativamente all'uso degli spazi, sia nel rispetto dei tempi, perché chi opera nei lavori di rifinitura (ad esempio, i mobili) non può iniziare a lavorare se non sono completamente conclusi i lavori di chi si occupa delle infrastrutture, come ad esempio gli elettricisti o gli idraulici.

La realizzazione di una nave passeggeri prestigiosa, quindi, diventa subito una componente importante sia per l'autorevolezza del cantiere navale, sia per l'identità e l'orgoglio della sua forza lavoro, che ha materialmente prodotto quel risultato.

Dopo la Seconda guerra mondiale, il cantiere navale di Monfalcone si trovava nella condizione di possedere una rinomata tradizione di eccellenza nella produzione di transatlantici di lusso (Stacchioli 2008), che però risultava quasi impossibile confermare nel breve periodo con nuove costruzioni, considerata da un lato l'assenza di commesse, dall'altro la scarsità di materie prime, in primo luogo dell'acciaio.

All'interno di questo contesto, arrivò a Monfalcone l'occasione di rinnovare e riallestire il piroscalo *Conte Biancamano*. Non una costruzione ex novo, che all'epoca sarebbe stata quasi impossibile da realizzare, ma un riutilizzo delle strutture metalliche esistenti al fine di ammodernare in particolare la parte alberghiera, ma anche alcuni aspetti strutturali della nave. Considerando le potenzialità reali del cantiere, l'arrivo di quella commessa risolveva contemporaneamente numerosi problemi: la scarsità di alcune materie prime critiche (che venivano recuperate dalla vecchia nave) ma anche la possibilità di dare lavoro a una significativa quantità di operai specializzati, allo stesso tempo dimostrando quanto fosse stata rapida ed efficace l'opera di ricostruzione degli impianti, pesantemente bombardati durante la guerra e quasi inservibili nei primi mesi successivi alla fine del conflitto (Valenti 2007, 71-80).

Oltre alle questioni squisitamente tecniche, la ripresa dei lavori su costruzioni così prestigiose come le navi passeggeri poteva influenzare anche altre dinamiche. In quegli anni, il Cantiere navale di Monfalcone rappresentava uno snodo estremamente delicato della crisi che si stava sviluppando al confine orientale d'Italia. Nel settembre 1943 una importante porzione della sua massa operaia era entrata in clandestinità, e si era unita alle forze partigiane che avevano iniziato a operare nelle vicine aree del Carso sloveno. Con l'andar del tempo i cantierini erano diventati una delle colonne della resistenza antitedesca, di matrice politicamente comunista e nazionalmente filoslovena. Alla fine del conflitto, gli operai ritornati dalla lotta partigiana si erano uniti con quelli rimasti al lavoro, formando un fronte compatto che chiedeva l'unione di Monfalcone (come di gran parte della Venezia Giulia) alla Jugoslavia comunista. Svariate centinaia di operai effettivamente emigrarono verso la neonata Repubblica federativa (Puppini 2003), quando risultò chiaro che le linee di confine si stavano ormai cristallizzando, ma tra

la primavera del 1945 e il settembre 1947 il Cantiere navale di Monfalcone (di gran lunga la concentrazione operaia più importante della regione) fu uno degli snodi fondamentali per i diversi aspetti della crisi giuliana. Esisteva infatti un versante politico, che riguardava in primo luogo gli assetti istituzionali del dopoguerra (con i cantierini impegnati più volte a sostenere la legittimità dei 'poteri popolari', instaurati dai partigiani filojugoslavi subito dopo la fine del conflitto), uno nazionale, con la richiesta di un ingresso, magari come repubblica autonoma, dell'intera Venezia Giulia nella nuova Jugoslavia postbellica, e infine uno sociale, perché la ricostruzione tardava a completarsi, e rimanevano elevate tanto la disoccupazione quanto la mancanza di generi alimentari e di servizi essenziali. Inoltre, dal settembre 1947 Monfalcone non gravitava più amministrativamente verso Trieste (com'era stato dalla fine della Prima guerra mondiale) bensì venne accorpata alla provincia di Gorizia, che aveva perso gran parte del suo retroterra agricolo (ceduto alla Jugoslavia) e aveva acquisito l'area industriale monfalconese, imponendo una profonda modifica degli equilibri socioeconomici esistenti nell'area. Una delle conseguenze immediatamente avvertibili fu una sostanziale riallocazione delle risorse disponibili (Mellinato 2004), tanto da concentrare sulla città di Trieste l'attenzione della comunità internazionale, come anche i più importanti flussi di aiuti.

Monfalcone, come tutta l'attuale provincia di Gorizia, alla fine del secondo conflitto mondiale visse due dopoguerra: uno, particolarmente complicato, nel maggio-giugno del 1945, e un altro nel settembre 1947, quando finì (in grande ritardo rispetto al resto d'Italia, ma in anticipo rispetto a Trieste) il periodo dell'amministrazione militare provvisoria anglo-americana e il territorio fu riconsegnato all'Italia. Furono anni complessi anche dal punto di vista sociale ed economico: nel 1947 circa il 10% della forza lavoro totale era ancora disoccupata, e negli anni dell'immediato secondo dopoguerra i cantieri di Monfalcone divennero il punto focale sia delle proteste politiche, sia della

manifestazione del malcontento (Puppini 2008, 91-107).

Il riassetto del *Conte Biancamano* divenne quindi fin da subito molto importante, anche al di là della sua dimensione puramente industriale. In fondo, dopo il lungo intervallo bellico, in quegli anni l'intera struttura del cantiere doveva di fatto reimparare a gestire la costruzione di grandi navi passeggeri. Con qualche eccezione, dalla metà degli anni Trenta le strutture e le maestranze di Monfalcone erano state dirette verso le costruzioni belliche (soprattutto sommergibili) e le officine aeronautiche, per la costruzione di idrovolanti. Si erano poi sviluppate le officine elettromeccaniche, ed erano state parzialmente riattivati i reparti dedicati alle costruzioni ferroviarie. In sostanza, l'intero Cantiere navale (che nei momenti migliori contava anche 10.000 addetti) era stato dapprima convertito a impianto polifunzionale dedicato alle costruzioni belliche, e in seguito adattato di volta in volta a eseguire lavorazioni d'emergenza o semplicemente d'occasione, per tenere occupati gli impianti e le maestranze.

Durante il conflitto, le distruzioni dovute ai bombardamenti aerei furono rilevanti. Nell'estate del 1945 circa il 40% degli impianti risultava distrutto o gravemente danneggiato, mentre l'intera città aveva subito danni importanti (Mellinato 2009) [figg. 1a-b]. Da quel momento, però, la flessibilità acquisita nell'ultimo periodo del conflitto si rivelò un vantaggio, perché l'intera prima fase della ricostruzione degli impianti e dell'adeguamento delle strutture in realtà venne eseguita in proprio, utilizzando l'ampio ventaglio di competenze disponibili e sottoutilizzate all'interno del cantiere. Gli addetti delle officine elettromeccaniche ricostruirono o ripristinarono gru, macchinari ed equipaggiamenti vari, mentre i carpentieri ricostruirono le officine e gli scalì, gli attrezzisti di bordo riallestarono gli impianti, così come altre categorie si occuparono del resto. Nel 1947 venne raggiunto l'85% della capacità costruttiva prebellica, rendendo il Cantiere navale di Monfalcone teoricamente in grado di riprendere una attività produttiva quasi normale.



Figura 1b Il quartiere monfalconese di Panzano a seguito dei bombardamenti. Archivio fotografico Consorzio Culturale del Monfalconese

2 Il definirsi della doppia rinascita

Durante gli anni qui considerati, l'intero settore marittimo italiano si trovava in una situazione di grave emergenza, dove ogni risorsa era preziosa e ogni opportunità non poteva essere sprecata. Nel suo bilancio per l'anno 1947 era la stessa Finmare a riconoscere che:

Le nostre Compagnie hanno sperimentato tutti i mezzi - dal recupero all'acquisto, dalla nuova costruzione al noleggio - per sopperire, almeno in parte, alla grande distruzione che la guerra ha portato nelle rispettive flotte e per ristabilire i principali loro servizi regolari. (Finmare 1947, 6)

La scarsa capacità di trasporto della flotta commerciale italiana stava rallentando l'opera di ricostruzione, ma soprattutto stava costando moltissimo all'intera economia italiana, in anni nei quali il controllo delle spese risultava essere fondamentale. Nel solo 1947 il passivo della bilancia economica dei trasporti marittimi era stato pari a 120 miliardi di lire dell'epoca (Flore 1970, 338), sollecitando il Governo a intervenire rapidamente. In realtà, non si trattò di un'azione ordinata, quanto piuttosto di un insieme di provvedimenti di necessità e di breve periodo, volti tutti ad agevolare il recupero di qualsiasi nave fosse sopravvissuta alla guerra (331). Pur senza sistematicità, simili provvedimenti raggiunsero qualche risultato, come il riallestimento dei due *Conti* rispettivamente a Monfalcone e a Genova, allo stesso tempo riaffermando la centralità dell'azione statale nella gestione dell'intero sistema marittimo nazionale.

Anche un esperto del settore, che prima della guerra aveva criticato aspramente l'intervento dello Stato nel settore marittimo, riconosceva la necessità di un'azione

decisa per rilanciare la marina mercantile, sottolineandone l'importanza critica per più di un aspetto della ricostruzione in corso. Secondo Epicarmo Corbino, il ripristino della flotta nazionale doveva privilegiare le navi miste e soprattutto i transatlantici per trasporto passeggeri, perché

gente di lusso che viaggerà nei piroscafi ce ne sarà sempre abbastanza per riempire le cabine dei piroscafi che già vi sono e di quelli che verranno. Poi ci saranno gli emigranti. Qui le proporzioni numeriche non si possono valutare ma, in ogni caso, il flusso migratorio dovrà riprendere. [...] Per me, la marina è di qualità buona quando non domanda niente allo Stato; è di qualità cattiva quando impone uno sforzo ai contribuenti. Questo è il solo criterio distintivo. (Corbino 1948, 15)

Proprio quando il *Conte Biancamano* ricominciò a navigare venne emanata la prima vera legge marittima del dopoguerra, che di fatto confermava la strategia volta alla costruzione di una flotta di prestigio,¹ indirizzata verso fasce di mercato più alte rispetto al passato, esattamente com'era stato fatto nel riallestimento del *Conte Biancamano*.

Com'era apparso chiaro fin dal sostanziale fallimento della politica autarchica dell'ultimo fascismo, il sistema economico italiano non poteva fare a meno di una efficiente ed economica struttura di trasporto, che mettesse in comunicazione l'apparato produttivo nazionale con i mercati internazionali delle materie prime e dei prodotti finiti. Negli anni dell'eccezionalità bellica furono sperimentate svariate soluzioni d'emergenza, che portarono

¹ Era la legge n. 75 dell'8 marzo 1949, che prese il nome dal ministro Saragat.

tra l'altro a un risultato singolare: nei primissimi anni del dopoguerra l'Italia fu l'unico tra i Paesi industrializzati in cui il tonnellaggio a vela aumentò più velocemente del tonnellaggio a propulsione meccanica. In altre parole, in Italia la situazione era talmente disperata da spingere a utilizzare tutte le risorse disponibili, anche quelle ormai superate dall'evoluzione tecnologica.

Un momento di svolta può essere collocato nel 1947, quando una stabilizzazione monetaria e politica gradita ai vincitori (in particolare agli statunitensi), assieme alla firma del trattato di pace, fece sì che prendessero nuova consistenza i rapporti commerciali con il resto del mondo (Battilani Fauri 2019).

Oltre alle esigenze generali, a cavallo tra la fine del 1947 e l'inizio del 1948, il ripristino alla navigazione del *Conte Biancamano* diventava essenziale in particolare per la ripresa delle attività del Lloyd triestino, che nel dopoguerra risultava essere la Compagnia marittima che proporzionalmente aveva perso più tonnellaggio durante il conflitto (Finmare 1947, 6). Durante l'allestimento, quindi, il *Conte Biancamano* venne provvisoriamente indirizzato alle rotte d'oltre Suez, verso gli oceani Indiano e Pacifico, che rappresentavano l'area di riferimento per il Lloyd di Trieste (Finmare 1948, 14).

Il contesto stava però mutando rapidamente, tanto da spingere la Finmare ad assumere un atteggiamento diverso, meno legato all'emergenza e più strategico, anche grazie alle disponibilità finanziarie che la Finmare stessa aveva accumulato negli anni di guerra, e che consentirono alla società dell'IRI una certa libertà di spesa già nei primi anni del dopoguerra (Mellinato 2014, 434). Nel 1948 venne costituita la Società marittima nazionale con capitale versato dalla Finmare e dalle Compagnie Italia e Lloyd triestino, in primo luogo per gestire il rimpatrio dei transatlantici sequestrati negli Stati Uniti durante la

guerra, e poi per organizzare i flussi finanziari connessi con le ristrutturazioni parallele dei due *Conti* (il *Conte Grande* era in quel periodo a Genova per un ciclo di lavori simili a quelli del *Conte Biancamano*), e in prospettiva per occuparsi della gestione delle navi noleggiate, com'erano in effetti i due *Conti*, ufficialmente restituiti dagli Stati Uniti al Governo italiano, e non alle compagnie di navigazione. L'anno successivo venne emanato il già citato provvedimento denominato 'legge Saragat', che prevedeva il finanziamento di una nuova generazione di transatlantici, da impiegarsi prevalentemente sulle rotte prebelliche, che quindi necessitavano di essere riattivate nel più breve tempo possibile con navi di qualità, in attesa dell'arrivo delle navi di nuova costruzione. Come conseguenza di simili cambiamenti nel contesto, il *Conte Biancamano* venne spostato sulle rotte dell'Atlantico, che garantivano un reddito maggiore rispetto a quelle del Pacifico, e dove ormai stava prendendo forma la nuova rete dei contatti economici internazionali dell'Italia repubblicana.

Significativamente, già a partire dalla fine del 1947 (ovvero circa un mese dopo la firma del Trattato di Pace), fu siglato un accordo tra il Governo italiano e quello argentino per la gestione dell'emigrazione di connazionali verso il Paese sudafricano. Nel giro di poco tempo l'Italia sottoscrisse accordi analoghi anche con Brasile, Uruguay, Venezuela, Canada e Australia. Grazie a quegli accordi, venne rapidamente generato un mercato dei trasporti transoceanici di emigranti, all'interno del quale le compagnie di navigazione italiane potevano agire come attori privilegiati, da una parte perché quel mercato era regolato dai suddetti accordi bilaterali, e in parte perché venne rinnovato il sistema dei sussidi che era stato istituito nell'anteguerra per razionalizzare e indirizzare il sistema nazionale della connettibilità marittima.

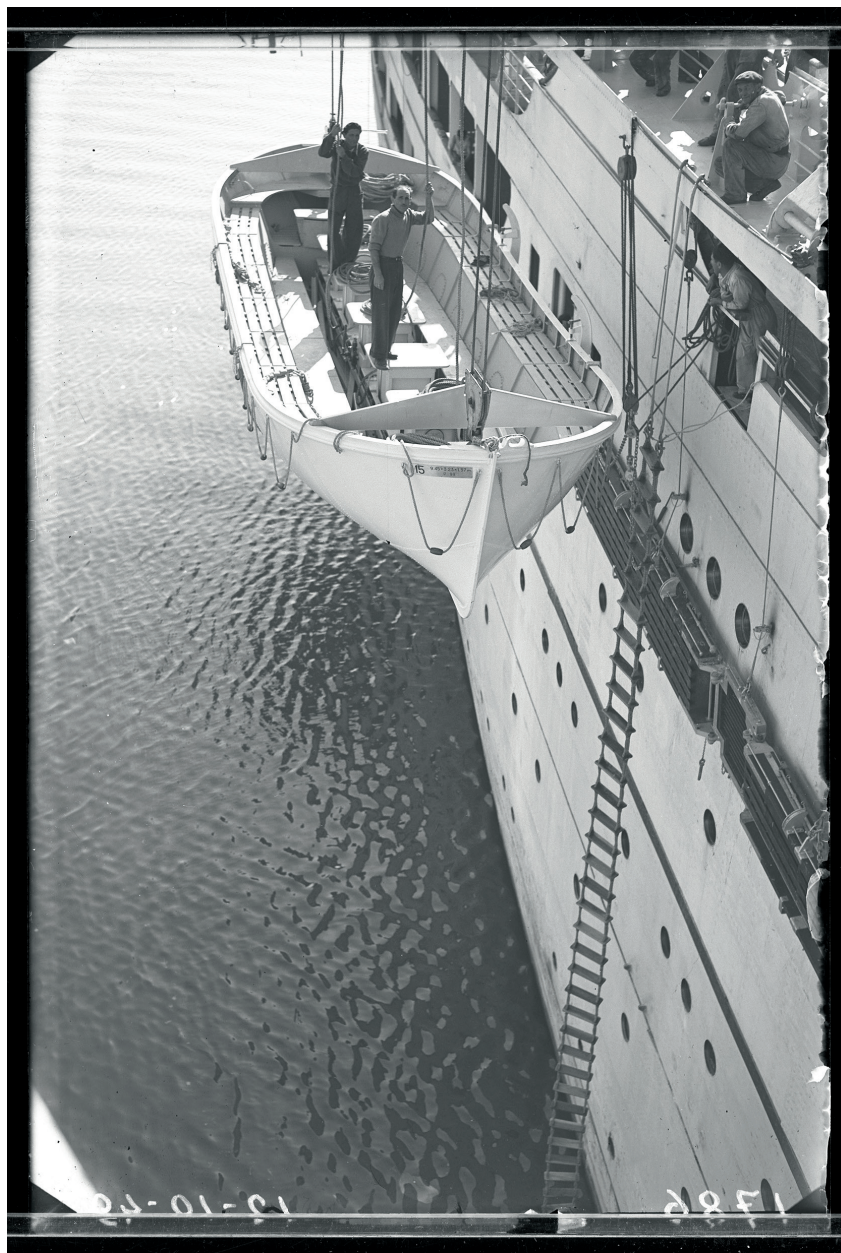


Figura 2
Prova di discesa in mare con una lancia
di salvataggio del *Conte Biancamano*.
Positivo su lastra di vetro, 12 ottobre 1949.
Archivio Fondazione Fincantieri

3 Una nave reinventata, un cantiere ridiventato operativo

Il *Conte Biancamano* che nel 1949 uscì dagli scali di Monfalcone era una nave completamente diversa da quella che vi era arrivata nel 1948, così come da quella dell'anteguerra. Non si trattava soltanto dell'aspetto fisico della nave, e dei suoi allestimenti. Era la sua destinazione d'uso ad aver subito le maggiori modifiche, per adattarsi a un mondo marittimo del tutto nuovo, e in rapida evoluzione. Più che un riallestimento, il *Conte Biancamano* subì una metamorfosi.

È stato detto che «I lavori comportarono il completo rifacimento di tutte le sistemazioni per passeggeri, tutti i saloni e locali di ritrovo per le tre classi, l'installazione di piscine all'aperto con relativi lidi, servizi e bar nonché l'allungamento del settore prodiero con una falsa prora più slanciata, la trasformazione di tutte le sovrastrutture e la modifica dei fumaioli» (Valenti 2011, 140) [figg. 2-3].

Utilizzando termini meno tecnici, potremmo dire che da un modello di nave prevalentemente destinata ai viaggi economici, con alcuni spazi riservati alla clientela più facoltosa, si passava a una formula più vicina a quella dell'albergo galleggiante, dove per tutti i passeggeri era previsto non soltanto il viaggio e il vitto, ma anche svago e divertimento, ovviamente a livelli di comodità diversi a seconda delle classi. Oltre alla struttura della nave, venne adeguata la sua funzione. Come nell'anteguerra, ai transatlantici era affidato anche il compito di trasmettere all'estero un'immagine positiva dell'Italia, da tutti i punti di vista, così da farne un veicolo per la promozione delle produzioni italiane e anche un magnete per attirare in Italia turisti stranieri.

Non a caso, nel testo che accompagnava il lancio pubblicitario di uno dei primi viaggi del *Biancamano* rinnovato si diceva che «viaggiare nella Prima Classe del *Conte Biancamano* significa venire in contatto con quanto di meglio sa produrre ed esprimere l'ingegno italiano del nostro tempo, attraverso un accordo fra tecnica e arte» (Valenti 2011, 142).

Proprio su questo punto il rifacimento del *Conte Biancamano* risultava particolarmente importante, perché l'allestimento delle varie parti della nave venne affidato ad architetti e artisti diversi, secondo una logica che all'epoca fu definita del «pluralismo» (Eliseo 2009, 87), ma che oggi potremmo magari avvicinare a quella della vetrina, per esporre quanto di meglio sapeva realizzare l'Italia dell'epoca. «Nel *Biancamano* convivono quattro indirizzi architettonici diversi e tre aree geografiche» (Crusvar 1988, 245), esattamente al fine di esporre un panorama ampio e articolato dello stile italiano dell'epoca.

Dal punto di vista della realizzazione, ospitare in cantiere numerose squadre diverse, tutte affaccendate attorno alla stessa nave non fu una impresa facile. Progressivamente, i lavori di riallestimento del *Biancamano* accompagnarono la trasformazione dell'organizzazione delle diverse lavorazioni all'interno del cantiere, con l'affidamento di interi blocchi (dalla progettazione ai materiali, dalla realizzazione all'allestimento a bordo) a ditte private o a progettisti che si dotavano di squadre specializzate per l'esecuzione dei lavori. L'effetto sull'organizzazione del lavoro fu notevole, perché l'esternalizzazione delle lavorazioni si accompagnò alla progressiva chiusura delle officine interne, che tradizionalmente avevano assicurato alla direzione del cantiere il controllo diretto dell'intero iter produttivo, mantenendo tutte le lavorazioni all'interno delle strutture aziendali:

Varie testimonianze convergono: già dal 1948 si programma l'eliminazione graduale delle officine, inclusa l'eccellente falegnameria, assommata il reparto pittura e carpenteria in legno, mantenendo una base minima di prestazioni interne e procedendo alla massima estensione degli appalti esterni. Il processo è inevitabile: le leggi di mercato non collimano sempre con le esigenze di perfezionamento tecnico,



Figura 3 Scorcio delle tre lance di salvataggio a poppa lato di dritta del *Conte Biancamano*, fissate alle gru. Positivo, 1949. Archivio Fondazione Fincantieri

e la qualità artigianale, la puntigliosa ricerca del dettaglio e della performance prestigiosa, esclusiva, comincia a risultare anacronistica e anti redditizia in una dinamica costruttiva tesa alla standardizzazione, alla riproduzione seriale, all'acquisizione di elementi, materiali, oggetti prefabbricati di economica fornitura, di rapido montaggio e, più tardi, di adeguamento alle formule della tecnologia avanzata. (Crusvar 1988)

Anche da questo punto di vista, con il *Biancamano* si aprì una stagione completamente diversa nella storia del cantiere, un percorso che arriverà ad alcuni transatlantici iconici degli anni Cinquanta e Sessanta, come il *Giulio Cesare* e l'*Oceanic*.

L'immagine complessiva delle eredità che il 'passaggio' del *Conte Biancamano* lasciò a Monfalcone si può quindi definire come largamente positiva, e per molti aspetti. Grazie ai lavori di riassetto di una serie di navi (parallelamente al *Conte* venne rinnovata anche la motonave *Esperia*) vennero sperimentati anche nuovi approcci, soprattutto nel campo degli allestimenti, con l'appalto a ditte esterne che per la prima volta vennero autorizzate a operare in autonomia all'interno del cantiere, per gestire l'allestimento di intere porzioni della nave. Inoltre, gli importanti lavori di ristrutturazione dello scafo permisero di testare anche gli impianti meccanici, ricostruiti dopo i pesanti bombardamenti della Seconda guerra mondiale.

Probabilmente, però, le eredità più importanti furono quelle che la reinvenzione del *Conte Biancamano* lasciò al di fuori del cantiere. Come già detto, dal 15 settembre 1947 Monfalcone ritornò sotto la sovranità italiana, e i

cantieri navali si trovarono nella non sempre comoda posizione di dipendere dalla legislazione italiana per quanto riguardava gli impianti monfalconesi e da quella del Governo militare alleato per la sede sociale e gli impianti di Trieste. Nel caso specifico della navalmeccanica, però, gli interessi del governo italiano e dell'amministrazione militare alleata di Trieste coincisero, e questo facilitò da un lato la gestione delle attività quotidiane, e dall'altro la riorganizzazione strategica degli impianti, rendendo meno complessi del previsto i rapporti tra le due parti dell'azienda che, all'epoca, erano divise da quello che secondo il diritto internazionale era un vero e proprio confine tra amministrazioni statali diverse.

Il contesto, all'epoca tutto sommato favorevole, facilitò lo sviluppo dell'attività aziendale. La valenza politica degli aiuti alla navalmeccanica era data dalla constatazione condivisa tra Italia e Gma che il settore era l'unico che consentisse un riassorbimento relativamente stabile e produttivo della manodopera disoccupata che affollava il Territorio libero di Trieste e le aree contermini, come Monfalcone. In più, un regolare afflusso di commesse rendeva meno critica la tradizionale politicizzazione della manodopera, stabilizzando uno dei principali serbatoi di malcontento e di opposizione all'azione di normalizzazione delle relazioni al confine orientale.

Alla fine, questi numerosi percorsi finirono con il convergere. Una volta partito il rinnovato *Conte Biancamano*, un rinato cantiere navale di Monfalcone si trovava così nelle migliori condizioni per poter iniziare l'importante serie di costruzioni previste dalla versione triestina del piano Marshall.

Bibliografia

- Battilani, P.; Fauri, F. (2019). *L'economia italiana dal 1945 a oggi*. Bologna: il Mulino.
- Corbino, E. (1948). *Le costruzioni navali. Discorso pronunciato alla Camera dei Deputati nella seduta dell'11 dicembre 1948*. Roma: Tipografia della Camera.
- Covaz, R. (2008). *Le abbiamo fatte noi: storie dei cantierini e del cantiere di Monfalcone*. Pordenone: Biblioteca dell'immagine.
- Crusvar, L. (1988). «Interni di viaggio: arredo, arte e decorazione navale 1911-1966». Staccioli 1988.
- Eliseo, M. (2009). *Amare un cantiere: Egone Missio e lo stabilimento di Monfalcone, 1909-1967*. London: Carmania Press.
- Finmare (1947). *Bilancio*. Roma.
- Finmare (1948). *Bilancio*. Roma.
- Flore, V.D. (1970). *L'industria dei trasporti marittimi in Italia*. Vol. 2, *L'azione dello Stato tra il 1860 e il 1965*. Roma: BIM.
- La città reale: economia, società e vita quotidiana a Trieste, 1945-1954* (2004). Trieste: Comune di Trieste.
- Mellinato, G. (2004). «Il governo delle risorse (1943-1947)». Verrocchio, A. (a cura di), *Trieste tra ricostruzione e ritorno all'Italia, 1945-1954*. Trieste: Irsml-FVG, Comune di Trieste.
- Mellinato, G. (2014). «Lo Stato navigatore. Finmare tra servizio pubblico e business (1944-1999)». Russolillo, F. (a cura di), *Storia dell'Iri*. Vol. 5, *Un Gruppo singolare. Settori, bilanci, presenza nell'economia italiana*. Roma-Bari: Laterza, 429-60.
- Mellinato, G. (a cura di) (2009). *I mestieri e la formazione di una comunità: Monfalcone 1908-2008*. Monfalcone: Comune di Monfalcone.
- Puppini, M. (2008). *Costruire un mondo nuovo. Un secolo di lotte operaie al Cantiere di Monfalcone*. Gorizia: ANPI.
- Puppini, M. (a cura di) (2003). *Il mosaico Giuliano: società e politica nella Venezia Giulia del secondo dopoguerra, 1945-1954*. Gorizia: Grafica goriziana.
- Staccioli, V. (a cura di) (1988). *In cantiere: tecnica, arte, lavoro. Ottant'anni di attività dello stabilimento di Monfalcone*. Monfalcone: Edizioni della Laguna.
- Valenti, P. (2007). *Storia del cantiere navale di Monfalcone 1908-2008*. Trieste: Luglio.
- Valenti, P. (2011). *I quattro Conti*. Trieste: Luglio.

**La nuova vita del Conte *Biancamano*
nell'archivio Fincantieri**

La Fondazione Fincantieri nasce nel marzo del 2008 con l'obiettivo di promuovere l'attività di recupero e tutela del patrimonio storico di Fincantieri, costituito da numerosi documenti e immagini storiche conservate nei vari stabilimenti del gruppo relativi alle costruzioni navali sia civili che militari e dai prodotti della cosiddetta 'archeologia industriale'.

La mole di materiale storicamente significativo ancora nella disponibilità di Fincantieri è notevole e ancora molto deve essere scoperto. Fino ad oggi, le attività della Fondazione si sono svolte principalmente in due sedi, in quella di Monfalcone e in quella di Muggiano. Nella prima si è concentrato maggiormente il materiale fotografico proveniente da tutti gli stabilimenti italiani del gruppo, mentre la seconda è stata utilizzata per l'archiviazione e il ricondizionamento dei disegni tecnici. Parliamo di migliaia di rotoli che sono stati meticolosamente trasferiti in supporti per la conservazione permanente, senza contare tutto il materiale cartaceo prodotto nei 242 anni di storia della cantieristica testimoniati nell'archivio aziendale (le origini storiche alla fondazione del primo cantiere italiano moderno, Castellamare di Stabia, posso essere fatte risalire al 1783) che è ancora da recuperare, ricondizionare e inventariare. Ogni stabilimento di Fincantieri e sede direzionale/operativa ha i suoi archivi di deposito che rappresentano un vero patrimonio culturale ancora inesplorato che la Fondazione intende riscoprire e rendere accessibile a studiosi e ricercatori.

Tanto lavoro invece è già stato fatto per quanto riguarda il patrimonio fotografico: ad oggi la Fondazione ha a disposizione circa 200.000 fotografie digitalizzate a bassa, media e alta risoluzione, utilizzate sia per attività di natura corporate che per attività culturali e di studio. A Monfalcone sono conservate immagini di diverso formato, lastre di vetro, positivi, negativi e diapositive. Inoltre, recentemente è stato portato avanti un progetto per il recupero e la digitalizzazione dei video che erano conservati su supporti quali VHS e betacam.

Le immagini a corredo di questo inserto provengono dal fondo fotografico di Monfalcone: alcune sono delle scansioni ad alta risoluzione di lastre di vetro, mentre le restanti provengono da positivi.

La storia 'monfalconese' del *Conte Biancamano* è racchiusa in 100 immagini che ci portano indietro nel tempo di 77 anni,

quando il nostro Paese si stava faticosamente riprendendo dalla tragedia della Seconda guerra mondiale. Alle distruzioni dei bombardamenti, in questi territori contesi si andavano ad aggiungere tensioni e violenze politiche determinate dalla loro posizione di confine.

In questo difficile contesto si vide la ripresa produttiva del cantiere di Monfalcone, nell'ambito dei Cantieri riuniti dell'Adriatico (Crda) fortemente danneggiati dai bombardamenti alleati. Al momento dell'arrivo in cantiere del *Biancamano* l'azienda era tagliata in due dal confine tra Italia e il Territorio libero di Trieste, con lo stabilimento di Monfalcone sotto l'amministrazione italiana e quelli di Trieste e Muggia sotto l'amministrazione alleata (questa situazione sarebbe stata sanata appena nel 1954 con il ritorno del capoluogo giuliano all'Italia).

La ricostruzione del cantiere avvenne grazie ai fondi Export import bank che precedettero il piano Marshall e la produzione riprese gradualmente grazie a commesse per unità mercantili di piccola stazza che però non garantirono la piena occupazione delle maestranze. Ricordiamo che allo scoppio della guerra i dipendenti del cantiere di Monfalcone erano oltre 12.000 con molti impiegati dalle officine aeronautiche (circa 5.000) e altre migliaia nella produzione di sommergibili. Queste due attività produttive però non vennero riavviate a causa delle clausole del trattato di pace che limitavano enormemente le capacità produttive militari del nostro Paese.

In questo contesto così difficile giunse la commessa della ricostruzione del *Conte Biancamano* che impiegò alcune centinaia di operai nella sua complessa trasformazione da trasporto truppe a nave passeggeri. Un lavoro che permise di riportare alla piena attività reparti come la falegnameria e l'officina imbarcazioni. I lavori molto complessi si protrassero per circa 19 mesi, quasi quanto la costruzione di una nave *ex-novo*. Si tratta in assoluto del più importante *refitting* effettuato dal cantiere di Monfalcone in 117 anni di storia.

Ricordiamo che il *Biancamano* venne riaccolto trionfalmente a Genova dopo la restituzione all'Italia il 25 agosto 1947 e successivamente venne posto in disarmo a Messina. La nave arrivò poi a Monfalcone il 28 marzo 1948 e il successivo primo aprile venne organizzata una cerimonia per festeggiare l'avvio dell'importante commessa alla quale parteciparono tanto istituzioni quanto i massimi esponenti dei Crda.

Il lavoro da affrontare per le maestranze e i tecnici monfalconesi fu davvero considerevole: si doveva tradurre nelle vesti di nave passeggeri uno scafo che aveva operato come trasporto truppe e che aveva ormai perso tutti i suoi allestimenti di pregio dell'anteguerra. Inoltre, bisognava prima 'familiarizzare' con una nave di nascita scozzese che quindi non faceva parte del bagaglio tecnico dei cantieri giuliani.

Si procedette alla realizzazione da parte dei falegnami-modellisti di un modello di studio che raffigurava il *Biancamano* nella sua versione militare (estate 1948). Questa aveva una caratteristica molto originale: la prua intercambiabile. Infatti, si stava studiando la modifica dell'estremità della nave per migliorare tanto le capacità nautiche quanto la resa estetica. Erano state realizzate due soluzioni per una nuova prua, entrambe montate al modello e una volta scelta quella definitiva vennero avviati i lavori. Da un'immagine dell'archivio della Fondazione emerge che al 9 ottobre 1948 la fase di rimozione delle vecchie lastre di lamiera in funzione dell'installazione di quelle nuove era avviata. Questa operazione avvenne con la nave in galleggiamento e per facilitare il tutto la prua venne fatta sollevare il più possibile dall'acqua zavorrando la poppa. A lavori terminati la nave risultò lunga 'fuori tutto' 202,7 metri contro i 198,4 della versione originale scozzese.

Inoltre, altri lavori modificarono in maniera sostanziale la silhouette della nave: tra questi sicuramente il rimodellamento dei fumaioli. Allo stesso tempo vennero riportati in vita anche gli interni dove l'allestimento post-bellico fu caratterizzato da una tendenza 'pluralista', cioè da un design dei saloni, il cui restyling venne affidato ad artisti e architetti diversi. Misero la loro firma gli architetti triestini Romano Boico, Aldo Cervi, Vittorio Frandoli e Umberto Nordio; ma anche i celebri Gio Ponti, Gustavo Pulitzer e Nino Zoncada. A bordo vennero poi installate opere dei più grandi artisti dell'epoca come Marcello Mascherini, Zoran Music, Mario Sironi, Dino Predonzani, Massimo Campigli, Ugo Carà, Salvatore Fiume, solo per citarne alcuni.

Mentre questo palazzo galleggiante prendeva forma interiormente, continuavano i lavori di modernizzazione tecnologica della nave, con l'installazione di un nuovo ponte di comando coperto e delle nuove gru per ammainare le lance di salvataggio: in un'immagine del 3 giugno 1949 si nota che queste sono ormai montate sul lato di dritta mentre i fumaioli hanno ancora l'impalcatura attorno.

Nel mese di agosto del 1949 vennero completate le prime lance di salvataggio a motore da parte dell'officina imbarcazioni, in modo che il *Biancamano* fosse pronto per mollare gli ormeggi per le prove in mare: la nave lasciò la sua banchina l'8 settembre 1949 con la sua nuova livrea bianca e con i fumaioli con i colori della Società Italia. Tutto era finalmente pronto per testare gli apparati di bordo e mettere alla prova le capacità nautiche del rinato transatlantico. Subito venne fatta la compensazione delle bussole, mentre il resto dei test venne fatto nel corso della navigazione verso Venezia dove la nave arrivò nel tardo pomeriggio per essere immessa nel bacino di carenaggio. Una volta terminate le operazioni di pulizia e pitturazione della carena, il *Biancamano* ripartì per Monfalcone il 20 settembre dove arrivò in serata dopo ulteriori prove.

Una volta superati questi test e rientrato in cantiere venne avviata la finitura degli ambienti interni e l'imbarco delle ultime lance di salvataggio, le cui prove di ammaino vennero condotte in banchina, come testimoniato dalla foto del 12 ottobre 1949. Arrivò così il giorno dell'addio a Monfalcone che avvenne il 21 ottobre 1949: le maestranze affollarono la banchina per salutare questa nave che rappresentava la rinascita della Marina mercantile italiana. Una volta in mare vennero effettuati i test di velocità per poi giungere alla stazione marittima di Trieste. Il *Biancamano* ormeggiò all'odierna banchina 29, dove venne organizzata la festa per la sua seconda inaugurazione. Ormai i suoi giorni 'giuliani' erano giunti al termine e il 26 ottobre 1949 lasciò definitivamente Trieste per recarsi a Genova, suo porto d'armamento, da dove avrebbe ripreso il servizio commerciale.

Matteo Martinuzzi
Fondazione Fincantieri

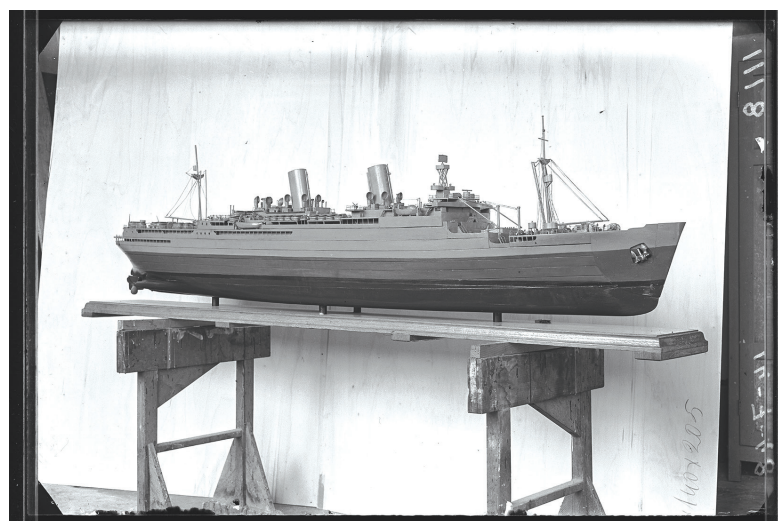
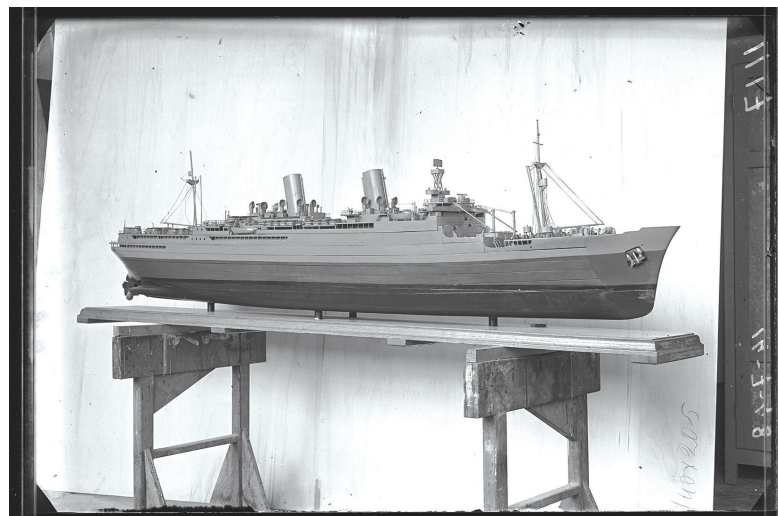


Attracco del *Conte Biancamano* alla banchina di allestimento (futura banchina D) dei Cantieri riuniti dell'Adriatico a Monfalcone dopo la restituzione al governo italiano da parte degli Stati Uniti, avvenuta formalmente il 16 marzo 1948.

Positivo, 18 × 24 cm

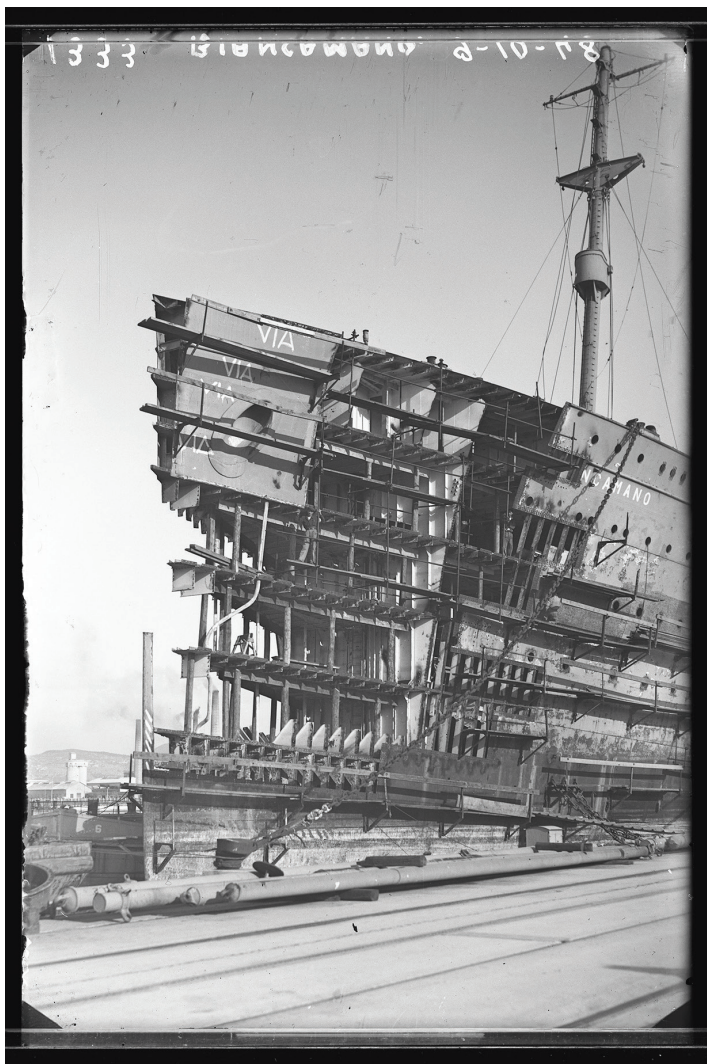


Cerimonia di inizio lavori, con il comizio delle autorità sulla coperta *Conte Biancamano* e le maestranze sul molo del cantiere di Monfalcone. Distrutto dai bombardamenti del 1944, il cantiere venne ricostruito anche grazie all'intervento dell'IRI e alle sovvenzioni delle forze alleate per la ricostruzione. Il riammodernamento del *Conte Biancamano* segnò la ripresa dell'attività cantieristica sulle grandi navi e momento di svolta per la popolazione del monfalconese.



Modello da cantiere del *Conte Biancamano*, studio della prua e del taglia mare. Questo modello in scala è dotato di prua intercambiabile, caratteristica che rese possibile determinare quale forma dare alla nave dopo il rinnovamento. La nuova prua a sbalzo con una forma slanciata in avanti non aveva una funzione fluido dinamica reale, ma faceva apparire la nave più moderna e piacevole agli occhi dei passeggeri.

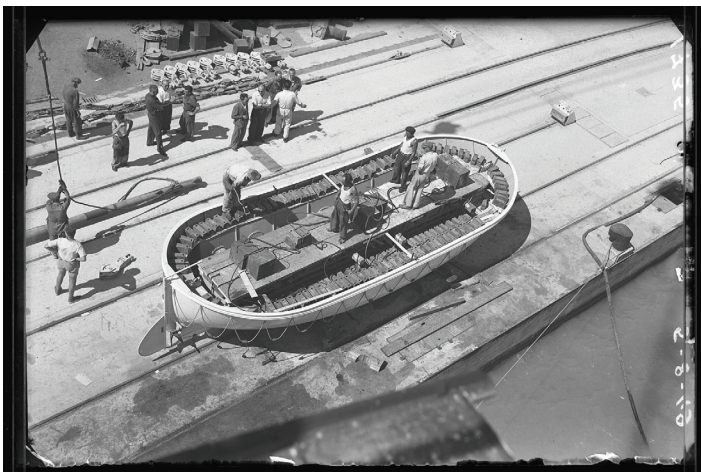
Lastra in vetro, 10 × 15 cm



Nell'ottobre del 1948 venne asportata la vecchia prua del *Biancamano* per darle una forma più moderna ed efficiente. La nuova prua inclinata appare più aerodinamica, dando la sensazione che la linea della nave sia più filante. Dopo l'ammodernamento la nave risulterà lunga 202,7 metri, con un'aggiunta di 4,3 metri rispetto al varo del 1925.

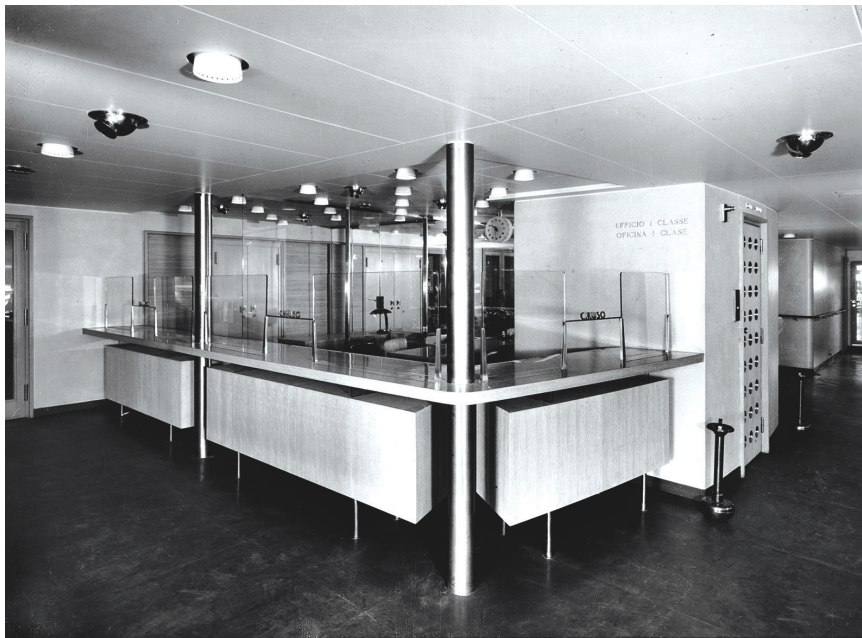
Lastra in vetro, 10 × 15 cm





Le maestranze del cantiere progettano e realizzano le nuove lance di salvataggio con relative gru di sollevamento ed effettuano prove di carico e di ammaino in mare. I nuovi sistemi di salvataggio furono progettati per ottemperare all'aggiornamento del 1948 del SOLAS (Safety of life at sea), un accordo internazionale volto alla salvaguardia della vita umana in mare.

Lastra in vetro, 10 × 15 cm





Alcune aree comuni degli ambienti rinnovati: ufficio accoglienza di prima classe (Ponte A), salone delle feste di prima classe, cinema di prima e seconda classe, veranda di seconda classe (Ponte Passeggiata). Questi e molti altri ambienti del *Biancamano* rinnovato furono realizzati sui progetti e sotto la consulenza tecnica dell'ingegner Nicolò Costanzi e artistica degli architetti Gio Ponti, Gustavo Pulitzer e Nino Zoncada, con la collaborazione degli artisti Marcello Mascherini e Ugo Carà.

Positivo, 18 × 24 cm



Diversi erano i servizi supplementari a disposizione dei passeggeri: sala bambini (Ponte lance), cappella (Ponte A). Il servizio religioso veniva officiato più volte al giorno nella cappella di bordo. I bambini più piccoli avevano uno spazio protetto e controllato in cui poter giocare con dei coetanei durante le lunghe navigazioni.

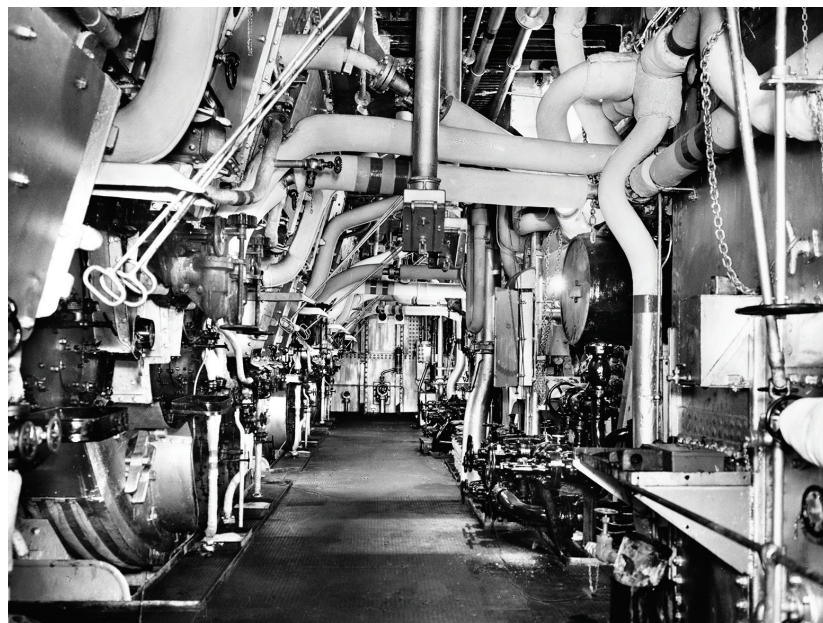
Positivo, 18 × 24 cm





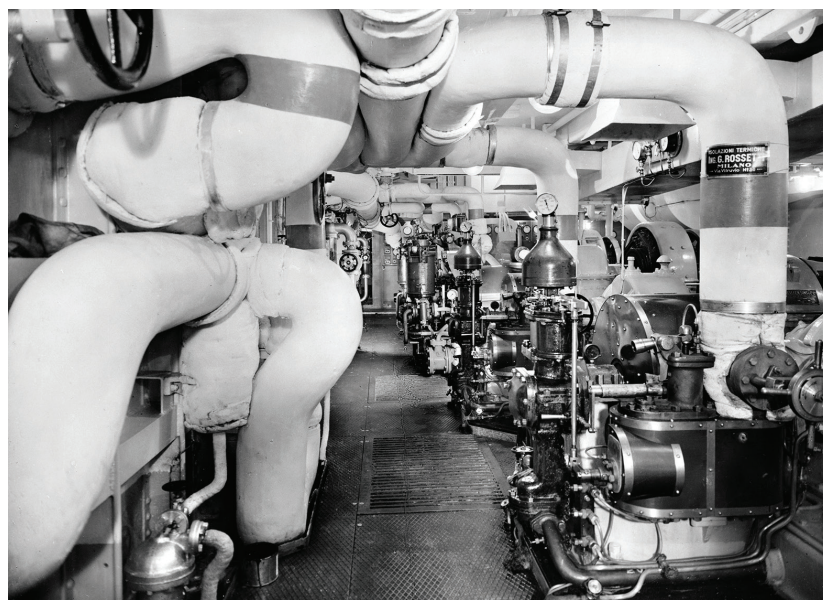
Ogni classe di viaggio aveva spazi separati dalle altre sia per consumare i pasti che la loro preparazione: sala da pranzo di terza classe (Ponte B), cucine di prima o seconda classe (Ponte Saloni). Il cibo e la cucina italiana diviene vanto dell'Italia società di navigazione e contribuisce a rendere particolarmente piacevole il viaggio.

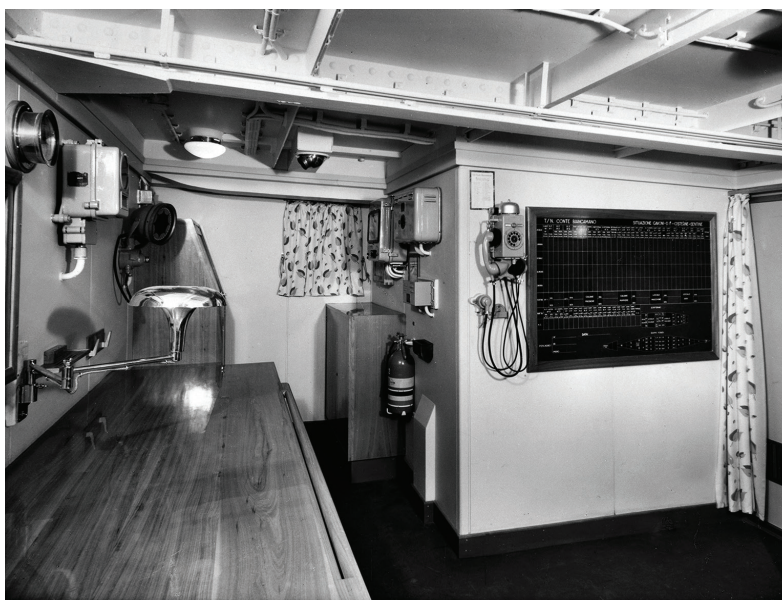
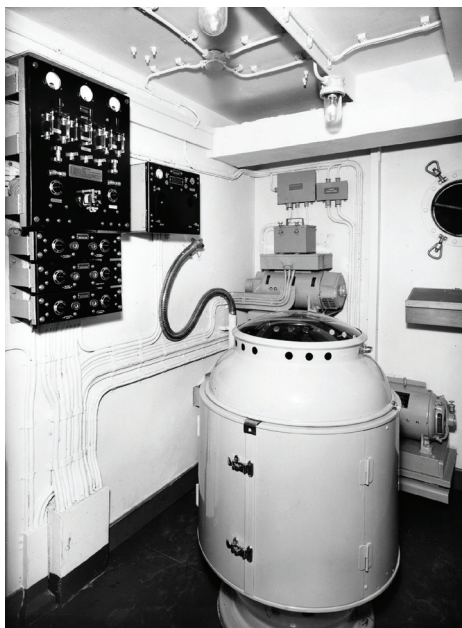
Positivo, 18 × 24 cm



L'apparato motore, costituito principalmente da nove caldaie a nafta per produrre vapore, il quale spinge le due turbine a doppio riduttore per muovere gli assi delle due eliche nella sala macchine (doppio fondo). Nonostante l'evoluzione tecnologica nell'ambito della propulsione navale, il *Conte Biancamano* rimase con macchine a vapore per tutta la sua vita.

Positivo, 18 × 24 cm

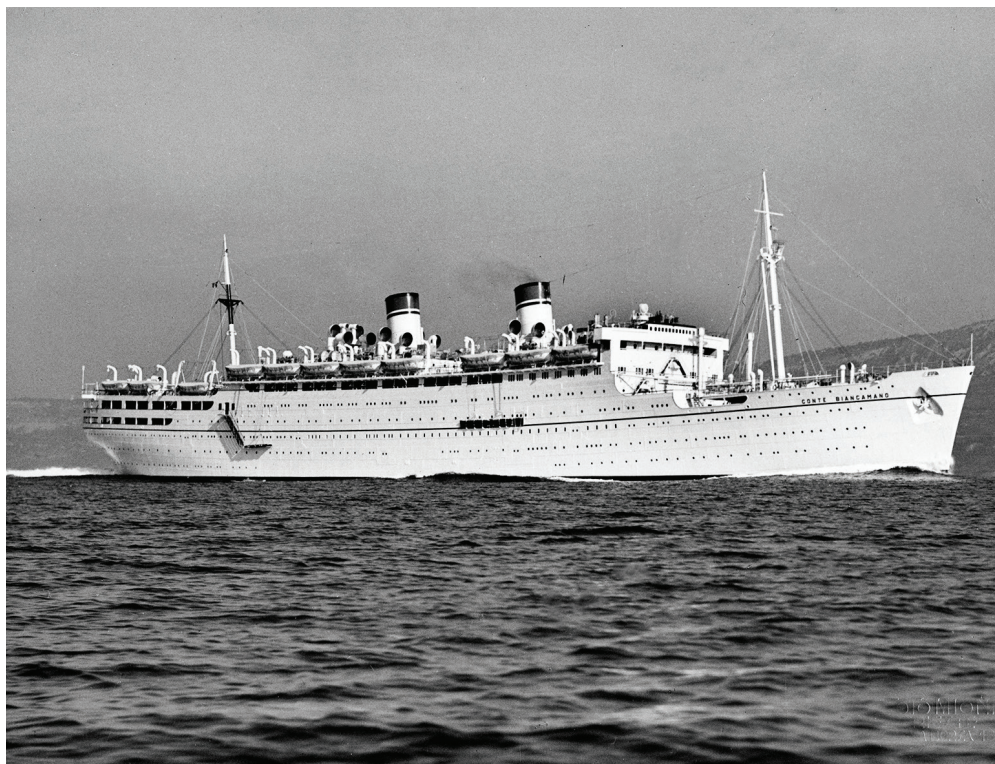




Il ponte di comando è composto da diversi ambienti tecnici, dove solo l'equipaggio era ammesso: locale girobussola, sala nautica, attrezzatura per la filodiffusione per le diverse classi (Ponte del Sole). Sul ponte di comando erano ammessi i passeggeri solo in determinati momenti per poter usare servizi radio telefonici messi a loro disposizione.

Positivo, 18 × 24 cm





La nave, ormai completa negli arredi e nelle attrezzature di bordo, lascia il cantiere di Monfalcone per le ultime prove in mare prima di raggiungere Trieste per la presentazione ai media prima di riprendere il servizio di linea nell'ottobre del 1949.

Positivo, 18 × 24 cm

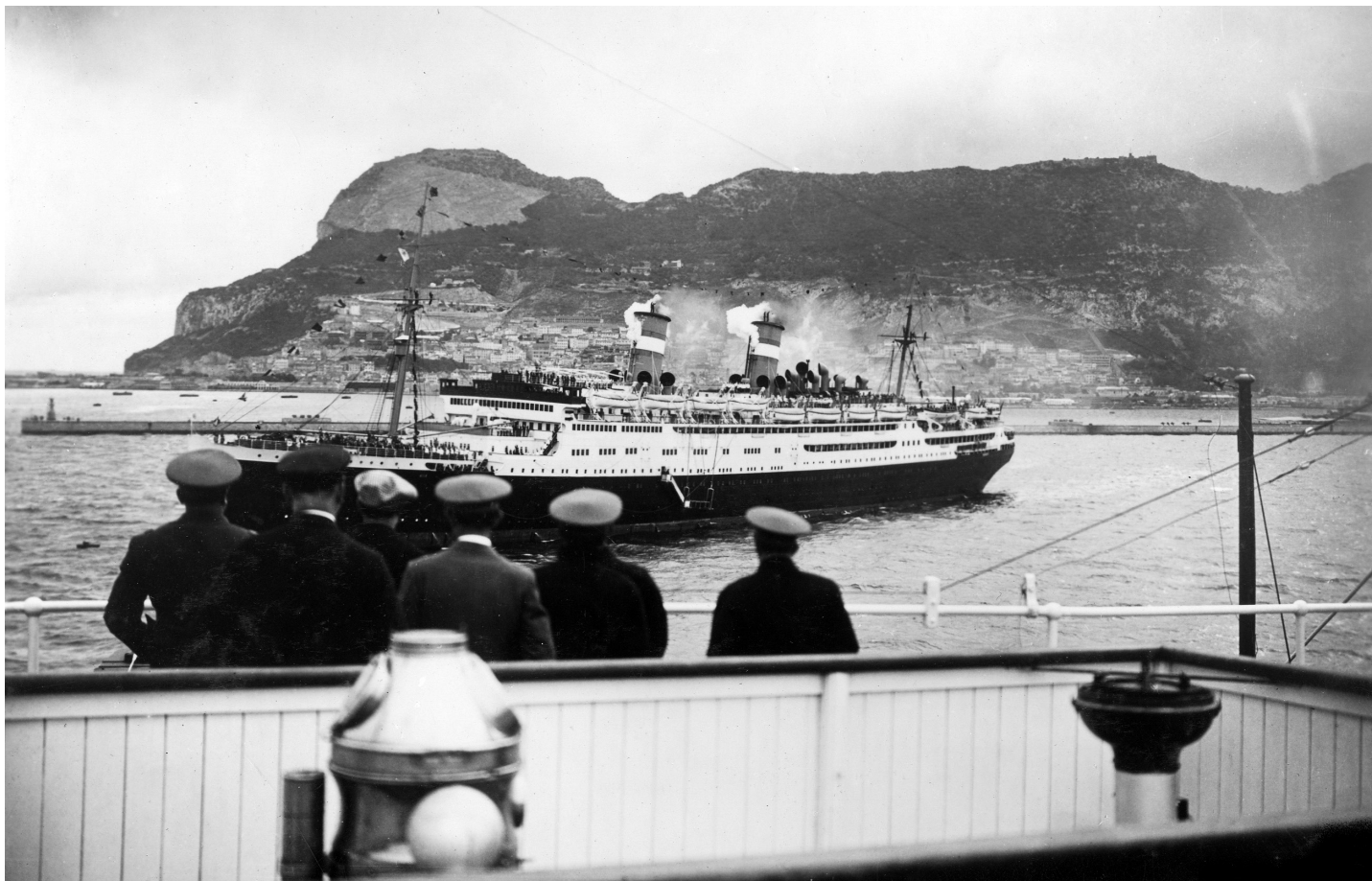


Figura 1 Il *Conte Rosso* incrocia il *Conte Biancamano* all'ingresso nel Mediterraneo dopo la traversata oceanica. A bordo, Balbo e i suoi aviatori tornano in Italia dopo la trasvolata atlantica Italia-Brasile. 1931. Fondo fotografico Stefano Cagna, Archivio ligure della scrittura popolare di Genova

Medici, passeggeri e migranti a bordo dei grandi transatlantici tra le due guerre mondiali

Carlo Stiacini
Università di Genova

Nel pomeriggio di ieri, nella piccola ma attivissima cittadina scozzese di Dalmuir presso Glasgow, dai cantieri della ditta William Beardmore & Co. Ltd., è stato varato felicemente lo scafo del nuovo transatlantico *Conte Biancamano*, costruito per conto del Lloyd sabaudo di Genova. Alle 14 precise, ultimate le operazioni per il varo, la tradizionale bottiglia di Champagne si è infranta sullo scafo, mentre gli operai toglievano gli ultimi puntelli e la nave, salutata dalle sirene del cantiere e dagli evviva delle maestranze, scendeva superbamente in mare.¹

Con questo trafiletto apparso nelle pagine interne, il quotidiano genovese *Il Lavoro* informava i lettori del varo del *Conte Biancamano*: evento che nella primavera 1925 aveva interessato la stampa italiana ma forse più ancora quella britannica per le caratteristiche tecniche che il transatlantico avrebbe potuto vantare. In questo caso, le maggiori attenzioni del giornale, per tradizione vicino alle istanze sociali e sindacali dei portuali genovesi, erano rivolte alle maestranze che avevano realizzato quella che sarebbe stata – dal novembre successivo – l'ammiraglia della flotta italiana, si può immaginare con l'auspicio che di lì a pochi anni anche i cantieri italiani avrebbero potuto ricevere altrettante importanti commesse. Il terzo piroscalo della serie dei *Conti* si inseriva in un mercato del trasporto passeggeri transoceanico caratterizzato dalla presenza di unità concorrenti nazionali ed estere di qualità che avrebbero spinto il Lloyd sabaudo a mettere in cantiere, di lì a pochi anni, il quarto *Conte*, sulla

¹ «Il felice varo del 'Conte Biancamano' del Lloyd Sabaudo». *Il Lavoro*, 24 aprile 1925, 5.

scia di una politica industriale di prestigio molto cara al governo fascista, ma non priva di ripercussioni all'interno del mondo del trasporto marittimo nazionale (Savoretti 2013, 135). Nei fatti, gli addetti ai lavori e il comparto armatoriale, all'indomani della creazione dell'Istituto per il Credito navale, avrebbero più volte richiamato l'attenzione del Governo sulla oggettiva sproporzione tra gli investimenti dedicati alla costruzione di grandi navi passeggeri e lo scarso interesse verso la marina da carico. Una differenza accentuata dagli incentivi rivolti allo smantellamento di vecchi vettori non più confacenti al messaggio di grandezza promosso dal regime, senza alcuna considerazione economica né visione strategica. A questo proposito basti ricordare come alla metà degli anni Trenta, in occasione delle sciagurate avventure coloniali, il regime si sarebbe adoperato per acquistare navi in Germania, in certi casi più antiche di quelle dismesse qualche anno prima, per poter far fronte alle esigenze di trasporto militare verso l'Africa (Giordano 1950, 30-2). Una politica poco lungimirante e di facciata, quindi, funzionale alla costruzione del consenso e mossa dall'idea che solo le grandi navi impegnate sulla rotta atlantica avrebbero rappresentato il simbolo del potere e dell'ambizione del regime.

I moderni transatlantici che negli anni Venti e Trenta collegano l'Italia con le Americhe offrono un servizio chiaramente migliore ai passeggeri rispetto a quanto potevano fare le navi di inizio Novecento, anche a seguito di agevolazioni e investimenti che il regime fascista sostiene per poter propagandare i successi ottenuti dalla Marina mercantile, ma non solo. Il Lloyd sabaudo spicca, infatti, per intraprendenza e solidità finanziaria (Eliseo, *infra*): tra le compagnie è quella con un'organizzazione amministrativa tra le più moderne ed efficienti; le navi che mette in linea sono molto indovinate, dal punto di vista tecnico e per scelta di tipo (Ogliari, Radogna 1984, 1355) ma

soprattutto può contare su un'organizzazione pubblicitaria e una rete di agenzie all'estero altamente performanti, tanto da essere prese a modello dalle altre compagnie (Eliseo, Piccione 2001, 71).

Negli anni tra le due guerre, i quattro *Conti - Rosso, Verde, Biancamano* e *Grande* – entrano a far parte della narrazione legata alle imprese compiute da grandi navi sul mare e in parallelo dall'aviazione nelle trasvolate oceaniche, realizzate dalle squadriglie aeree guidate da Italo Balbo. Navi e aerei sono, non a caso, soggetti privilegiati nell'arte visiva e nella cartellonistica del tempo. Si pensi, per esempio, all'opera iconica intitolata *Il grande nocchiere*,² realizzata alla fine degli anni Trenta da Ernesto Thayaht, raffigurante Mussolini in posa monumentale al timone di una nave, metafora del leader in atteggiamento ieratico che guida sul mare la nazione attraverso le turbolenze della storia, sorvolato da una squadriglia di idrovolanti. Ricordo evidente delle imprese aviatorie, in direzione del Brasile nel 1930-31 e verso gli Stati Uniti nel 1933, nelle quali i vettori del Lloyd sabaudo (poi Italia flotte riunite), erano stati coinvolti e utilizzati per il trasporto di giornalisti, autorità e parenti degli aviatori (Ratti Veneziani 2012, 284-8). Nel febbraio 1931 l'impresa tecnologica e mediatica compiuta dagli idrovolanti S.55, partiti dall'Italia e ammarati nella baia di Rio de Janeiro, poteva essere riletta in quella compiuta sull'Oceano in quegli anni dal *Conte Rosso*, visto che per primo, nel suo essere espressione massima di innovazione e modernità, aveva aperto la corsa alla conquista tecnologica dei mari e in quella circostanza aveva riportato in Italia Balbo e i suoi aviatori. Al *Conte Biancamano* era invece toccato di accompagnare autorità e parenti dall'Italia a Gibilterra per accogliere il *Conte Rosso* all'ingresso nel Mediterraneo dopo la traversata oceanica, come racconta una fotografia scattata nell'occasione da uno dei fotografi al seguito

2 Ernesto Michahelles, in arte Thayaht, *Il grande nocchiere*, 1939. Wolfsoniana: Musei di Nervi.

della squadra di Balbo. La conquista dei mari, e in seguito quella dei cieli, incarnando le aspirazioni di molti italiani fuori dall'Italia, erano state accompagnate da campagne pubblicitarie fra le più curate e costose di sempre e finirono per intrecciarsi in una medesima trama narrativa che, almeno fino allo scoppio del conflitto, funse da efficace strumento per la creazione di un diffuso immaginario di potenza legato alla navigazione marina e aerea (Caffarena, Stiacchini 2013).

Lo studio dei Giornali nautici compilati dai comandanti delle navi, comunemente chiamati diari di bordo e ancora oggi conservati a Genova, ha chiarito l'importanza di tali documenti nella ricostruzione delle vicende legate al viaggio per mare, messo in rilievo il rapporto tra comandanti e scrittura, e più in generale chiarito il mutamento nei temi prevalenti rispetto al periodo precedente il primo conflitto mondiale: crescenti episodi di contrabbando e di diserzione da parte dell'equipaggio come espediente per raggiungere gratuitamente i porti americani, rilevante presenza di clandestini in fuga dall'Italia, progressivo allineamento dei comandanti al regime e ambigui atteggiamenti di questi nei confronti della cosiddetta emigrazione razziale e di quella politica, soprattutto nel momento in cui i capitani delle navi mercantili diventavano a tutti gli effetti spie del regime, con l'obbligo, impartito dal Ministero dell'interno, di compilare relazioni riservate sugli atteggiamenti e i comportamenti dei passeggeri a bordo, nonché sulle notizie raccolte a riguardo del Governo e più in generale dell'Italia, nei porti esteri raggiunti dalle navi.³

Esistono documenti meno noti dei diari di bordo, fino a oggi inediti e mai utilizzati per la ricostruzione delle

vicende legate al trasporto marittimo, perlomeno tra le due guerre, conservati a Roma presso l'Archivio centrale dello Stato.⁴ Si tratta dei cosiddetti Giornali sanitari, documenti compilati dai medici di bordo, secondo direttive contenute in una legge di sanità marittima del 1859 e in successive disposizioni contenute nel Codice della marina mercantile e in leggi, decreti e regolamenti posteriori al 1887. In quelli presi in esame, i medici imbarcati sul *Biancamano*, tra le disposizioni, hanno l'obbligo di comunicare alle autorità sanitarie dei porti notizie riguardanti malattie contagiose o anche solo il sospetto di malattie trasmissibili presenti nei porti toccati in precedenza dalla nave; vietare l'imbarco a persone malate o affette da malattie trasmissibili, segnalare le persone transitate negli ambulatori e negli ospedali di bordo, compilando vere e proprie cartelle cliniche di uomini, donne e bambini costretti al ricovero durante la navigazione; annotare gli incidenti accorsi ai passeggeri e all'equipaggio, nonché gli infortuni e i decessi sul mare, più sporadicamente le nascite. Ai medici era altresì richiesto di appuntare sul loro giornale i luoghi e la durata di ogni approdo, il numero di passeggeri, italiani e stranieri, imbarcati e sbarcati a ogni scalo, le condizioni meteo-marine e le operazioni relative alla pulizia e al mantenimento dell'igiene a bordo, la disinfezione dei locali e gli interventi di manutenzione sulla nave tra un viaggio e l'altro. Tutta una serie di informazioni oggi assai preziose per quantità e qualità e che permettono di far emergere la vita a bordo e le condizioni di salute dei passeggeri che in quegli anni attraversano l'Oceano.⁵

I Giornali sanitari relativi al *Conte Biancamano* sopravvissuti al tempo sono 46, contenenti 92 viaggi e coprono

³ L'Archivio di Stato di Genova conserva un fondo molto consistente di giornali appartenuti a navi immatricolate nel porto di Genova nel periodo 1883-1956, compresi quelli prodotti dal *Biancamano*. Si veda a questo riguardo Stiacchini 2019 e Pientrangeli, *infra*.

⁴ I Giornali sanitari relativi al periodo 1900-19 sono stati oggetto di analisi in Molinari 2020.

⁵ I Giornali sanitari conservati presso l'Archivio centrale dello Stato fanno parte della serie Ministero dell'Interno, Direzione Generale Sanità, Giornali sanitari (1896-1934) (ACS, MIDGS, *Giornali sanitari*).



REGNO D'ITALIA

Ministero dell'Interno

DIREZIONE GENERALE DELLA SANITÀ PUBBLICA

CERTIFICATO SANITARIO rilasciato dal sottoscritto MEDICO DI BORDO FIDUCIARIO
GOVERNATIVO da valere per la ammissione a pratica nel porto di *Genova*
il (1) *24-5-34* pel PIROSCAFO "CONTE BIANCAMANO",
di bandiera italiana della Compagnia

Capitano: Sig.^r *Comm. Giuseppe Rizzi*

Medico di bordo: Dott.^r *G. B. Galeazzi*

"ITALIA"
(Fatta fronte: Genova, 1911 - Sede: Genova)
Capitale sociale Lira 720.000.000 interamente versata
ANONIMA - SEDE IN GENOVA

Viaggio da *Genova* a *B. Aires* cominciato a *B. Aires* il *8-5-34*

Il sottoscritto Dottor *G. B. Galeazzi* autorizzato a imbarcare
in qualità di medico di bordo, con decreto *7 luglio 1910 (573)*
del Ministero dell'Interno in data *30 novembre 1912* ha preso
imbarco sulla nominata nave, assumendovi la direzione del servizio sanitario, nel porto
di *Genova* il *18-4-1934*

A) NOTIZIE SULLE CONDIZIONI IGIENICO-SANITARIE DELLA NAVE:

- 1.° - Casse d'acqua potabile: n.° *17* ; per mc. *2064* ; l'acqua esistente a bordo fu
caricata nel porto di *Rio Janeiro*
- 2.° - Frigorifero: (se esiste e come funziona) *esiste e funziona bene*
- 3.° - Ospedale per malattie comuni: ubicazione *E* posti n.° *28 V 16 D*
infettive: id. *E* id. *10 V 20 D*
- 4.° - Farmacia o armadio farmaceutico: *farmacia*
- 5.° - Apparecchio per disinfezione a vapore, tipo: *Genestier - uno a vapore uno a fiamma*
- 6.° - (eventualmente) Apparecchio per derattizzazione e mezzi di disinsettazione:
e quali sono: *Lampade Escherich - Puntate Tye*
- 7.° - Porto nel quale fu eseguita l'ultima derattizzazione e data:
come da certificato del
- 8.° - Porto nel quale fu eseguita l'ultima disinsettazione e data: *14 gennaio 1934*
nel porto di Genova

Figura 2

Certificato sanitario del piroscafo
Conte Biancamano, a firma del medico
Giovanni Battista Galeazzi, per l'ammissione
nel porto di Genova al termine del viaggio iniziato
a Buenos Aires. Il paragrafo A dettaglia le condizioni
igienico sanitarie, incluso il carico di acqua
potabile, la presenza di un frigorifero (e il suo
corretto funzionamento), l'ospedale, la farmacia,
il dispositivo per disinfezione a vapore
e i sistemi di derattizzazione, 24 maggio 1934. ACS,
MIDGS, Giornali sanitari, b. 40

(1) Data dell'arrivo.

l'arco cronologico 1926-34. Salvo il viaggio inaugurale e con diverse lacune nel biennio 1931-32, si tratta quindi del periodo che va dall'entrata in servizio sulla rotta per gli Stati Uniti fino a quello di disarmo successivo alla crociera nel Mediterraneo del giugno 1934, prima dell'impiego della nave per tutto l'anno successivo nel trasporto truppe in Africa orientale (Valenti 2011, 118). I giornali non contengono altresì informazioni sulle crociere nel Mediterraneo che il *Biancamano* era solito fare, come quelle effettuate nel biennio 1932-33 dedicate agli iscritti all'Opera nazionale dopolavoro, di cui si hanno notizie anche grazie al materiale pubblicitario prodotto e ancora oggi disponibile (Valenti 2011, 112-17). I primi 19 Giornali – compilati tra il 5 gennaio 1926 e il 3 dicembre 1927 – contengono resoconti di viaggi sulla rotta Genova-New York: il comandante è Giuseppe Turchi, il medico Giovanni Valenzi, tranne che nel viaggio iniziato il 19 luglio 1927 dove Turchi è sostituito al comando dal capitano Vittorio Olivari per ragioni che non conosciamo. In quegli anni rotte e scali sono consolidati e – salvo due viaggi di ritorno da New York, nei mesi di gennaio e febbraio 1927, quando il *Biancamano* fa scalo a Horta, Madera e Algeri – gli scali ricorrenti all'andata e al ritorno sono Napoli e Gibilterra.⁶

Nel marzo 1928, per la prima volta, il *Biancamano* viene spostato sulla rotta sudamericana e compie un viaggio Genova-Buenos Aires. Una parentesi, prima di ritornare sulla rotta per New York, dove rimarrà dal mese di ottobre 1928 fino a maggio 1931. Dall'estate 1932, in previsione dell'entrata in servizio del *Rex* sulla linea nordamericana, il *Biancamano* riprende i viaggi tra Genova e i porti dell'America Latina. Il cambio di destinazione permette di cogliere nei quotidiani dell'epoca la popolarità e la considerazione che le comunità italiane all'estero avevano nei

confronti del transatlantico. Grazie ai Giornali sanitari è possibile ricostruire 18 viaggi tra Genova, Villafranca (Villefranche), Barcellona, Dakar, Las Palmas, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, compiuti tra il 2 marzo 1933 e il 23 maggio 1934.⁷ I giornali locali, destinati alle comunità italiane in Brasile, Uruguay e Argentina, permettono invece di avere contezza di quanto alcune navi fossero davvero entrate nell'immaginario collettivo. Il *Fanfulla*, quotidiano etnico pubblicato nella città di São Paulo, con una tiratura quasi pari a quella delle maggiori testate brasiliane (Trento 2006), il 25 settembre 1932 dedica un lungo articolo al *Biancamano*, dopo che nelle edizioni del 7, 21, 22 e 23 settembre aveva dato ampio spazio pubblicitario all'imminente viaggio verso l'America Latina del transatlantico:

I progressi della Marina Mercantile Italiana nel ramo trasporto passeggeri sono in questi giorni affermati nell'America del Sud, con la venuta, in questi mari, del 'Conte Biancamano'. Il magnifico transatlantico della Compagnia Italia è per celerità, per grandiosità, per comodità di installazioni, per 'comfort' e per lusso, uno dei più belli che traversano l'Atlantico. Lungo 200 metri e largo 23, con tonnellaggio di oltre 24.000 tonnellate e una velocità superiore ai 21 nodi all'ora il 'Biancamano' ha magnifici saloni, passeggiate comodissime, appartamenti di lusso, cabine di prima e seconda classe comodissime e speciali adattamenti per la terza classe. A bordo vi son tutte le comodità e tutti gli agi. E chi viaggia è come se vivesse in un grande albergo, in una capitale. Tutto vi è infatti organizzato per rendere piacevole il viaggio: servizi accuratissimi, una cucina eccellente, musica, cinematografo, comunicazioni radiotelegrafiche e radiotelefoniche,

⁶ ACS, MIDGS, *Giornali sanitari*, bb. 2, 2bis, 9.

⁷ ACS, MIDGS, *Giornali sanitari*, bb. 36bis, 40.

una biblioteca fornitissima, giuochi e feste concorrono a fare delizioso il soggiorno. A mettere il piede sul 'Biancamano', è come arrivare in anticipo in Italia. E chi vi farà un viaggio porterà vivo il ricordo delle belle ore trascorrevi e preferirà questo vapore ad altri. La compagnia 'Italia' destinando il 'Biancamano' alla linea del Sud America ha fatto cosa ottima. È così che si fa onore al progresso italiano e che si afferma la forza e la capacità tecnica e artistica del nostro Paese.⁸

Uno spot davvero ben confezionato, sebbene inserito nel giornale lontano dalle pagine solitamente dedicate agli annunci pubblicitari, e destinato agli oltre duecentomila italiani residenti allora nella capitale paulista. L'articolo fa intendere come l'Italia di quegli anni riuscisse a proiettarsi oltre i suoi confini attraverso alcuni simboli di modernità e come i transatlantici potessero contribuire a forgiare giudizi compiacenti sulle politiche del regime e sulle dinamiche legate all'espansione culturale all'interno della comunità italo-brasiliana, soprattutto nei confronti degli immigrati italiani di prima e seconda generazione, arrivati in Brasile a bordo di imbarcazioni spesso prive dei requisiti minimi di sicurezza e igiene, dopo viaggi a dir poco avventurosi.

Già a partire dal 1929 si erano alternati al comando del *Biancamano* diversi capitani: nel maggio 1929 Giorgio Cavallini aveva sostituito Giuseppe Turchi, rimpiazzato due mesi dopo da Ettore Zitelli. Tutti affiancati dal medico Giovanni Valenzi, almeno fino a quando la nave era rimasta impegnata sulla rotta verso gli Stati Uniti.⁹ Dal 1932 comandanti e medici si avvicendano in modo più serrato: Rizzi e Tarantini al comando sono affiancati da tre medici diversi: Giulio Aicardi, Domenico Fasciolo e Giovanni Battista Galeazzi.

L'analisi sistematica dei Giornali sanitari permette di andare oltre le semplici annotazioni riguardanti gli ufficiali a bordo di grado più elevato e delineare un quadro più complesso dei fenomeni di mobilità tra le due sponde dell'Oceano. Intanto non si tratta di un flusso unidirezionale ma di un sistema circolare organizzato, visto che il *Biancamano*, nei viaggi tra il 1926 e il 1934 trasporta dall'Europa all'America 57.711 passeggeri e ne riporta indietro 53.296; tra questi un buon numero di passeggeri di terza classe (26.443 nei viaggi di andata e 26.368 in quelli di ritorno), unici a essere definiti ancora 'emigranti' nella modulistica prestampata contenuta nei Giornali. Per i viaggiatori di terza classe è uso in quegli anni utilizzare un termine sopravvissuto al tempo, proprio di un fenomeno di etichettamento sociale e segno di pregiudizio discriminatorio, che all'estero non risparmia neppure i passeggeri di seconda classe, visto che le autorità statunitensi adottano per molti passeggeri di quella classe le stesse procedure di identificazione, e la medesima rigidità, riservate a quelli della classe più economica. Non sono pochi, infatti, i passeggeri di seconda classe costretti a raggiungere il centro per immigrati di Ellis Island, prima di poter sbarcare a New York. Sono gli stessi medici a riferire nelle relazioni il numero di passeggeri diretti sull'isolotto alla foce dell'Hudson speranzosi di riuscire a passare indenni controlli e test psicoattitudinali incomprensibili ai più, all'interno di luoghi frequentati da migliaia di persone al giorno, pensati e progettati alla stregua della catena di montaggio, dove ritmi, dimensioni del tempo e modi di viverlo, percezioni dello spazio antropologico e sociale si rivelavano assai diversi da quelli lasciati in Italia (Gibelli 2008, 37).

Analizzando il numero di passeggeri per ciascun viaggio, si osservano concentrazioni più elevate nei mesi

⁸ «Le affermazioni italiane. Il 'Conte Biancamano'». *Fanfulla*, 25 settembre 1932, 2. Sui giornali etnici brasiliani ha lavorato Angelo Trento, qui si segnala, tra gli altri, Trento 2000.

⁹ I dati sono tratti dai Giornali sanitari del *Conte Biancamano* conservati in ACS, MIDGS, *Giornali sanitari*, bb. 2-40.

Modello 24

GIORNALE SANITARIO

del piroscafo Conte Biancamano
 iscritto al N. 1344 delle matricole del Compartimento
 marittimo di Genova

Viaggio da Genova a New York
 E VICEVERSA

dal giorno 4 luglio 1930 al 30 luglio 1930
VIII

UFFICIO DI SANITA' PUBBLICA
GENOVA

GIORNALE SANITARIO

del piroscafo Conte Biancamano
 iscritto al N. 1344 delle matricole del Compartimento
 marittimo di Genova

Viaggio da Genova a New York
 E VICEVERSA

dal giorno 11 gennaio al 6 febbraio 1929

N° 4 1929

Figura 3a-b Giornali sanitari dei viaggi Genova-New York (4-30 luglio 1930 e 11 gennaio-6 febbraio 1929). ACS, MIDGS, Giornali sanitari, bb. 26 e 40

primaverili (marzo-aprile) e autunnali (settembre-novembre). Tali periodi corrispondono alle finestre ottimali per la traversata atlantica, per le condizioni meteo-marine ma soprattutto per una maggiore disponibilità lavorativa nelle Americhe. Non è un caso che le stagioni dei raccolti o l'inizio dei cicli lavorativi nelle fabbriche nordamericane coincidano con l'intensificarsi delle partenze. La durata media di ogni tratta si aggira tra i 10 e i 14 giorni. La rapidità con cui il *Conte Biancamano* riesce a completare il tragitto e tornare a Genova è notevole per l'epoca così come la frequenza dei viaggi. La composizione dei passeggeri di terza classe, grazie agli appunti dei medici di bordo, fa emergere una prevedibile maggioranza di italiani, ma anche una presenza non trascurabile di stranieri, in particolare sulla rotta per Buenos Aires, dove il rapporto tra italiani e stranieri si avvicina all'1:1. Al contrario, sulla rotta per New York il rapporto è più sbilanciato, con circa 0,39 stranieri ogni italiano; dato, questo, che riflette la concorrenza tra diversi vettori europei su quella rotta. La presenza di bambini a bordo, divisi nelle tabelle riepilogative tra chi aveva meno o più di cinque anni, è stabilmente alta, quasi mai sotto il dieci per cento dei passeggeri, spesso persino maggiore nei viaggi di ritorno, segno di una mobilità che non si limita alla sola prassi del ricongiungimento familiare. I passeggeri imbarcati vanno, per la destinazione nordamericana, da un minimo di 824 a un massimo di 1.876; negli altri casi da 413 a 1.763. Il numero dell'equipaggio, infine, varia non sempre solo in base al numero di passeggeri e mediamente è più basso su una rotta rispetto all'altra: da 508 a 545 su quella per New York e da 386 a 409 su quella per Buenos Aires.

Lo spoglio sistematico dei Giornali sanitari fa emergere alcuni temi al centro della storiografia recente e tra questi quello del ricorso alle cure mediche da parte delle donne durante i viaggi per mare. Colpisce, infatti, la scarsità di

informazioni sulle donne reperibili nelle relazioni sanitarie di bordo e riflette una certa loro invisibilità sociale. Anche se ammalate, le passeggere ricorrono raramente ed eccezionalmente a cure mediche, con comportamenti motivati forse dalla poca familiarità ai controlli sanitari, certamente dalla difficoltà di superare radicate forme di pudore, senz'altro dal fatto che le condizioni di salute di madri, mogli, sorelle e figlie non sono determinati per la realizzazione del progetto migratorio familiare. Sono, infatti, gli uomini che devono arrivare a destinazione in buone condizioni psicofisiche per poter diventare «corpi al lavoro» nei paesi di immigrazione (Molinari 2020). Le donne portate negli ambulatori di bordo sono solitamente quelle in avanzato stato di gravidanza e prossime al parto o più frequentemente quelle che affrontano gravidanze a rischio, e non sempre queste ultime sopravvivono al viaggio. La presenza di un numero maggiore di uomini a bordo non giustifica la profonda asimmetria di potere e di sguardo a cui le donne sono sottoposte durante il viaggio, in particolare nei momenti della sorveglianza sanitaria e non è insolito assistere, a terra o a bordo, a resistenze femminili di fronte alla visita medica: rifiuti, pianti, legittime richieste di maggiore riservatezza e comprensibili gesti di difesa del corpo.

Altro dato di interesse la presenza non irrilevante, quasi esclusivamente nei viaggi di ritorno da New York, di cartelle cliniche di passeggeri respinti perché affetti da malattie mentali e di «deportati» perché «feeble minded» (deboli di mente).

La gestione degli ingressi negli Stati Uniti, ancora alla fine degli anni Venti e poi per tutti i Trenta risente chiaramente delle leggi restrittive introdotte tra il 1917 e il 1924, e forse più vistosamente di stereotipi cristallizzati nella società americana, almeno a partire dalla fine del secolo precedente, che hanno a che fare con il controllo biopolitico, il razzismo scientifico e la discriminazione

**CURA RAPIDA
E GARANTITA GONORREA**

DR. ANGELO ROMULO DE MASI
calle Ginepro 8 - Poma e Padana
MALATTIE CRONICHE: reumatismo e gotta, FEBBRE
DIPHTERITE — **TUBERCOLI** — **SILICOSE** — **ASMA** — **OCCORRENZA**
dalla sera alle 9, al mattino dalle 6 alle 10 e fino a notte — Tel. 30-30-30


ERNESTINA DI LUCA
Il padre Tommaso De Luca; i fratelli Fortunato, Teresa, Francesco, Alberto (assente), Federico, Oreste, Edoardo e Amadeo; i gemelli Wanda, Bellina e Di. Domenico Larocca confidando stralciati un'istruzione "la morte della Vostra cara Ernestina".
ERNESTINA
e altri avvertendo che il funerali avranno luogo oggi all'una del pomeriggio, in Linceo, dove il corpo è stato trasportato, per il cimitero

quella città. **Messa**

La famiglia del compianto
ACHILLE MARTINELLI
L'istituzione idrografica e marina del momento, tutti coloro che si

cierano al suo dolore ed accompagnarono all'ultima dimora le salme del suo caro estinto, ed in parti tempo invitano i parenti ed amici ad assistere alla messa del 7^o giorno, che si svolgerà nella sua salita, sabato celebrata lunedì, 22 corrente, alle ore 9, nel Santuario del Sacro Cuore di Gesù.

Per questo atto di religione si professa fin d'ora vivente.

Cristo.


421-221


Messa
LUIGIA YZZO MONACO
Il vedovo Andrea Monaco; i figli Alfonso, Giuseppe e Alberto; i generi Luigi e Beniamino; le suore Serafina e Elisabetta; i nipoti, i cugini e tutti i parenti sono invitati a partecipare alla Messa.

LUIGIA YZZO MONACO

ed in quel tempo gli amici e parenti ad assistere alla messa
che il giorno faremo celebrare martedì 27 marzo, ora però, se
il Cibus di San Giovanni Battista, non ha ancora deciso
e riconsentito.

Per questo zitta di pietà e religione si professano fin d'ora gran
fede e riconsentito.



Messa del 7° giorno

MARIO VICECONTE

Il padre Giuseppe, le madri: Costanza e Isabella Riva, Saba-
tina, Vincenza e Aurelia Maria Riva, Tommasina Antonia
Margherita e Maria, Teresa i cognati J. Comantini, M. Sabatini
S. Frascione le cognate Rosa Natta, Francesca Biondini e Rosa Fa-
lci, i figli e i figliuoli: Francesco, Antonio tutti coloro che si
professano al dolore per la morte del loro caro ed indimenticabile

MARIO VICECONTE

ed in quel tempo l'invano ad assistere alla messa del 7° giorno

Per questo atto di pietà e religione, fin d'ora sentitamente vi
graziano. 4329-2



Ringraziamento e Nessa del 7° giorno

ADELE FRATTI NOSCHESÈ

Le sposo Michela Noschesè; i figli Margherita, Carolina, Mire-
de; i genitori Dott. Edoardo Ciampini e Edmondo Zuccheri; i nipoti
e i parenti tutti profondamente commossi per il plebiscito d'affetto
tributato alla loro cara compagna

ADELE FRATTI NOSCHESÈ

ringraziava vivamente tutti coloro che vollero accompagnare all'ima
dimora della moglie della cara estinta, ed in parti tante le inviti-
re al ministero alla casa del 7° giorno, che in suffragio della sua anima
sarebbe celebrata martedì 27 corrente, alle ore 5 nella chiesa di San
Antonio, in Praga del Pinaruolo.

Per questo atto di fede e religione si professano immensamente

Enrico Pascarelli
Enrico Pascarelli, il figlio Domenico, la madre Elena Pascarelli
e Rotundo, il fratello Giuseppe (assente), le sorelle Rosa
e i cognati Michele, Macri, Livio, Celeste, Savarino, Fran-
co e Giacinto; le cognate Maddalena, Genny (assente), Per-
la, Mariolina, Lucia, Margherita, e tutti i nipoti, annunciano
il felice coniugio tra
R. 10723412
Enrico Pascarelli
e
oggi alle ore 9 - dalla via Oriente n. 118, per il Cimitero
di M. V. 2000

di classe.¹⁰ Il migrante italiano, e in particolare quello di origine meridionale, diviene insieme ad altri gruppi etnici stereotipo della marginalità e della devianza. Chi ha studiato questo fenomeno sociale ha sottolineato come la psichiatria abbia trasformato in paradigma scientifico un pregiudizio culturale: si riteneva, infatti, che i meridionali che sbarcavano a New York fossero soggetti potenzialmente inclini a manifestare disturbi psichici dovuti alla mancanza di strumenti necessari per affrontare i cambiamenti imposti dal progresso. Secondo le teorie del tempo, ciò li avrebbe spinti inizialmente a compiere crimini nei paesi di origine e in un secondo tempo a emigrare, perché incapaci di affrontare il contesto sociale in cui erano nati e cresciuti (Frigessi Castelnovo, Risso 1982, 57-70). In quegli anni, la scienza psichiatrica insiste dunque sulla predisposizione alla pazzia in alcuni soggetti, spalancando le porte a forme di discriminazione su basi etniche e razziali che portano a un forte irrigidimento dei controlli nel porto di New York, dove la legge impediva l'ingresso a stranieri considerati «idioti, imbecilli, deboli di mente, epilettici, colpiti da pazzia nei cinque anni precedenti lo sbarco»; allo stesso modo vietava l'ingresso ai mendicanti e agli indigenti. I passeggeri del *Biancamano* selezionati allo sbarco sono portati nel campo di concentramento allestito sull'isolotto di Ellis Island e sottoposti a controlli con metodi che riflettono studi compiuti da Henry H. Goddard e da altri psicologi americani, e che di fatto avvalorano la tesi dell'esistenza di razze mentalmente inferiori. Senza considerare che le barriere linguistiche, la stanchezza dovuta al viaggio per mare, lo straniamento e le differenze culturali rendevano i controlli inutili e privi di significato, impedendo di fatto a diversi passeggeri di entrare negli Stati Uniti.

Diversamente non si spiegherebbe la presenza di un numero così consistente di persone ritenute «pazze» nei

viaggi sulla rotta nordamericana rispetto a quella sudamericana, dove il fenomeno, almeno dai dati ricavati dai Giornali sanitari, sembrerebbe essere quasi assente. I medici di bordo del *Biancamano*, a partire dal dottor Valenzi, sembrano assecondare questa prassi, gestendo durante la navigazione le persone respinte all'arrivo a New York o espulse dal territorio americano, segnalando con insospettabile zelo i casi alle autorità competenti una volta giunta la nave a Napoli, primo approdo italiano nei viaggi di ritorno, anche quando i soggetti coinvolti non manifestavano alcun sintomo durante la navigazione tra quelli segnalati dai medici americani. Secondo i dati forniti dal Commissariato generale dell'emigrazione, nel periodo compreso tra il 1903 e il 1925, circa tremila passeggeri cosiddetti «alienati» sono costretti a far rientro in Italia dagli Stati Uniti, molti dei quali senza aver mai messo piede in America (CGE 1926, 1607-10).

Le relazioni dei comandanti e quelle dei medici relativi a quegli anni rivelano come nei viaggi di ritorno le infermerie e gli ospedali di bordo accogliessero un numero più elevato di passeggeri sospettati di avere malattie mentali rispetto a quelli osservati nei viaggi di andata (Stiaccini 2019, 121). Negli stessi anni anche in Italia gli aspetti legati alla salute dei rimpatriati sono fatti propri da una tradizione antiemigrazionista che li utilizza per dimostrare come le ondate di rientri possano addirittura contagiare il corpo sociale nazionale. Chi intraprende queste battaglie solitamente fa leva su quelle che erano considerate le malattie professionali proprie dell'emigrazione italiana, alcune delle quali ben visibili a bordo dei piroscafi: tracoma, tubercolosi e appunto la demenza. Al contrario, non pochi studi, anche coevi, basandosi su dati statistici dimostravano come i numerosi rientri in Italia in realtà non rompesero nessun equilibrio, nonostante diversi bilanci parziali, viziati da pregiudizio, cercassero di affermare il contrario.

¹⁰ Su questi temi la lettura di riferimento è Hollingshead, Redlich 1958.

B) NOTIZIE SULLO STATO SANITARIO DELLA NAVE:

PORTO e DATA	STATO SANITARIO DEL PORTO e misure sanitarie subite	PASSEGGERI			EQUIPAGGIO			Malati esistenti a bordo	
		imbarcati N.º	sbarcati N.º	totale alla partenza N.º	imbarcati N.º	sbarcati N.º	totale alla partenza N.º	malattie comuni N.º	malattie infettive N.º
A) di partenza <i>Batavia</i> <i>8/5/1934</i>		<i>569</i>	<i>-</i>		<i>405</i>	<i>1</i>	<i>404</i>		
B) di scalo <i>1. Makassar</i> <i>9/5/1934</i>		<i>45</i>	<i>13</i>						
<i>2. Sumbawa</i> <i>11/5/1934</i>		<i>79</i>	<i>35</i>						
<i>3. Riosuco</i> <i>12/5/1934</i>		<i>60</i>	<i>72</i>						
<i>4. Bakar</i> <i>18/5/1934</i>		<i>111</i>	<i>1</i>						
<i>5. Barcellona</i> <i>23/5/1934</i>		<i>163</i>			<i>9</i>		<i>395</i>		
<i>6. Villafranca</i> <i>24/5/1934</i>		<i>62</i>					<i>395</i>		
<i>7. Genova</i> <i>24/5/1934</i>		<i>518</i>					<i>395</i>		
8									
9									
10									

C) NOTIZIE SULLE MALATTIE VERIFICATESI A BORDO DURANTE IL VIAGGIO:

*enteriti - enteri renale - colic - colite -
edematosi generale con vomito, ingiunt -
misi - affezioni - corollari - alcuni bron.
chile - squilibrio mentale*

D) MISURE SANITARIE ATTUATE NELLE 24 ORE PRECEDENTI L'ARRIVO, E LORO ESITO:

(Indicare le disposizioni regolamentari e di ordinanza attuate)

- 1.º - Visita medica

equipaggio: persone N. <i>405</i>	riscontrate	sane N. <i>402</i>
		malate N. <i>3</i>
passaggi: persone N. <i>518</i>	riscontrate	sane N. <i>511</i>
		malate N. <i>7</i>
- 2.º - Disinfezione (eventualmente derattizzazione e disinsettazione):
- 3.º - Rilascio di fogli di via sanitari, a n.º persone sbarcati nel porto di come da allegato elenco.
- 4.º - Profilassi del vaiuolo (se del caso)
- 5.º - id. della peste
- 6.º - id. speciale di altre malattie
- 7.º - Si sono notati: moria di topi? *no*; mortalità insolita di topi? *no*; numero eccessivo di topi? *no*; furono applicati i dischi paratopi? *no*

E) STATO SANITARIO AL MOMENTO DELL'ARRIVO:

- 1.º - Malati di malattie comuni
(Indicare il nome dell'infermo e quello della malattia)

equipaggio	<i>3</i>
passaggi	<i>6</i>
- 2.º - Malati di malattie infettive
(Indicare il nome dell'infermo e quello della malattia)

equipaggio	
passaggi	<i>1</i>

F) MISURE complementari da attuarsi nel porto di (1)

prima della ammissione a libera pratica

G) Se la nave può essere ammessa senz'altro a libera pratica (sì o no) *Si*


IL MEDICO FIDUCIARIO GOVERNATIVO

(Cognome, Nome e qualifica)

G. B. Galeazzi

Dato a *Genova* il *24-5-* 19 *34*

(1) Porto nel quale la nave chiede di essere ammessa a pratica.



Il presente certificato è stato consegnato al Dottor

il

IL MEDICO DI PORTO

G. Campaudo

Figura 5 Giornale sanitario compilato dal medico di bordo Giovanni Battista Galeazzi relativo alla rotta Buenos Aires-Genova, 24 maggio 1934. ACS, MIDGS, Giornali sanitari, b. 4

GIORNALE SANITARIO
del *Piroscapo* denominato *Canti Biscarussico*

1

Il presente giornale sanitario, composto di N. 20 pagine numerate, firmate e bollate col sigillo d'Ufficio, oggi rilasciate al *P. 1009* iscritto al N. 12351 matricola del compartimento marittimo di *Genova* comandato dal capitano di lungo corso signor *Giuseppe Prucki*, da tenersi dal medico signor *Gianni Valenzi* sarà valere per l'imminente viaggio da *Genova* a *New York* e per ritorno nel Regno, ove sarà ritirato appena il piroscafo sia giunto a destinazione.

Genova li 9 *Genova* 1929
IL DIRETTORE
Dott. *Giuseppe Prucki*

ANNOTAZIONI DEL MEDICO DI BORDO (*)

Viaggio cominciato in *Genova* il 11 gennaio per *New York*
ove il piroscafo giunse il 21 gennaio ripartendo il 25 gennaio
giungendo di ritorno in *Genova* il 6 febbraio 1929

Viaggio d'andata a <i>New York</i>		Viaggio di ritorno a <i>Genova</i>	
Numero di 1 ^a Classe	42 Uomini N. 12	Numero di 1 ^a Classe	48 Uomini N. 534
Donne	111	Donne	22
Bambini	9	Bambini	40
Al di sotto di 5 anni	9	Al di sotto di 5 anni	40
Al di sopra di 5 anni	0	Al di sopra di 5 anni	0
<i>Genova</i> li 11.2.1929		<i>New York</i> li 20.1.1929	

N.B. - Le variazioni degli scali intermedi si annotano nel corpo del giornale.

Il Medico di Bordo
Gianni Valenzi

Ritirato e riscontrato nella Capitaneria di porto di GENOVA
ANNOTAZIONI DELL'UFFICIALE SANITARIO DELLA CAPITANERIA

Ad viaggio d'andata si sono verificati a bordo 2 casi d'influenza e un caso di scarlatina, in tutti i casi l'influenza. In parte del carico si sono stati adottati opportuni provvedimenti sanitari. Durante la navigazione del piroscafo e di tutta la persona imbarcata sono state adottate le misure per la quale non si è nulla da rilevare.

GENOVA li 4 febbraio 1929
Il Medico di Porto
Valenzi

Articoli trascritti dalla legge penale di sanità marittima in data 31 luglio 1859, N. 3544.

Art. 5. - I medici sanitari destinati dai regolamenti a bordo dei piroscafi che trasportano passeggeri, i quali sottostanno alle autorità sanitarie del luogo di approdo le circostanze che erano a loro notizia sulle malattie contagiose o sospetto dominanti nel luogo di partenza o negli scali intermedi toccati dalla nave, o quando facessero i casi di malattie o di morte avvenuti a bordo durante il tragitto, saranno puniti come segue: Se per causa della loro deposizione o del loro silenzio il bastimento, che avrebbe dovuto sottoporsi a quarantena di rigore, fu invece ammesso a libera pratica, nella relazione. E nel carcere da tre mesi a due anni, se il bastimento avesse dovuto sottoporsi a quarantena di osservazione. - La pena potrà essere ridotta a semplice multa non maggiore di L. 250, se per le risposte date, o per le circostanze ommesse non avesse potuto derivare alcuna diversità nel trattamento contumace dalla imposti alla nave.

Art. 6. - Il medico sanitario, il quale non abbia tenuto nelle forme prescritte e non presenti alle autorità sanitarie del luogo d'arrivo il giornale indicato nell'art. 32 del regolamento sanitario internazionale, sarà punito con multa estensibile a L. 500.

Art. 26. - Il medico sanitario di bordo convinto di essersi rifiutato all'assistenza dei malati a bordo, o di avere commesso altre gravi mancanze nell'adempimento dei doveri ad essi imposti dai relativi regolamenti, sarà punito col carcere da uno a sei mesi, e con multa da L. 100 a 500.

(*) Se si verificassero a bordo casi di malattie singolarmente importanti sia dal lato clinico che sotto il riguardo della pubblica salute, il medico di bordo sarà tenuto a farne una dettagliata relazione da anexarsi al presente giornale.

Accusando decant il medico avrà presente di compilare il processo verbale delle dette del cadavere e di tutte le circostanze relative alla morte prescritte dagli articoli 437 del Codice della marina mercantile e 508 del relativo regolamento.

Pubbli. Sciar. - Ord. 87 - Como, luglio 1908 - Stab. Tip. Lit. R. Longoni - 46 p. 34

Figura 6 Giornale sanitario relativo al viaggio Genova-New York (11-21 gennaio 1929; 26 gennaio-6 febbraio 1929). Il documento riporta il numero di passeggeri distinti per classe, uomini, donne e bambini. ACS, MIDGS, *Giornali sanitari*, b. 19

Il fascismo prova a demolire gli stereotipi xenofobi e antitaliani e a invertire sentimenti italo-fobi radicati negli Stati Uniti enfatizzando il valore dell'italianità e, a partire dal 1927, promuovendo iniziative che incentivino partenze dall'Italia qualificate a scapito di quelle ritenute non qualificate che avevano caratterizzato il fenomeno di mobilità fino ad allora. Parallelamente il regime sostituisce il Commissariato generale dell'emigrazione con la Direzione generale degli italiani all'estero, con l'obiettivo di avere maggiore controllo delle comunità italiane all'estero e trasformarle in strumenti della propria politica (Pretelli 2004). Tra le armi introdotte dal regime anche l'informata di nuovi funzionari diplomatici che proprio a partire dal 1927 è assegnata alle sedi all'estero. Si trattava - a leggere le dichiarazioni più vicine al regime - di «giovani dotati di una sana cultura, competenti, distinti di carattere, affabili di modi, fedelissimi al Regime» (Pretelli, Ferro 2005, 122).

I principali mezzi di comunicazione di massa di allora, a partire da stampa, cinema e radio sono potenti strumenti al servizio del progetto (Luconi, 2000). A questi il regime ne affianca altri, magari meno evidenti ma non per questo meno efficaci, come i nuovi grandi transatlantici che si rivelano straordinari dispositivi di intrattenimento e comunicazione politica, strumenti di propaganda tutt'altro che ininfluenti in grado di promuovere, almeno nell'immaginario delle comunità italiane all'estero, l'idea di una nazione davvero nuova e più forte di quella che avevano conosciuto qualche decennio addietro.

Il racconto di un solo viaggio, scelto tra i tanti, restituisce i temi fin qui sollevati e fa apparire il *Biancamano* come vero e proprio laboratorio sociale, all'interno del quale fenomeni strutturali, come le migrazioni e le innovazioni tecnologiche, si intrecciano e riflettono valori emergenti e retaggi del passato, tensioni e conflitti sociali, nuovi modelli culturali e stili di vita. In uno dei primi viaggi da Genova agli Stati Uniti, il medico di bordo Giovanni Valenzi racconta il viaggio per mare e l'insolita

lunga sosta nel porto di New York, durante la quale il salone delle feste del *Biancamano* è scelto come palcoscenico del concerto di Arturo Toscanini, direttore della New York Philharmonic Orchestra, volto di copertina del *Time* e simbolo indiscusso dell'eccellenza italiana nel mondo. La nave di punta del Lloyd sabaudo era salpata da Genova poco dopo mezzogiorno del 5 gennaio 1926.¹¹ Al mattino, come consuetudine, i passeggeri erano stati sottoposti alle visite mediche, presso la stazione di Ponte dei Mille da parte della commissione medica incaricata. I passeggeri da «bonificare» – si legge nella relazione di Valenzi –, vale a dire quelli che non rispettano le norme igieniche minime per essere ammessi a bordo, sono inviati alla Casa dell'Emigrante, una struttura di accoglienza non distante dalla stazione marittima. Alle nove si inizia con i passeggeri di terza classe, seguono alle 10 quelli di seconda, ultimi quelli di prima classe. Considerato che il medico preposto alle visite era uno, e che i soli passeggeri di terza classe erano 94, la visita non poté durare più di un minuto e mezzo a persona. Dei 264 passeggeri imbarcati solo uno non riuscì a superare le visite per «sospetto tracoma», una infezione batterica congiuntiva trasmissibile, frequente tra i passeggeri di terza classe e causa di respingimento nel porto di arrivo. Nel viaggio tra Genova e Napoli un uomo italiano di 35 anni «colto da un violento accesso di delirio persecutorio» avrebbe tentato di ferire, con un rasoio, la moglie e qualche passeggero intervenuto, prima di essere consegnato alle autorità di pubblica sicurezza del porto campano. A Napoli salgono 560 passeggeri di cui 273 in terza classe e tra i nove passeggeri respinti per non aver superato la visita medica sei sono sospettati di essere affetti da tracoma. In navigazione verso New York vengono eseguite visite ambulatoriali di routine ai passeggeri, tutti uomini, e all'equipaggio, e conseguente produzione di relazioni dettagliate e

puntuali per mettere al riparo il medico da eventuali contestazioni da parte delle autorità sanitarie americane.

Il *Biancamano* arriva a New York alle 23:55 del 15 gennaio 1926, dopo aver percorso 4.606 miglia in 10 giorni, otto ore e 32 minuti, a una media oraria di 18,532 miglia. Il giorno successivo, all'ancora davanti alla stazione di quarantena, la nave riceve le visite mediche di rito, per stabilire chi tra i passeggeri possa scendere e chi invece debba essere portato a Ellis Island: nessun passeggero di prima classe, sette di seconda e 114 di terza sono accompagnati sull'isolotto per ulteriori accertamenti medico-sanitari. Terminata la visita la nave riceve «libera pratica» dalle autorità e può raggiungere il molo assegnato, nella circostanza Pier 95, uno dei numerosi approdi lungo la costa ovest di Manhattan utilizzato dalle grandi navi provenienti dall'Europa. Dal giorno successivo iniziano i lavori di sistemazione del transatlantico: nello scritto del medico di bordo si legge: «Pulizia dei locali adibiti ai passeggeri (lavaggi pavimenti e paratie – pitturazione ove occorre – lavaggi della coperta con soluzione potassica, dei refettori, tavole ecc.), cambio della biancheria nelle cuccette. Pulizia e disinfezione di tutti i locali sanitari (infermeria – ambulatori – cuccette – alla stufa sterilizzatrice le biancherie usate)». Di un certo interesse anche le notizie relative alla situazione sanitaria nella città di New York raccolte nelle due settimane precedenti l'arrivo in porto del *Biancamano*. Gli appunti del medico restituiscono un quadro della situazione sanitaria e delle malattie meritevoli di attenzione, con relativo numero di casi e di decessi: quattro decessi per meningite cerebrospinale; 310 casi di difterite con 16 decessi; 2.359 casi di morbillo con 16 decessi; due casi e due decessi per poliomielite; 321 casi di scarlattina con 4 decessi; 23 febbri tifoide con 6 decessi. Dati, questi, su una popolazione stimata in 6.200.000 e nessuna evidenza di malattie infettive registrate in porto.

¹¹ Le informazioni sul viaggio sono tratte dalla relazione sanitaria contenuta in ACS, MIDGS, Giornali sanitari, b. 2.

Si arriva così al concerto di Toscanini, con folta partecipazione di giornalisti e ampia risonanza mediatica anche in Italia. Il *Corriere della Sera* concede ampio spazio all'evento con un lungo articolo e con una dettagliata ricostruzione del ricevimento d'onore organizzato a bordo del *Biancamano* dall'ambasciatore Giacomo De Martino con la presenza del console generale Emilio Axerio e di alte personalità italiane e americane. Presenti a bordo anche le associazioni italiane di New York e molti rappresentanti della comunità italiana.¹² Concerto e ricevimento d'onore sono solo due esempi di come in quegli anni grandi e lussuose navi siano imbrigliate all'interno di eventi mediatici voluti dal regime per autorappresentarsi e dove la realtà è ridotta a spettacolo grazie alla disponibilità di personaggi e artisti di spicco e moderni e affascinanti mezzi di trasporto. Per certi aspetti anche i transatlantici che raggiungono i porti americani diventano, insieme alle sedi dopolavoristiche e alle Case d'Italia, strumenti politici deputati alla tutela delle comunità italiane e al loro indottrinamento politico (Franzina, Sanfilippo 2003). Possiamo quindi immaginare lo stato d'animo di molti tra i partecipanti all'evento e quello degli 890 passeggeri saliti a bordo al termine del concerto di Toscanini per fare ritorno in Europa, o quanto meno di un certo numero di questi, e provare poi a scrutare come sotto il velo della rappresentazione di maniera non tutte quelle comparse, loro malgrado, avessero lo stesso stato d'animo e soprattutto la medesima storia da raccontare. Grazie agli appunti lasciati dal medico di bordo è possibile aggiungere qualche elemento in più e sapere che tra i passeggeri due uomini erano stati imbarcati perché espulsi dagli Stati Uniti. Nel primo caso si tratta di un diciassettenne di Monteleone, paesino allora in provincia di Avellino, oggi di Foggia, «deportato» con diagnosi di «feeble minded».

La cartella clinica contiene dettagli sulla sua biografia e sulla presunta malattia:

Il padre e la madre sono al Canada – scrive il medico Valenzi – nulla si può sapere del gentilizio. Risponde sbadatamente, con favella inceppata espressione del viso stupita o sorridente; non ricorda le date (per esempio quella di nascita), non fu mai a scuola, non conosce certe parole comuni (per esempio contadino); in complesso presenta un'insufficienza mentale grave, con grande ritardo di percezione, poca attenzione, processi associativi lentissimi, funzioni vegetative normali. Fisicamente è in buone condizioni, di carattere tranquillo, durante la traversata non presentò convulsioni, tenne un contegno piuttosto indifferente apatico.¹³

All'arrivo a Napoli il caso è segnalato alle autorità competenti. Più complessa e scabrosa la seconda vicenda, quella riguardante un trentenne di Ascoli Satriano, piccolo borgo della provincia di Foggia, accusato di «reati contro il costume e tentata corruzione di minorenne commessi entro cinque anni dall'arrivo in America». La relazione del medico contiene numerosi interessanti elementi di dettaglio, solo in parte richiesti dalle norme. Grazie al dottor Valenzi sappiamo che il trentenne aveva genitori «vivi e sani», quattro fratelli e tre sorelle «sembra senza tare patologiche». Da bambino non si ricordano problemi di salute, «frequentò con profitto le scuole fino alla quinta elementare. Studiò la musica, fino a conseguire nel 1914 a Napoli il diploma di maestro di banda». Soldato durante la Grande guerra riferiva al medico fatti luoghi e date con estrema precisione, compresa l'esperienza di prigionia iniziata dopo la rotta di Caporetto e durata quattordici mesi. Sopravvissuto alla guerra, lascia l'Italia nel

¹² «I concerti di Toscanini in America». *Corriere della Sera*, 24 gennaio 1926, 3.

¹³ ACS, MIDGS, Giornali sanitari, b. 2.

giugno 1920 e arriva a Boston, da qui raggiunge per un certo periodo gli zii a New York, prima di trasferirsi a New London, per fare il maestro di musica. Nella cittadina del Connecticut viene arrestato, inizialmente dice di non ricordare nel dettaglio i motivi dell'arresto, poi ammette di aver commesso solo in parte gli atti di cui viene accusato, ossia di aver violentato un'allieva dodicenne del luogo. Compromessa la sua reputazione, aveva deciso di ammettere davanti ai giudici ogni accusa nei suoi confronti. Condannato rimase per un certo periodo in 'manicomio' prima di essere espulso e imbarcato sul *Biancamano*. Per il medico di bordo il soggetto «ragiona perfettamente, è apatico depresso e parla con voce fioca, stentata, con espressione di depressione malinconica» e vista la

vicenda, «per la delicatezza del caso non si è formulata nessuna diagnosi salvo il rilievo del continuo stato depressivo presentato dall'individuo». All'arrivo l'uomo è denunciato alle competenti autorità per i provvedimenti del caso.

Non sorprende che a quasi dieci anni dalla sua conclusione il conflitto mondiale trovasse ancora spazio nelle relazioni dei medici, qui nella ricostruzione di un vissuto traumatico, come possibile causa di sofferenza psichica e disagio mentale. Giovani traumatizzati sopravvissuti al conflitto, le cui storie si intrecciano a quelle dei fenomeni migratori e del trasporto via mare ed entrano inaspettatamente a far parte di vicende che oggi si immaginano distanti da quella catastrofe che fu la Prima guerra mondiale.

Bibliografia

- Commissariato generale dell'emigrazione (CGE) (1926). *Annuario statistico dell'emigrazione italiana dal 1876 al 1925*. Roma: CGE, 1607-10.
- Caffarena, F.; Stiaccini, C. (2013). *Chi vola vale. L'immagine della regia aeronautica nell'archivio del generale Cagna*. Roma: Aeronautica Militare Ufficio Storico.
- Eliseo, M.; Piccione, P. (2001). *Transatlantici. Storia delle grandi navi passeggeri italiane*. Genova: Tormena.
- Franzina, E.; Sanfilippo, M. (2003). *Il fascismo e gli emigrati*. Roma-Bari: Laterza.
- Frigessi Castelnuovo, D.; Riso, M. (1982). *A mezza parete. Emigrazione, nostalgia, malattia mentale*. Torino: Einaudi.
- Gibelli, A. (2008). «Storie migranti». Campodonico, P. (a cura di), *L'America! Da Genova a Ellis Island il viaggio per mare negli anni dell'emigrazione italiana*. Genova: Sagep editori, 36-47.
- Giordano, A. (1950). *La Marina Mercantile italiana dal 1900 al 1950*. Genova; Savona: Casa editrice Liguria.
- Hollingshead, A.B.; Redlich, F.C. (1965). *Social Class and Mental Illness*. New York: J. Wiley & Sons, Inc. Trad. it.: *Classi sociali e malattie mentali*, Torino: Einaudi, 1965.
- Luconi, S. (2000). *La "Diplomazia parallela". Il regime fascista e la mobilitazione politica degli italo-americani*. Milano: FrancoAngeli.
- Molinari, A. (2020). «La malattia come violenza di genere nelle migrazioni transoceaniche». *Altreltalie. Rivista internazionale di studi sulle migrazioni italiane nel mondo*, 1, 34-51.
- Ogliari, F.; Radogna, L. (1984). *Storia dei trasporti italiani. Trasporti marittimi di linea*, vol 2. Milano: Cavallotti Editori.
- Pretelli, M. (2004). «La risposta del fascismo agli stereotipi degli italiani all'estero». *Altreltalie*, 1, 48-65.
- Pretelli, M.; Ferro, A. (2005). *Gli italiani negli Stati Uniti del XX secolo*. Roma: CSER-Centro Studi Emigrazione.
- Ratti Veneziani, P.C. (2012). *La trasvolata atlantica Italia-Brasile*. Roma: IBN Editore.
- Savoretti, A. (2013). «La marina mercantile italiana durante il ventennio fascista». *Bollettino d'Archivio. Ufficio Storico della Marina Militare*, 4, 129-65.
- Stiaccini, C. (2019). *Andar per mare. Storie di navi, capitani coraggiosi e migranti tra Otto e Novecento*. Parigi; Torino: L'Harmattan.
- Trento, A. (2000). «L'identità dell'emigrato italiano in Brasile attraverso la stampa etnica: il caso del Fanfulla, 1893-1940». Tosi, L. (a cura di), *Europe, Its Borders and the Others*. Napoli: Edizioni Scientifiche Italiane, 419-37.
- Valenti, P. (2011). *I quattro Conti*. Trieste: Luglio Editore.

«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.

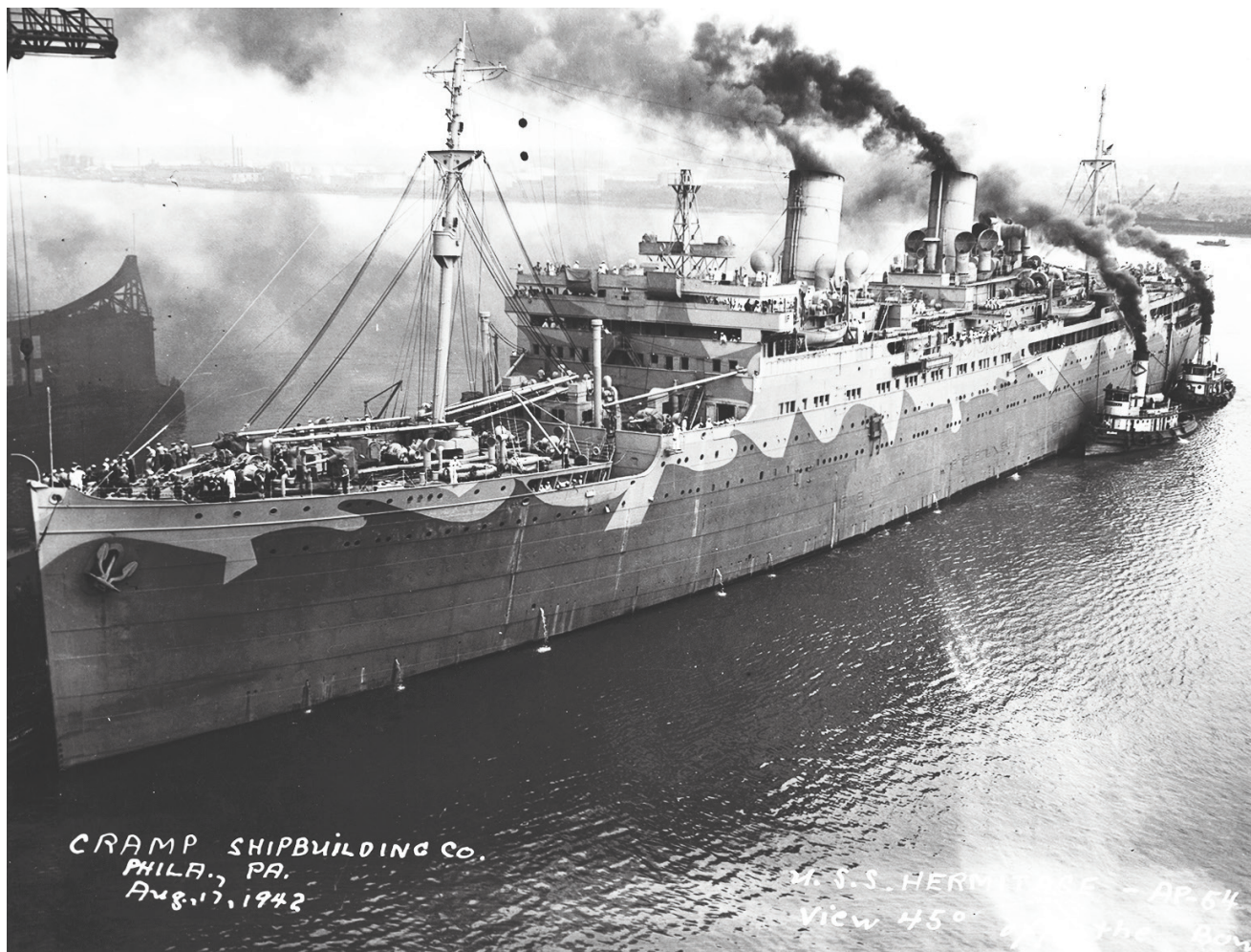


Figura 2 *Uss Hermitage*, View 45° off the Bow, 17 agosto 1942. NARA, General Records of the Department of the Navy, General Photographic files, National Archives photo no. 276538302

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 Niffe. N° 1351 = Niffe. 788

CONTRATTO-TIPO ARRUOLAMENTO = *N° 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 Sabauda,, - "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, stoccofisso 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, piroscavo *Conte Biancamano*.

⁹ ASGe, Capitaneria di porto, Giornali nautici, 516/1, piroscavo *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	Cammino	246		
Palante Vincenzo Reggio	98	—	6753		
Caragna Carlo Savona	94	Godoligo	6311		
Elbio Domenico Spezia	87	Capo Stua	21169		
Molfino Pietro Genova	77	—	32190		
Borani Ottobiano	90	1. Inf.	9452		
Banti Giuseppe Genova	78	Capo Inf.	5958		
Guaita Attilio	92	Op. meccan.	5809		
Ferro Arturo	94	Ingrass.	58149		
Colla Giuseppe Spezia	901	Ingrass.	2181		
Franchini Attilio Spezia	903	—	58704		
Berisso Benvenuto Genova	92	—	57678		
Busclini Firo	89	Guardia	4487		
Mazzei Geo P. Ferraro	78	Cammino	1281		
Benvenuto Attilio Genova	92	—	47484		
Marrighi Pietro T. Green	96	—	2856		
Gerardo Eugenio Savona	900	Garz. 1.	8872		
Silva Giuseppe Genova	91	Cammino	5467		
Maggiolo Geo	96	Garz. 1.	55454		
Mama Agostino	902	—	6047		
Carbony Geo	95	Garz. 1.	51023		
Carbony Nito	92	—	70443		

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	55199		
Maguaro Giovanni Spezia	902	Garz. 1.	2867		
Grano G. B. Spezia	904	2. Cuoco	5853		
Bonini Felice Genova	81	1. Inf.	5856		
Calcagno Giovanni	902	Cam. 2. Inf.	6164		
Darisco Benigno	900	Garz. 1.	5888		
Molteni Agostino	96	—	70114		
Vincenzo Vito Rimini	58	Cammino	10258		
Bruggioni Agostino Genova	96	Guard.	57407		
Traverso Felice	96	1. Inf.	5732		
Chiappino Enrico	93	Cammino	6006		
Quato Giuseppe Spezia	81	2. Inf.	5814		
Maggioli Antonio Spezia	97	Cam. 2. Inf.	5747		
Garro Andrea Genova	90	Cammino	5747		
Cortez Enrico Piero	901	—	9746		
Taloni Antonio P. Ferraro	901	Garz. 1.	5747		
Ullioi Francesco Genova	902	Garz. 1.	5747		
Pallastieri Ferruccio Spezia	83	Ingrass.	7665		
Magli Giuseppe Genova	903	Garz. 1.	6072		
Immacolata Agostino Spezia	97	Garz. 1.	2867		
Prati Eraldo P. Ferraro	903	5. Cuoco	2923		
Perfetto Bruno Spezia	97	2. Cammino	5467		
Preziosi Antonio Memina	88	1. Inf.	5732		
Carbony Donato P. Marino	96	Garz. 1.	5747		

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.

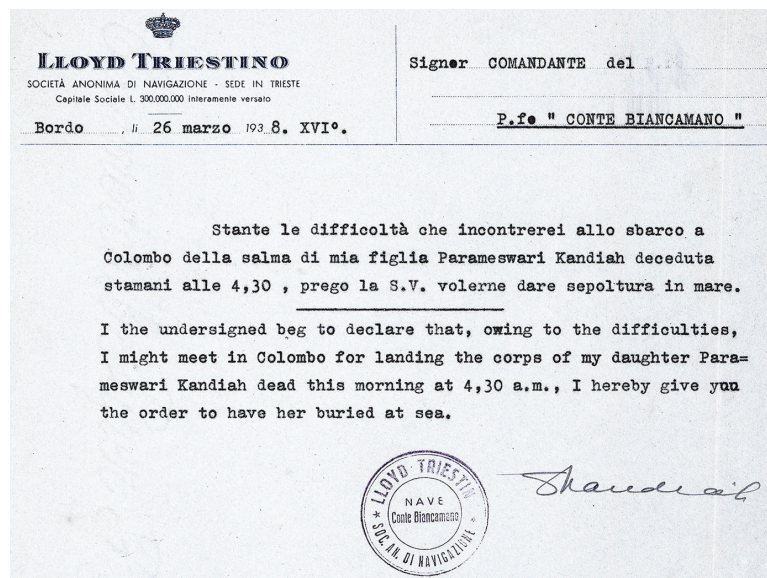


Figura 6
Autorizzazione alla sepoltura in mare di una passeggera,
26 marzo 1938. ASGe, Giornali nautici, Conte Biancamano, 516/4

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 " 71436 Genova</p> <p>Piccolo cam. Calamello Patrice " 75326 Napoli</p> <p>per essersi presentati in ritardo alla visita medica a Manilla nel viaggio di andata il 10 corrente, ciò che ha indispettito il sanitario.</p> <p>Eff. di elementi del tempo e punto nave:</p> <p>Cielo sereno, orizzonte chiaro brezza leggera da SSE, mare quasi 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'altre 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 sovrano", 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 Ferrara</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 sovrano", e dal saluto al Re - Imperatore ed al Duce -</p> <p>I fuoristi hanno imbandito per tutta la giornata la cucina nera -</p>
Gio. 24/3	<p>Tempo buono - Vento di ore 3 celo 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. + 30° -</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>Ferrara</i></p>



VISTO AL R. CONSOLATO D'ITALIA.

SINGAPORE 25 MAR 1938. XVI.

IL REGIO CONSOLE

U. Starace

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, piroscalo *Conte Biancamano*, 28 ottobre-4 novembre 1937.

¹⁷ ASGe, Capitaneria di porto, Giornali nautici, 516/2, piroscalo *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.



Figura 1 Autore sconosciuto, 10 marzo 1940, positivo b/n. HMFM, The Ron Vanbianchi Collection, 2025.010.005. Sebbene il *Conte Biancamano* fosse giunto nel Canale di Panama nel marzo del 1941, l'equipaggio rimase a bordo sino al 3 aprile dello stesso anno, quando venne arrestato e deportato. Sulla destra, in piedi, si trova Albert Vanbianchi

Stranded: l'internamento dell'equipaggio del Biancamano a Fort Missoula

Emma Selfors

Historical Museum at Fort Missoula

1 Fort Missoula diventa un centro di detenzione per prigionieri stranieri

Sessantaquattro anni prima che un marinaio italiano arrivasse sul posto, Fort Missoula fu istituito come postazione militare permanente. L'omonimo insediamento, che sorgeva nei pressi, cresceva di giorno in giorno e gli abitanti bianchi temevano un conflitto con le tribù di nativi americani del Montana occidentale. Fort Missoula, un 'forte aperto', sarebbe stato costruito nel 1877 per fornire protezione e sostenere lo sviluppo economico all'area.¹

Anche in assenza di conflitti rilevanti, l'esercito mantenne per 50 anni questa remota postazione occidentale - dotandola di reggimenti di fanteria e investendo milioni di dollari per rinnovarne gli spazi - prima che venissero avanzate richieste di chiudere questo 'forte senza scopo'. La vita del forte sarebbe stata prolungata solo dalla crisi legata al crollo del mercato azionario del 1929 e la conseguente istituzione dei Civilian Conservation Corps (CCC).² Le infrastrutture esistenti e il coinvolgimento dell'esercito resero Fort Missoula una sede privilegiata per il quartier generale del distretto nord-occidentale di questa organizzazione, che avrebbe impiegato oltre 40.000 giovani per migliorare l'accesso alle terre pubbliche americane.

Traduzione a cura di Ida Morisetti.

1 *History of Fort Missoula*, Autore sconosciuto, Adjutant's Desk at Fort Missoula, Montana by Capt. E.W. Ely, 4th Infantry, 7 marzo 1931.

2 Creato nel 1933 dall'amministrazione Roosevelt nel contesto del New Deal, il programma prevedeva l'impiego di giovani lavoratori in attività di conservazione del patrimonio naturale e di manutenzione delle infrastrutture sul territorio. Si veda il sito: <https://ccclegacy.org/history-center/ccc-brief-history>.

Le infrastrutture esistenti avrebbero costituito una ragione per mantenere attivo Fort Missoula anche in un'occasione successiva. Allo scoppio della Seconda guerra mondiale, il programma CCC si avviò alla conclusione, rendendo disponibile il forte ancora una volta per usi militari. Alla ricerca di un sito remoto per detenere cittadini stranieri e stranieri residenti, il Servizio Immigrazione e Naturalizzazione del Dipartimento di Giustizia, scelse Fort Missoula come centro di detenzione per stranieri (Fox 2000; Sheridan 1980).

2 Arrivano gli italiani

Allo scoppio della guerra diverse navi mercantili e da crociera straniere che si trovavano nelle acque al largo degli Stati Uniti rimasero bloccate nei porti statunitensi. I giorni divennero mesi, e molti rapporti iniziarono a segnalare casi di sabotaggio delle navi: le azioni più diffuse erano incendi e blocco dei motori. Infine, nel marzo 1941, dopo oltre un anno di fermo nei porti, il presidente Roosevelt decretò come crimine il danneggiamento di una nave, straniera o nazionale, ospitata nelle acque territoriali degli Stati Uniti. Ordinò il sequestro delle navi tedesche, danesi e italiane, e 775 italiani furono posti in custodia protettiva.

Trovandosi semplicemente nel posto sbagliato al momento sbagliato, gli uomini furono accusati di aver superato il limite di permanenza di 60 giorni consentito ai marinai stranieri e inviati a Ellis Island per attendere il loro destino di deportazione, o peggio. Il 12 aprile 1941, il Dipartimento di Giustizia degli Stati Uniti aveva in custodia 1.300 italiani; 483 di questi uomini provenivano

A differenza dei dieci centri della War Relocation Authority che incarcerarono quasi 120.000 cittadini giapponesi, Fort Missoula era un campo del Dipartimento di Giustizia per l'internamento di «stranieri nemici».³ Fu necessario espandere il campo per ospitare 1.200 italiani non militari, oltre 1.000 giapponesi, stranieri residenti, e 23 tedeschi, anch'essi residenti negli Stati Uniti e i 123 tra altri giapponesi, ispanici e sudamericani che sarebbero stati detenuti qui nei tre anni successivi (DiStasi 2001; Weglyn 1976).

dalla lussuosa nave da crociera *Conte Biancamano*, che era rimasta bloccata nel Canale di Panama per quasi 18 mesi. Di questi, 189 membri dell'equipaggio erano stati incriminati per sabotaggio della nave ed erano in attesa di processo.⁴

Non potendo rimpatriare gli uomini, il Dipartimento di Giustizia stabilì di inviarli a Fort Missoula, nel Montana, dove l'Immigration and Naturalization Service (INS) prese in carico i marinai. Il capitano De Luca e il capitano Francesco La Rosa furono inviati a valutare il campo (Benedetti 1997, 85) e, meno di un mese dopo, il primo gruppo di 135 marinai del *Biancamano* intraprese il viaggio di tre giorni in treno da New York al Montana, al cui termine avrebbero visto Missoula per la prima volta.⁵

«Che bella vista» era la sensazione condivisa dagli uomini italiani che nelle settimane successive arrivarono a centinaia a Missoula, e presto diedero questo nome al campo. Uno degli internati commentò successivamente che il clima e le montagne vicine gli ricordavano la sua

³ Glynn 2013; CWRIC 1997; U.S. Department of Justice 2001; U.S. Department of the Interior 1946a; 1946b.

⁴ Memorandum *Re the Alien and Alien Enemy-Detention Problem*, 14 ottobre 1942, National Archives, Washington, D.C., 3.

⁵ «Italians Enjoy First 'Real Rest' In Three Days on Arrival at Fort». *The Daily Missoulian*, 10 maggio 1941.

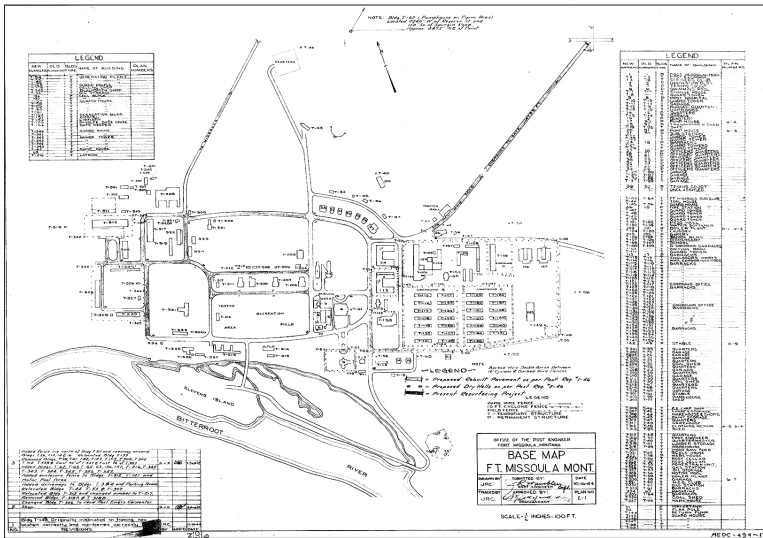


Figura 2a

Office of the Post Engineer, 16 ottobre 1944, disegno b/n. HMF, s.n. Fort Missoula sorse nel 1877 e nella sua storia vide diverse fasi di crescita e costruzione. Questa mappa rappresenta il Forte alla fine della sua stagione come centro di detenzione stranieri, appena qualche anno prima della sua dismissione ufficiale da parte dell'esercito degli Stati Uniti

Figura 2b

Alfred Graesser, inverno 1942, positivo b/n. HMF, The Alfred Graesser Collection, 2002.023.048. Questa foto delle baracche degli internati fu scattata da uno degli ispettori per la Pattuglia di frontiera statunitense durante l'inverno

Figura 2c

Clarence Hewitt. 1942. Positivo b/n. HMF, The Clarence Hewitt Memorial Collection, 2003.002.132a. Clarence Hewitt e sua moglie Vera giunsero a Fort Missoula nella primavera del 1942. Clarence fu guardia presso il centro di detenzione stranieri per tre mesi, prima di essere falegname capo e fotografo ufficiale del campo. Rimase a Fort Missoula per due anni prima di essere trasferito al campo del Dipartimento di Giustizia a Fort Lincoln a Bismarck, nel Nord Dakota, dove erano trattenuti i prigionieri di guerra. Questa vista aerea mostra gli edifici dell'ufficio postale che furono occupati dagli ufficiali della Pattuglia di frontiera, dalle guardie e dal personale del Forte, insieme alle due tipologie di baracche che ospitavano i detenuti italiani e giapponesi



Figura 3a Autore sconosciuto. 1943. Positivo b/n. HMFm, The Peter Fortune Memorial Collection, 2001.048.110. I detenuti erano responsabili della preparazione dei loro pasti: lo scatto ritrae dei detenuti italiani nella cucina di una delle sale mensa del Forte



Figura 3b Autore sconosciuto. 1943. Positivo b/n. HMFM, The Peter Fortune Memorial Collection, 2001.048.111. I detenuti italiani e giapponesi nel corso della permanenza a Fort Missoula erano separati durante i pasti. L'immagine documenta una mensa piena di detenuti italiani durante un pasto



Figura 4a Autore sconosciuto. 1941. Positivo b/n. HMF, The Peter Fortune Memorial Collection, 2001.048.178.
Gli italiani furono i primi detenuti a Fort Missoula. A seguito del loro arrivo nella primavera del 1941 furono alloggiati in alcune delle baracche dell'esercito degli Stati Uniti. Presto furono incaricati di costruire nuove baracche, dove abitarono per i successivi tre anni. Nella fotografia un detenuto italiano siede sul letto superiore di una delle affollate stanze in una delle baracche originarie



Figura 4b Clarence Hewitt. 1942. Positivo b/n. HMF, The Clarence Hewitt Memorial Collection, 2003.002.026. La maggior parte dei detenuti italiani a Fort Missoula giunsero da navi catturate nei porti al largo delle coste statunitensi. Quando arrivarono a Fort Missoula dopo essere stati processati a Ellis Island, gli ufficiali di grado più alto delle navi chiesero di essere alloggiati separatamente rispetto all'equipaggio. Lo scatto ritrae una delle stanze private assegnata a un ufficiale italiano. Si notano alcune decorazioni realizzate dai detenuti, inclusi modelli di navi e fotografie di donne



Figura 5a

Autore sconosciuto. 1943. Positivo b/n. HMFM, The Peter Fortune Memorial Collection, 2001.048.084. I detenuti italiani erano incaricati della costruzione di ampie parti delle infrastrutture necessarie a ospitare i quasi 2.000 detenuti. Questo scatto ritrae un gruppo di detenuti italiani al lavoro fuori da uno degli edifici delle baracche



Figura 5b

Autore sconosciuto. 1943. Positivo b/n. HMFM, The Peter Fortune Memorial Collection, 2001.048.218. Arrivo di rifornimenti al campo

città natale, Vasto, in Abruzzo (Benedetti 1997, 21). Agli uomini del *Biancamano* si unirono i marinai delle SS Arsa, Aussa, Alberta, Belvedere, Brennero e San Leonardo, rimaste anch'esse bloccate nei porti, e 62 italiani giunti per lavoro negli Stati Uniti in occasione dell'Esposizione universale di New York del 1939, presso il padiglione italiano.⁶ Alla metà di giugno 1941, con il loro arrivo,

la popolazione di Fort Missoula arrivò a 868 uomini. Inizialmente alloggiati nei dormitori esistenti di Fort Missoula, i primi arrivati ebbero il compito di completare il nuovo campo di internamento con ulteriori baracche, strutture e, soprattutto, con le recinzioni di filo spinato che li avrebbero imprigionati per i successivi tre anni [figg. 2a-c].

3 Vita quotidiana di un internato

Nonostante molti degli italiani internati affermassero che teoricamente non erano 'infelici', vivere a Fort Missoula non era un'esperienza tra le migliori. Per la maggior parte gli uomini si rassegnarono al loro confino e all'incertezza del proprio futuro, cercando di abituarsi a questa nuova vita. All'arrivo, l'INS fornì abiti e scarpe invernali, biancheria, cappotti, giacche e cappelli e stabilì una routine quotidiana che scandiva quando gli uomini si alzavano, facevano l'appello, consumavano i pasti e spegnevano le luci al termine della giornata.⁷ Dovevano prendersi cura di loro stessi - pulire le proprie stanze, preparare i pasti nel refettorio e, a turno, fare il bucato [figg. 3a-b].

Queste regole di vita quotidiana si applicavano a tutti gli internati senza distinzione. Agli uomini era proibito oltrepassare la recinzione di filo spinato; quando camminavano al di fuori del campo, gli internati dovevano rimanere nel perimetro dei camminatoi; dopo la sveglia delle 6 del mattino avevano a disposizione fino alle 9.30 per rifare il letto e lavarsi prima dell'appello e della colazione [figg. 4a-b]; tutti gli uomini dovevano occuparsi della propria igiene personale; tutti gli uomini dovevano collaborare alla pulizia e manutenzione e dovevano mantenere

in ordine i bagni, le latrine, le docce e altre aree della struttura [figg. 5a-b]; le lettere erano sottoposte a lettura, eventualmente censurate, e dovevano essere indirizzate correttamente per poter essere inviate alle famiglie. «Si mangia, si vive e si dorme - è questa la vita a Bella Vista» era il ritornello comune che si sentiva tra gli internati.

Al di là dei doveri imposti dall'INS, gli uomini avevano a disposizione del tempo da trascorrere come volevano. Passavano ore camminando lungo il perimetro del campo, giocando a calcio e bocce, leggendo volumi scelti tra gli oltre 5.000 della biblioteca del campo, frequentando lezioni di lingua americana, pescando - sotto supervisione - nel vicino fiume Bitterroot, scrivendo lettere - che potevano essere pesantemente censurate dal personale del campo prima di essere inviate - e partecipando alle messe. Alcuni uomini dipinsero dei bei paesaggi e realizzarono meticolosamente modelli navali [figg. 6a-b].

Alla domanda di un inviato stampa dell'INS, Jerre Mangione, detenuto a Fort Missoula per attività filofasciste, rispose: «Non ho mai dipinto una dannata cosa nella mia vita fino a che non sono arrivato in questo posto. È stato il fottuto FBI che ha tirato fuori l'artista che c'è in me!» (Mangione 1976, 36).

⁶ Memorandum *Re the Alien and Alien Enemy-Detention Problem*, 14 ottobre 1942, National Archives, Washington, D.C., 5.

⁷ Department of Justice memorandum, «Internment Camps Operated by the U.S. Immigration and Naturalization Service», 24 luglio 1943, Record Group 85 Box 4 File 3, National Archives, Washington, D.C.



Figura 6a

Clarence Hewitt, 1941-43. Positivo b/n. HMFM,
The Clarence Hewitt Memorial Collection, 2003.002.010a.

Al di fuori dello stretto regime degli appelli e dei lavori, i detenuti avevano a disposizione molto tempo libero. Un'attività comune per molti italiani era quella di costruire modelli di navi e imbarcazioni. Diversi di questi modelli sono stati donati all'HMFM e sono oggi parte delle collezioni.

Figura 6b

Clarence Hewitt, 1942. Positivo b/n. HMFM,
The Clarence Hewitt Memorial Collection, 2003.002.009a.
Detenuto italiano impegnato in attività artistiche di tipo tessile



Musica e teatro avevano un posto speciale nel cuore di molti uomini. Parecchi di loro provenienti dal *Conte Biancamano* e dalla World's Fair erano musicisti di professione. La sera nell'aria risuonava la musica di violinisti, chitarristi e pianisti e c'era persino un'«orchestra del campo» che organizzava concerti. Gli uomini inscenavano regolarmente opere nel grande centro ricreativo con scenografie, attori, costumi e accompagnamento musicale, tutto a cura degli internati. La notizia del talento degli uomini oltrepassò il campo e gli abitanti della città di Missoula assistettero a diversi spettacoli a fronte di un biglietto di ingresso dal prezzo simbolico.

Sebbene il cibo fosse strettamente razionato per gli americani, Fort Missoula serviva ai detenuti diversi beni «di lusso» come olio, zucchero e caffè. Agli internati erano fornite circa 6 libbre [circa 2,7 kg, ndt] di cibo al giorno e, per nutrirli, l'INS spendeva la stessa somma destinata ai soldati americani. Molti dei viveri erano consegnati direttamente al campo da un fornitore locale, D'Orazi's. Gli abitanti di Missoula si lamentavano sempre che gli internati mangiavano meglio di loro, nonostante nel trattamento dei detenuti fosse necessario seguire le indicazioni della Convenzione di Ginevra. Il cibo rivestiva una tale importanza che uno dei dissidi sorti durante il periodo di internamento fu a causa di un ordine di olio d'oliva (Van Valkenburg 2009). Un consiglio di 28 membri scelti per elezione fu stabilito

dagli uomini come organo di governo interno per portare avanti richieste e lamentele nel campo. Il capitano De Luca del *Biancamano* fu eletto come «sindaco», in rappresentanza dell'intero gruppo nelle comunicazioni con gli ufficiali del campo.⁸ Molte delle rimostranze degli uomini riguardavano i servizi sanitari, in particolare un medico del campo che era descritto come sadico e che negava cure o effettuava esami invasivi non necessari. Queste lamentele non erano ignorate dagli ufficiali del campo, poiché gli uomini potevano – e spesso lo facevano – rivolgersi a canali ufficiali.

Sebbene la vita al forte procedesse generalmente in armonia, ci fu un tentativo di fomentare conflitti da parte di un internato che riuscì ad assicurarsi un viaggio di ritorno in Italia nel 1941. Al suo ritorno, Armando Tosi, responsabile del ristorante italiano alla World's Fair di New York, rilasciò un'intervista alla stampa italiana in cui descriveva il trattamento dei detenuti italiani come «bestiale» e sosteneva che gli Italiani negli Stati Uniti venivano arrestati «indiscriminatamente al minimo pretesto e trattati come criminali comuni».⁹ I giornali italiani negli Stati Uniti raccolsero queste parole e inviarono dei giornalisti per approfondire. I reporter non trovarono «alcuno spirito di un campo di concentramento o campo di prigionia»¹⁰ e persino il *Time* confermò che gli uomini «non venivano mai chiamati prigionieri» e «non erano obbligati a lavorare».¹¹

⁸ U.S. Department of Justice Memorandum, *Internment Camps Operated by the US Immigration and Naturalization Service*, 24 July 1943, Record Group 85, Box 4, File 3, National Archives, Washington, D.C.

⁹ *New York Times*, 6 agosto 1941.

¹⁰ *Corriere D'America - Domenica*, New York, 17 agosto 1941.

¹¹ «News from Montana». *Time*, 18 agosto 1941, 24.



Figura 7 Autore sconosciuto. 1943. Positivo b/n. HMFM, The Peter Fortune Memorial Collection, 2001.048.045. Le celebrazioni cattoliche per i detenuti si svolgevano ogni domenica nell'edificio destinato alle attività libere di Fort Missoula. Questo altare fu intagliato e decorato dal detenuto italiano Umberto Benedetti, già falegname sul *Conte Biancamano*

4 Umberto Benedetti

Umberto Benedetti nacque il 22 dicembre 1911 a Vasto, in Abruzzo. Cresciuto a Genova, desiderava vedere il mondo. Uno zio che lavorava per il Lloyd triestino gli trovò un impiego sul *Conte Biancamano* come ebanista e assistente scenografo. Il suo primo viaggio fu sulla tratta orientale Genova-Gibilterra-Singapore-Hong Kong-Shanghai-Manila e ritorno, della durata di 45 giorni. Nonostante fosse afflitto da terribile mal di mare nel corso del viaggio e inconsapevole della guerra incipiente, diede al *Biancamano* una seconda opportunità, questa volta diretto verso il Centro-America. Rimase bloccato con i compagni marinai nel Canale di Panama per quasi 18 mesi prima di essere inviato a Fort Missoula con il primo gruppo di internati.

Benedetti fu uno degli uomini che installarono le recinzioni di filo spinato che avrebbero circondato la loro piccola 'città' per i successivi tre anni. Al forte utilizzò gli strumenti che aveva con sé sul *Biancamano* e applicò le sue abilità di ebanista e carpentiere in molteplici modi, dalla costruzione dell'altare per la messa (fig. 7) alle scenografie di opere e spettacoli. I suoi ricordi di Fort Missoula furono sostanzialmente positivi, e mantenne per tutta la vita l'amicizia con un altro italiano internato che rimase nella zona di Missoula, Alfredo Cipoloto: «Sebbene ci fossero recinzioni tutt'intorno, la bellezza maestosa e il paesaggio facevano sì che sembrasse di essere in una villa, piuttosto che in un campo di concentramento» (Bert 1991, 112)

Umberto Benedetti rimase negli Stati Uniti entrando nel corpo degli Ingegneri dell'Esercito prima di ricevere la cittadinanza americana. Ottenne diversi attestati di studio di livello avanzato in Letteratura spagnola, Lingue romanze, Estetica, Filosofia e Didattica prima di far ritorno a Missoula. Divenne uno storico della comunità e scrisse molteplici libri attorno alla sua esperienza di internato durante e dopo la guerra (tra cui Benedetti 1997; 1986).



Figura 8 Autore sconosciuto. 1943. Positivo b/n. HMF, The Peter Fortune Memorial Collection, 2001.048.077. Alla data del 1943 i detenuti italiani avevano già trascorso due anni al centro di detenzione stranieri di Fort Missoula. Ricevettero quindi l'opportunità di essere valutati per lavoro sulla parola. Il Forest Service impiegava regolarmente detenuti italiani per attività nelle foreste nei circostanti parchi nazionali e statali del Montana e dell'Idaho

Prima della sua morte, donò i suoi strumenti di lavoro, lettere e documenti e altri oggetti legati a quegli anni

all'Historical Museum at Fort Missoula, dove sono oggi al centro delle storie che il museo condivide con il pubblico.

5 L'arrivo dei giapponesi

Gli italiani non erano gli unici uomini trattenuti a Fort Missoula durante la Seconda guerra mondiale. Sei mesi dopo il loro arrivo, 364 «nemici stranieri» di nazionalità giapponese arrivarono in treno, il 19 dicembre 1941, a seguito dell'attacco di Pearl Harbor. In soli undici giorni giunsero al campo 633 uomini giapponesi, che portarono la popolazione detenuta a Fort Missoula a 2.003.¹²

A confronto degli italiani, molto più giovani, l'età degli uomini giapponesi era di 60 anni. I due gruppi erano tenuti separati, ognuno mangiava nella propria mensa, lavoravano in edifici diversi e dormivano in dormitori isolati. Sebbene ci fosse dell'aperto disprezzo nei riguardi dei nuovi arrivati (Mangione 1978, 347), alcuni momenti

come gli sport, i giochi e la pesca erano condivisi dai due gruppi.

La situazione dei «nemici stranieri» giapponesi a Fort Missoula era ben diversa rispetto a quella dei marinai italiani. Questi uomini erano identificati dall'FBI come potenzialmente pericolosi, ed erano stati prelevati dalle loro case e famiglie per essere detenuti nei campi del Dipartimento di Giustizia per settimane o mesi. Erano sottoposti a severi interrogatori che indagavano la loro lealtà agli Stati Uniti prima di essere rilasciati sulla parola - che spesso semplicemente significava poter essere riuniti alle proprie famiglie in altri campi della War Relocation Authority diffusi in tutto il Paese.

6 Gli ultimi anni di internamento

Problemi di salute mentali divennero sempre più evidenti con il prolungarsi della detenzione: un rapporto del luglio 1943 segnala 11 italiani con malattie mentali, inclusi tre che avevano tentato il suicidio e altri che mostravano segni di demenza. Un mozzo trentenne del *Biancamano*, Aurelio Mariani, che soffriva di malattie mentali, immaginava di essere afflitto da tubercolosi. Il lavoro ottenuto all'ospedale St. Patrick alleviò i sintomi per un po', ma successivamente tentò di gettarsi dal terzo piano dell'ospedale. Nel biglietto che lasciò scrisse: «Mi uccido perché sono stanco, stanco di vivere chiuso in una gabbia

come una gallina». Un altro componente della flotta del *Biancamano*, Pasquale Bonaccorso di 35 anni, tentò il suicidio tagliandosi i polsi lo stesso anno.¹³

Con il proseguire della guerra, il Montana iniziò a soffrire di carenza di forza lavoro e gli uomini trattenuti a Fort Missoula furono presto visti come una possibile alternativa. A seguito del successo di una prova di rilascio per lavoro nel 1942, gli internati italiani furono valutati per opportunità di lavoro sulla parola da importanti imprenditori locali che agivano come commissari giudiziari. Gli internati furono classificati in base al livello di

¹² Statistiche da Fort Missoula file, Record Group 85, Boxes 1-5, National Archives, Washington, D.C.

¹³ Lettera del dottor Frank Brown a Bert Fraser, ufficiale in carico, 19 novembre 1942, in Buchel 1980, 16.

sorveglianza richiesta sul luogo di lavoro. Entro il luglio 1943, 800 dei 1.300 italiani avevano ricevuto permessi sulla parola e trovato lavoro nei campi di barbabietola da zucchero, manutenzione e costruzione di strade e ferrovie. 360 uomini furono reclutati dal Forest Service degli Stati Uniti per lavorare sulle terre federali in tutta la regione e molti altri lavoratori lavorarono negli ospedali o come giardinieri o conducenti di bus nelle zone

circostanti [fig. 8].¹⁴ L'autorizzazione a lavorare 'sulla parola' continuò regolarmente e molti internati dichiararono di essere molto più felici di prima.

La resa dell'Italia nel 1943 segnò la fine del Campo di detenzione stranieri a Missoula e i 1.300 uomini poterono tornare da amici e famiglie in giro per il mondo. Molti di questi uomini alla fine tornarono in Montana e in America per costruirsi una nuova vita come cittadini statunitensi.

7 Una nuova era per Fort Missoula

La fine della guerra segnò anche la fine di un'altra era nella storia di Fort Missoula. Dopo una breve parentesi come prigioniero militare, l'esercito smantellò il forte e consegnò edifici e terre alla Contea di Missoula. Molti edifici furono acquistati dall'Università del Montana e il filo spinato delle recinzioni fu ripartito tra i ranch e le fattorie del territorio.

A quasi cento anni dalla sua fondazione, Fort Missoula fu dichiarato National Historic District. Molti degli edifici costruiti tra il 1877 e il 1940 sono ancora esistenti e la Western Montana Ghost Town Preservation Society decise di stabilirvi un museo storico nel 1975. Crescendo presto ben oltre l'edificio in tronchi del 1877 in cui si trovava alla fondazione, l'Historical Museum at Fort Missoula (HMFM) ricevette infine 32 acri [13 ettari, ndt] di terra per presentare la storia di Fort Missoula della Contea a beneficio del pubblico.

Oggi Fort Missoula è il più grande sito di internamento della Seconda guerra mondiale che conserva i principali edifici dell'epoca ancora in uso, tra cui l'ufficio postale, l'ospedale, lo spaccio, le case degli ufficiali e del personale, la caserma e altre strutture [fig. 9]. Nel corso degli ultimi 50 anni l'HMFM ha curato progetti di ricerca

sul Centro di detenzione per stranieri. In questo contesto sono stati restaurati in toto molti degli edifici costruiti dagli internati italiani, poi destinati a spazi espositivi. Le esposizioni includono documenti d'archivio, fotografie storiche e racconti personali del periodo che testimoniano la storia di ciò che accadde agli uomini qui detenuti durante la Seconda guerra mondiale. Oltre 5.000 studenti e studentesse visitano ogni anno il museo, accolti dal Dipartimento che si occupa di attività educative. Circa 50.000 persone visitano il museo annualmente.

L'HMFM viene contattato spesso da discendenti delle persone che furono detenute qui o in altri campi di internamento negli Stati Uniti. Grazie a visite dedicate queste persone possono riscoprire la vita dei loro antenati a Fort Missoula. Spesso condividono con il museo fotografie, storie, ritagli di giornale o oggetti, che vengono raccolti dal museo per aggiungere ulteriori voci al racconto del sito. I discendenti degli internati italiani notano che i padri e i nonni spesso parlavano in modo positivo dell'esperienza al campo, e sovente vogliono scattarsi delle foto davanti agli edifici ancora esistenti.

Anno dopo anno il museo continua a ricevere donazioni di beni per la collezione permanente legata

¹⁴ «Nearly Two-Thirds of Italians at Fort Aid in Labor Crisis». *The Daily Missoulian*, 28 luglio 1943.



Figura 9 L'Historical Museum at Fort Missoula conserva oltre 20 strutture storiche in 32 acri del Fort Missoula Historic District. Nelle collezioni permanenti del museo rientrano oltre 50.000 beni, tra cui circa 1.000 fotografie, documenti d'archivio e oggetti che testimoniano la stagione del Forte come centro di detenzione stranieri

all'internamento. Molti di questi sono oggetti realizzati dagli internati italiani durante il loro soggiorno a Fort Missoula. Modelli di navi e imbarcazioni, dipinti su tela o roccia, e incredibili creazioni fatte con fiammiferi sono state donati insieme a lettere, libri, fotografie e altri

materiali d'archivio. Questi eccezionali artigiani e artisti spesso vendevano o regalavano questi oggetti a membri della comunità di Missoula, che li hanno conservati con affetto. Il museo continuerà a preservarli, con la loro storia, per le generazioni che verranno.

Bibliografia

- Benedetti, U. (1986). *The Lifestyle of Italian Internees at Fort Missoula, Montana, 1941-1943*. Missoula (MT): University of Montana.
- Benedetti, U. (1991). *Italian Boys at Fort Missoula, Montana, 1941-1943*. Missoula (MT): Pictorial Histories Publishing Co.
- Buchel, S. (1980). *Bella Vista* [unpublished]. Missoula (MT): University of Montana Archives.
- CWRIC – Commission on Wartime Relocation and Internment of Civilians (1997). *Personal Justice Denied*. New forward by Tetsuden Kashima. San Francisco (CA); Washington, D.C.; Seattle (WA); London: The Civil Liberties Public Education Fund; University of Washington Press.
- DiStasi, L. (ed.) (2001). *Una Storia Segreta: The Secret History of Italian American Evacuation and Internment during World War II*. Berkeley (CA): Heyday Books.
- Fox, S. (2000). *Uncivil Liberties: Italian Americans Under Siege during World War II*. S.I.: Universal Publishers.
- Glynn, G. (2013). *That Beautiful Little Post: The Story of Fort Missoula*. Missoula (MT): Friends of the Historical Museum at Fort Missoula and Big Elk Books.
- Mangione, J. (1978). *An Ethnic at Large: A Memoir of America in the Thirties and Forties*. New York: Putnam and Sons.
- Sheridan, P. (1980). *The Internment of German and Italian Aliens Compared with the Internment of Japanese Aliens in the United States during World War II: A Brief History and Analysis*. Washington, D.C.: Library of Congress, Congressional Research Service.
- U.S. Department of Justice (2001). *Report to the Congress of the United States: A Review of the Restrictions on Persons of Italian Ancestry During World War II*. Washington, D.C.: Government Printing Office.
- U.S. Department of the Interior (1946a). *WRA, A Story of Human Conservation*. Washington, D.C.: Government Printing Office.
- U.S. Department of the Interior (1946b). *Administrative Highlights of the WRA Program*. Washington, D.C.: Government Printing Office.
- Van Valkenburg, C. (2009). *An Alien Place*. Missoula (MT): Pictorial Histories Publishing Co.
- Weglyn, M. (1976). *Years of Infamy: The Untold Story of America's Concentration Camps*. New York: William Morrow and Sons.

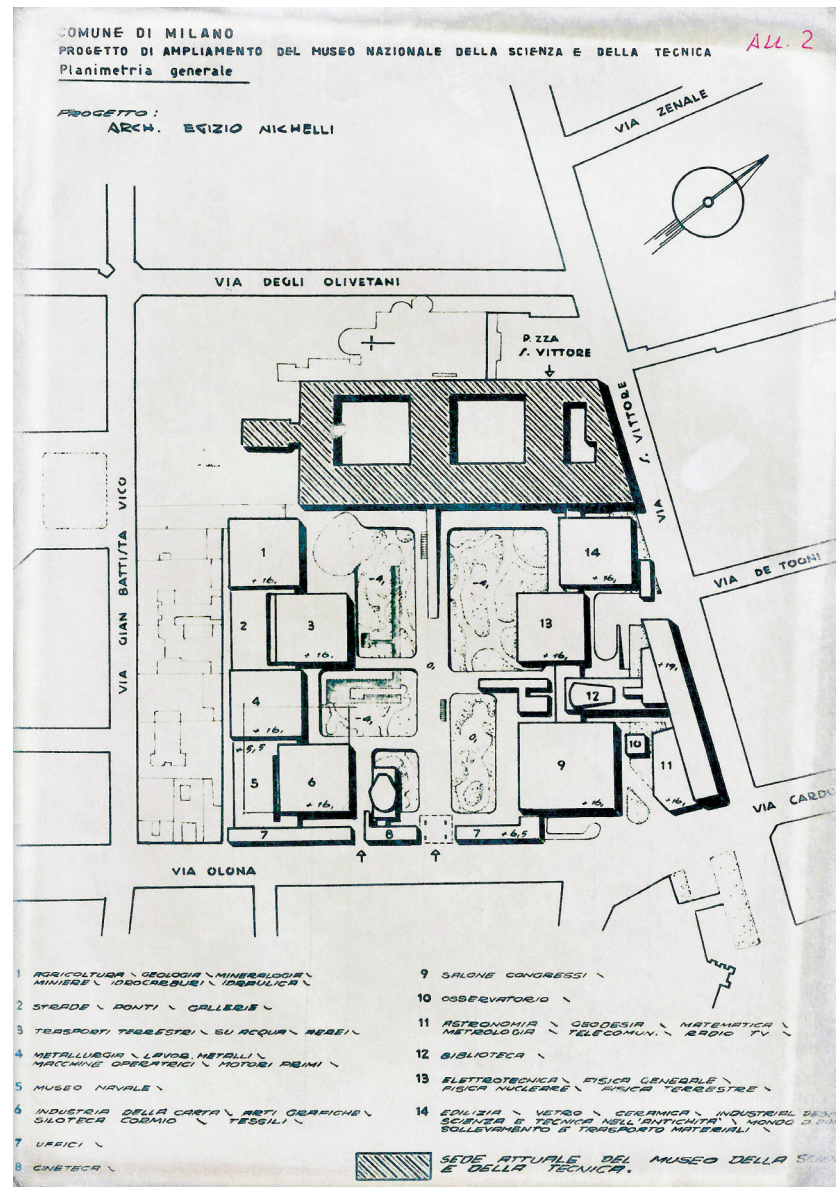


Figura 1 Egizio Nichelli, prospetto di ampliamento del Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica. Planimetria generale. Allegato 2 [1957]. ASMUST, Allestimento sezioni museali, materiali preparatori, b. 3

Un transatlantico a Milano

L'arrivo del *Biancamano* attraverso i documenti dell'archivio

Paola Redemagni

Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci

1 Una disinvolta follia

Una seconda e non meno disinvolta follia sta pigliando corpo accanto alla *Ebe*. Sono ancora seicento tonnellate, da ricostruire in un blocco solo, ma stavolta di ferro per buona parte. È il cuore e il cervello del *Biancamano*, come dire la parte centrale: sala macchine, ponte di comando, plancia, controplancia; e c'è il salone delle feste, ci sono le cabine di prima classe, ci sono le lance di salvataggio. Ogni struttura è a punto, si stanno montando gli arredi. Lo sviluppo di questo troncone ciclopico di nave che toglie il fiato a vederlo lì in un ambiente chiuso, prende 23 metri d'altezza.

[...] Pavimenti, mobili, arredi, persino i servizi igienici, tutto tornerà al suo posto. C'erano le gallette, ancora, e la riserva d'acqua dolce, nelle lance. A riscontro della marina romantica, a vela, ecco dunque nel museo, al naturale, una rappresentanza massiccia della marina moderna, dove radiogoniometri e apparecchiature varie sono osservabili nelle condizioni di funzionamento.¹

Le parole dell'anonimo redattore dell'articolo pubblicato sul *Corriere della Sera* in data 2 novembre 1963 trasmettono lo stupore che deve aver colto i visitatori di fronte alla nuova impresa voluta da Guido Ucelli, che dieci anni prima aveva inaugurato a Milano il Museo

¹ «Rinasce un veliero al Museo della scienza». *Corriere della Sera*, 2 novembre 1963.

Nazionale della Scienza e della Tecnica (oggi Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci).² Un progetto inedito nel panorama museologico italiano, che in poco tempo aveva guadagnato prestigio anche internazionale grazie alla ricchezza delle sue collezioni e all'attività divulgativa.

L'istituzione recepiva il dibattito avviato nel capoluogo lombardo fin dal 1906 sulla necessità di dotare il Paese di un museo industriale che fosse strumento di diffusione della cultura tecnico-scientifica, in grado di competere con iniziative analoghe esistenti all'estero.

Contingenze storiche, economiche e politiche ne avevano ritardato la stipula dell'atto costitutivo fino al 1942, quando era stata istituita la Fondazione Museo Nazionale della Tecnica e dell'Industria, con lo scopo di documentare con raccolte e studi aggiornati il progresso della scienza e dell'industria in Italia e contribuire alla formazione di una cultura tecnica diffusa. Tuttavia, la sua realizzazione sarebbe rimasta sulla carta fino al secondo dopoguerra: solo nel 1953 il nuovo museo aveva aperto al pubblico nella sede restaurata dell'ex complesso monastico di via San Vittore (Redemagni 2011; Canadelli 2024, 11-23; Di Lieto 2024, 25-54).

Il progetto veniva ad affiancarsi alle importanti iniziative già in corso a Firenze fin dagli anni Venti per il riconoscimento formale del patrimonio scientifico e tecnico e la sua tutela.

Grazie all'impegno del medico e storico della medicina Andrea Corsini (1875-1961), del fisico e sindaco di Firenze Antonio Garbasso (1871-1933) e del senatore Piero Ginori Conti (1865-1939), a Firenze nel volgere di pochi anni avevano visto la luce: il Gruppo per

la tutela del patrimonio scientifico nazionale (1923), la Prima Esposizione Nazionale di Storia della Scienza (1929) e il Museo di Storia della Scienza presso Palazzo Castellani, annesso all'Istituto di Storia della Scienza, fondato nel 1925 (Corsini 1927; Beretta 2014).

Le due istituzioni avrebbero condiviso lo stesso interesse per il riconoscimento e la protezione del patrimonio tecnico e scientifico, declinandolo ognuna all'interno del proprio ambito di competenza: per l'Istituto e Museo di Storia della Scienza di Firenze (oggi Museo Galileo) la tutela e lo studio delle collezioni storiche; per il Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica, la tutela e la valorizzazione delle testimonianze e dei contesti industriali e la divulgazione anche didattica della storia della tecnica.

Nella storia del Museo l'arrivo e la musealizzazione della plancia di comando del *Conte Biancamano* e dell'intera nave-scuola *Ebe* hanno rappresentato uno dei momenti fondamentali, per determinazione, risultato, strategia.

Un impegno improbo ma non impossibile per chi, come Guido Ucelli, in qualità di amministratore delegato della Costruzioni Meccaniche Riva produceva e installava turbine idrauliche in tutto il mondo.

Quello che stupisce è che un'impresa di tale portata abbia lasciato relativamente poche tracce all'interno degli archivi storici del museo: un servizio fotografico, un filmato in formato 35 mm della durata di circa 16 minuti, schede inventariali, piante, disegni, pubblicitaria; la corrispondenza con il comune di Milano e l'architetto Egizio Nichelli in relazione alla progettazione e alla costruzione dell'edificio; la corrispondenza con la Marina, in particolare con il capo di Stato maggiore Corso Pecori Girardi che collaborò attivamente alla vicenda.

² Sull'attività di Guido Ucelli si rimanda a Ucelli 1954; Canadelli 2016, 93-104; Redemagni 2011, 127-61; Curti 2000.

2 Pensare in grande: i progetti di ampliamento

Quello che Ucelli intendeva creare era un ambiente attraente, capace di incuriosire, divertire e appassionare ampi strati di pubblico (*5 anni del Museo* 1958, 27). Un moderno centro di vita culturale comprensivo di un'ampia pluralità di proposte – conferenze, esposizioni, visite guidate, rassegne cinematografiche, convegni, pubblicazioni – dove, accanto alle collezioni, era possibile trovare aule per le dimostrazioni sperimentali di fisica, corsi di aggiornamento per i docenti, raccolte d'arte, una biblioteca tecnica, un cinema da 600 posti, sale congressi e perfino un bar e un ristorante.

Gli edifici dell'antico monastero si rivelarono ben presto insufficienti rispetto a tante iniziative.

Nel 1955 Guido Ucelli presentò quindi alla Commissione urbanistica del Comune un piano di ampliamento redatto dagli architetti Piero Portaluppi e Alcide De Rizzardi, che prevedeva la costruzione di nuovi edifici disposti a pettine da costruirsi gradualmente nell'area di proprietà comunale compresa fra la piazza San Vittore, l'omonima via e le vie Carducci, Olona e Vico, completati da un imponente ingresso prospiciente via Olona e da un ampio giardino destinato ad accogliere mostre all'aperto.³

Nell'ottobre 1957 l'Ufficio tecnico del Comune affidò all'architetto Egizio Nichelli (1937-1991), all'epoca

responsabile della Divisione Edilizia monumentale, il compito di redigere il progetto insieme con l'architetto Piero Portaluppi, delegato dal Museo.

L'anno seguente, sempre a firma di Nichelli, il progetto venne aggiornato: gli edifici a pettine furono sostituiti con tredici padiglioni disposti a scacchiera e raccordati da un grande giardino, a sua volta collegato da una rampa centrale direttamente alla Galleria Leonardo da Vinci, posta al primo piano dell'edificio monumentale.⁴

Ogni padiglione avrebbe avuto una struttura concepita in funzione delle collezioni che vi sarebbero state collocate e che spaziavano dall'elettrotecnica all'agricoltura, dall'astronomia alla tecnica mineraria dall'ingegneria civile alle telecomunicazioni, dai trasporti alla ricerca in campo nucleare. Era prevista la realizzazione di una biblioteca tecnica, sale per congressi, un osservatorio, una cineteca e uno spazio riservato alla raccolta dendrologica della Siloteca Cormio, oggi presso il Civico museo di storia naturale di Milano [fig. 1].

L'ambizioso progetto di ampliamento non giunse a compimento: negli anni seguenti, soprattutto dopo la morte di Ucelli avvenuta nel 1964, sarebbero mancati il sostegno economico e quello politico. Resta però a testimoniare l'ampiezza strategica della visione di Ucelli.

³ ASMUST, Allestimento sezioni museali, materiali preparatori, b. 3. *Sviluppo del Museo Nazionale della scienza e della tecnica Leonardo da Vinci*, 11 gennaio 1957 e *Allegato A: Origine e caratteristiche del progetto*, 1955.

⁴ ASMUST, Allestimento sezioni museali, materiali preparatori, b. 3. *Ampliamento del Museo*, 29 agosto 1958 e *Allegato 2: Comune di Milano. Progetto di ampliamento del Museo Nazionale della scienza e della tecnica. Planimetria generale*. Allegato alla *Relazione sulla richiesta di variante al P.R.G. dell'area compresa tra le vie Olona e San Vittore da destinare all'ampliamento del Museo Nazionale della scienza e della Tecnica*. ASMUST, Amministrazione, Edilizia e storia dell'edificio, b. 2, s.d.

3 Il Padiglione Aeronavale: l'opera di Egizio Nichelli e Orazio Curti

Nel luglio 1959 il Comune di Milano concesse l'area prospiciente via Olona per la costruzione del primo fabbricato destinato alle raccolte aeree e navali.

Nel corso degli anni il Museo aveva infatti ricevuto importanti collezioni, a quel tempo ospitate nell'odierno Padiglione trasporti ferroviari: della sezione Aeronautica facevano parte velivoli e oggetti provenienti da privati, dall'Aeronautica militare e dalla Esposizione aeronautica italiana, che si era tenuta nel 1934 presso il Palazzo dell'Arte di Milano (oggi Palazzo della Triennale). Al termine dell'Esposizione, Guido Ucelli aveva convinto il podestà ad acquisire i materiali per destinarli al museo industriale che aveva in animo di allestire.

A partire dal 1952, inoltre, il Museo ospitava presso i propri locali il Civico museo navale didattico, fondato nel 1922 dall'Unione marinara italiana e conservato prima presso Villa Reale e poi, a seguito della donazione effettuata nell'aprile 1932 a favore della città, presso i sotterranei del Castello Sforzesco (*Museo navale Comune di Milano. Guida* 1937; Ronzon 2023, 121-2).

Ragioni sia pratiche che museologiche consigliavano l'accorpamento delle collezioni. Il 23 settembre 1960 il Museo e la ripartizione Demanio e patrimonio del Comune siglarono la convenzione per la costruzione del primo edificio previsto dal piano di ampliamento, l'unico che verrà realizzato: il Padiglione Aeronavale.

L'esecuzione dei lavori venne demandata dal Comune direttamente al Museo che si trovò d'accordo nell'affidare all'architetto Nichelli anche l'incarico per il progetto esecutivo e per quello decorativo, e la direzione artistica dei lavori, che furono avviati nel maggio 1960.⁵

A Milano Egizio Nichelli era approdato da Trieste nei primi anni Venti del Novecento, per studiare belle

arti, ingegneria e architettura, laureandosi nel 1937 al Politecnico con l'architetto Giovanni Muzio.

Nel dopoguerra era diventato uno dei protagonisti della ricostruzione di Milano, contribuendo al recupero e alla valorizzazione degli edifici storici e delle aree archeologiche di epoca romana (Guerrieri 2022, 7-8).

Al monastero di San Vittore, sede del Museo della Scienza, si era occupato del consolidamento statico dei chiostri e dell'allestimento all'interno del percorso espositivo delle tombe romane rinvenute durante i restauri del complesso, che sorge sopra una necropoli di epoca imperiale (Calderini 1948).

Per il nuovo Padiglione Aeronavale Egizio Nichelli progettò un edificio ad aula unica di 14.000 metri quadrati, 9.000 dei quali destinati all'esposizione: un volume a corpo unico alto 16 metri, a pianta rettangolare di metri 55 × 35, a quattro piani, di cui due interrati, destinati a ospitare spazi espositivi, magazzini e laboratori.

I piani superiori erano destinati a oggetti di minor ingombro, mentre una serie di passerelle avrebbero consentito la visione dall'alto delle collezioni poste al piano terreno (Guerrieri 2022, 34).

Per dare concreta realizzazione al programma, Guido Ucelli volle accanto Orazio Curti, che non solo diresse lo smontaggio, il rimontaggio e la collocazione della *Ebe* e del *Biancamano*, ma che fu figura fondamentale anche nella costituzione delle prime sezioni museali.

Nato a Milano nel 1926, professionista serio e intelligente, Curti dedicò al Museo gran parte della sua vita. Dal 1953 al 1958 collaborò attivamente in qualità di segretario tecnico consulente del museo, entrando poi a far parte dell'organico nel 1958, prima a capo del servizio tecnico con la medesima qualifica, successivamente

⁵ ASMUST, Amministrazione, cause, b. 4, fasc. causa Nichelli. *Costruzione del padiglione nr. 1 su via Olona*, s.d.

come dirigente e infine in qualità di direttore vicario negli anni 1989-90.

Già consigliere con incarico di tesoriere del Comitato nazionale italiano dell'Icom - International Council of Museums, l'organizzazione internazionale istituita dall'UNESCO nel 1946 per affiancare i professionisti museali nella loro missione di preservare, conservare e condividere il patrimonio culturale mondiale - ne diventa presidente nel 1977.

Curti individuò i materiali d'interesse negli arsenali e nei depositi della Marina militare, in particolare presso l'Arsenale di La Spezia.⁶

L'acquisto di un sommergibile non andò a buon fine, essendo già stato venduto all'asta; bisognerà attendere il 14 agosto 2005 perché il sottomarino *Enrico Toti* entri ufficialmente negli spazi del Museo.

Fu durante questi sopralluoghi che Orazio Curti notò alcune navi in disarmo, tra cui la nave scuola per nocchieri della Marina militare italiana *Ebe*, che era in vendita: si fece strada così l'idea di acquisire un'intera nave.

L'impresa, definita dallo stesso Curti «un po' temeraria» (2000, 73), rappresentava tuttavia una grande opportunità dal momento che a quel tempo non esistevano in Italia, nell'ambito della documentazione storica navale, esempi di 'pezzi al vero' integralmente conservati in un edificio: i due scafi romani risalenti al tempo dell'imperatore Caligola - recuperati dal lago laziale di Nemi negli anni 1928-32 con il contributo decisivo dell'azienda Riva e dello stesso Ucelli - erano infatti completamente bruciati nel 1944 (Ucelli 1950). Occorreva ora affiancare alla *Ebe*, rappresentativa della marineria a vela, un secondo elemento dalle caratteristiche più moderne. L'occasione si presentò nel 1960, quando un'improvvisa

avaria all'apparato generatore del transatlantico *Conte Biancamano* ne affrettò la dismissione.⁷ La nave fu posta in disarmo, venduta alla Società spedizioni internazionali terrestre-marittima di Genova e trasferita a La Spezia per la demolizione, dove l'avrebbe poi notata Orazio Curti.⁸

La ditta incaricata della dismissione si dimostrò disponibile alla cessione al museo di parti del transatlantico: nel settembre 1960 furono così acquistate a peso, come rottame di ferro, le parti più significative (Curti 2000, 74).

Le operazioni di smontaggio del transatlantico furono avviate nel settembre 1961 e proseguirono fino al febbraio 1962. Orazio Curti, che le dirigeva, ne lasciò un vivace resoconto:

Una squadra di operai del Museo (Vaghi, Monfredini, Spada, Alberti, De Marchi) si offrì di eseguire questo particolare lavoro, senza alcuna esperienza ma con tanta passione e volontà. Si trattava di 'tagliare' in più parti la sovrastruttura della nave e poi calare i vari pezzi su un'imbarcazione che li avrebbe trasportati a terra. Il transatlantico era ancorato a circa un miglio dalla costa [...] Al mattino, dunque, il personale del Museo saliva a bordo della nave con l'aiuto di una barca a remi, portando con sé una buona provvista di panini e qualche fiasco di vino, e iniziava il lavoro. Furono dapprima smontati gli arredi interni, i mobili delle cabine di prima classe, del comandante e del vicecomandante, perfino le tende; poi fu il turno degli impianti radio e delle apparecchiature del ponte di comando, del locale mappe, ecc. (Curti 2000, 79)

Particolarmente difficoltoso si rivelò lo smantellamento della parte frontale della plancia di comando che, essendo

⁶ ASMUST, Corrispondenza II, Ministeri: Ministero della Difesa - Marina, b. 157, fasc. Pecori Giraldi, *Promemoria dattiloscritto*, 28 novembre 1960.

⁷ «*Biancamano* e Conte Grande prossimamente in disarmo». *Corriere della Sera*, 4 ottobre 1960.

⁸ «Presto in demolizione il Conte *Biancamano*». *Corriere della Sera*, 28 luglio 1960.

in bronzo antimagnetico, resisteva all'azione della fiamma ossidrica: tutti i chiodi ribattuti furono quindi fatti saltare a mano e le lamiere smontate una per una.

Un'attenzione particolare si riservò alla grande decorazione posta sul soffitto del salone delle feste, opera dello scultore Marcello Mascherini: il grande anello con

scene che illustrano il mito di Giasone e il recupero del vello d'oro risultava infatti particolarmente fragile.

Alla fine, la plancia e la controplancia del transatlantico, tagliate in 138 pezzi da duecento quintali l'uno, raggiunsero Milano trasportati in parte su autotreni e in parte via ferrovia (Curti 2000, 79).

4 Come navi in bottiglia

Alla fine del 1961 buona parte della struttura del Padiglione Aeronavale era fuori terra e Guido Ucelli auspicava per l'anno seguente il completamento del rustico e il montaggio delle due navi.⁹

Il ponte di comando del *Conte Biancamano* e la *Ebe* avrebbero occupato il centro del nuovo padiglione, attorno sarebbero state organizzate le altre sezioni, a illustrare l'evoluzione storica dei trasporti navali, mentre il piano superiore era destinato alle collezioni aeronautiche.¹⁰

Il 10 aprile 1962 iniziò il montaggio del ponte di comando all'interno del Padiglione Aeronavale, che nel frattempo era stato adeguato alle nuove esigenze espositive conseguenti all'acquisizione delle due navi. La pianta venne ampliata, divenendo un quadrato di 54 metri per lato.

Curti fu incaricato dell'allestimento e i lavori di rimontaggio delle due navi proseguirono nel corso del biennio 1962-63, in contemporanea con il completamento dell'edificio, non diversamente da quanto erano soliti fare i marinai quando costruivano navi in bottiglia nel corso delle traversate. Il montaggio dei vari pezzi fu effettuato impiegando un'autogru in grado di circolare su un impalcato

appositamente costruito; i collegamenti furono effettuati mediante saldatura elettrica, con opportuni rinforzi. Sul retro venne aggiunta una scala esterna per consentire l'accesso dei visitatori agli spazi interni (Curti 1964, 24). Nel salone delle feste furono riallestiti il grande anello con le avventure degli Argonauti e i pannelli decorati da Federico Righi con scene di vita navale, episodi legati alla pesca e alla fauna marina.

Alla fine, con giusto orgoglio, Orazio Curti e tutti i tecnici che avevano contribuito all'impresa posarono per la foto ricordo [figg. 2-3].

Per volontà di Guido Ucelli, imprenditore attento anche alla comunicazione industriale, l'intero processo fu accuratamente documentato da un ampio servizio fotografico e da un filmato in formato 35mm, della durata di circa 16 minuti, ritrovato all'interno del fondo filmico del Museo.¹¹

Accanto al *Biancamano* fu rimontata la *Ebe*, con i suoi 55 metri in lunghezza, 9 in larghezza e ben 27 in altezza, esposta in assetto di navigazione, a velatura spiegata. Nichelli, Ucelli e Curti discussero a lungo sulla collocazione della nave. Ucelli e Curti desideravano posizionarla

⁹ ASMUST, Attività istituzionali, rendiconti, b. 1-18, *Relazione e rendiconto*, 31 dicembre 1961, 3.

¹⁰ ASMUST, Allestimento sezioni museali, materiali preparatori, b. 3, *Studi su modelli*, 24 novembre 1961. *Ampliamento del Museo. Schema: evoluzione della nave nel tempo. Modelli, iconografie*.

¹¹ *Ebe/Biancamano*, ASMUST, fondo filmico, Autore sconosciuto, 1960-64.

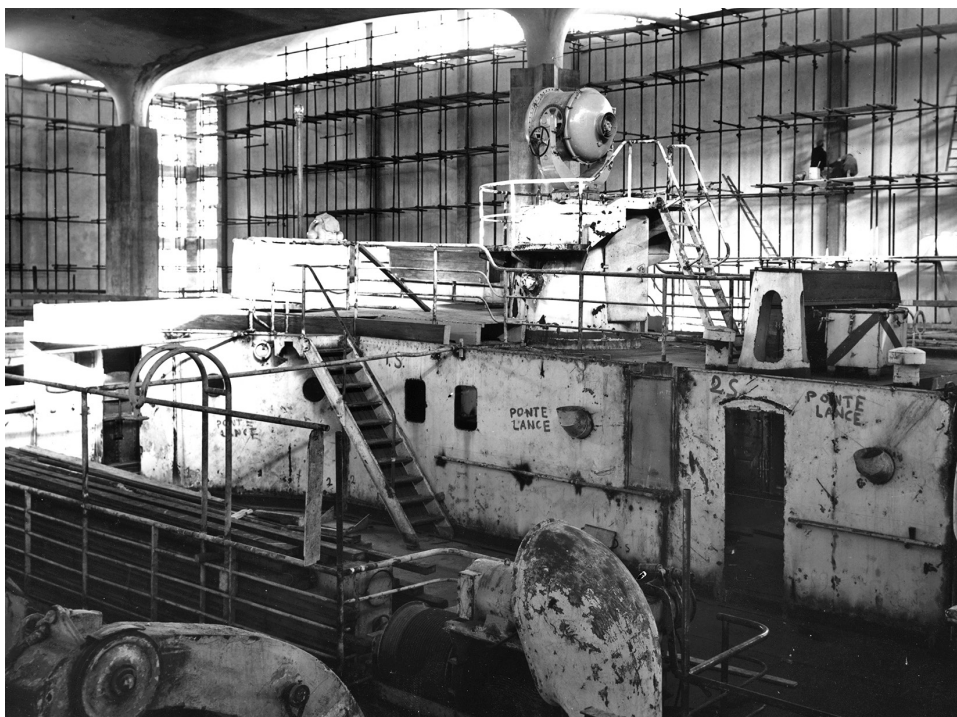


Figura 2
Il Conte Biancamano in allestimento all'interno
del Padiglione Aeronavale. 1962. AFMUST

Figura 3
L'ingegnere Orazio Curti (al centro, in basso) e i tecnici in posa
al termine delle operazioni di rimontaggio. AFMUST

al secondo piano interrato, a quota -9,5, così da assicurare l'esposizione integrale dello scafo, completo di alberature e vele. Egizio Nichelli preferiva invece collocarla a quota -5,5. Prevalse quest'ultima soluzione che implicò l'aggiunta al progetto di una cupola necessaria per ospitare

l'albero di trinchetto e quello maestro. L'adeguamento, unitamente ad altre modifiche messe in atto senza il consenso preventivo dell'architetto, che tardava ad arrivare, portarono a un contenzioso tra il Museo e Nichelli, che si risolse solo nel 1967.¹²

5 Consultando l'archivio

La documentazione presente nell'archivio storico del Museo consente di gettare uno sguardo più diretto sulla vita a bordo del *Conte Biancamano*.

Due serie fotografiche relative sia al primo che al secondo allestimento mostrano i lussuosi ambienti del transatlantico. Nato per ospitare passeggeri abituati a tutti gli agi, la progettazione degli interni del primo allestimento furono affidati a uno degli architetti italiani più apprezzati all'epoca: Adolfo Coppedè (1871-1951), che proprio in quel periodo si dedicava con successo all'arredo navale. Oltre al *Conte Biancamano*, in collaborazione con il padre e con il fratello Gino progettò i saloni di prima classe per le altre navi di proprietà del Lloyd sabaudo: il *Conte Rosso*, il *Conte Verde* e il *Conte Grande*,¹³ e per il *Saturnia* della Società Cosulich di Trieste.¹⁴

Per il *Conte Biancamano* Coppedè ideò ambienti preziosi, in stile eclettico: pavimenti in legno intarsiato, tappezzerie in damasco e pannelli in legno alle pareti, soffitti dipinti o rifiniti da fregi dorati, enormi camini intagliati, lucernari in vetro policromo e porte in vetro lavorato, lampadari in cristallo.

L'intero arredo purtroppo fu completamente smantellato allo scoppio della Seconda guerra mondiale, quando

la nave venne approntata per il trasporto delle truppe sui vari fronti.

Quando nel 1947 il *Biancamano* venne riallestito come nave passeggeri, gli si affidò anche un importante messaggio di rinascita per un Paese chiamato a lasciarsi alle spalle gli anni della guerra. Anche per questo furono chiamati a collaborare alcuni dei più importanti artisti e architetti dell'epoca (Iezzi, *infra*).

Una seconda serie fotografica e l'opuscolo *Le Arti sul Conte Biancamano*, edito dalla società armatrice della nave, restituisce almeno in parte il programma figurativo che faceva della nave una «tra le più singolari testimonianze del genio creativo italiano nel campo della decorazione navale» (s.d., 2).

In prima classe, oltre al rosone dedicato agli Argonauti, Marcello Mascherini realizzò la fine rete da pesca in bronzo che rifiniva lo scalone e gli stucchi delle quinte sul Ponte Passeggiata, Mario Sironi disegnò il grande arazzo per la Sala di soggiorno ed Emanuele Luzzati realizzò una 'coreografia romantica' per la Sala di scrittura, con personaggi in costume reinterpretati in chiave moderna. Gli ambienti di seconda classe furono decorati, tra gli altri, dal pittore Massimo Campigli con scene di vita

¹² ASMUST, cause, b. 4, fasc. causa Nichelli. *Vertenza Museo - Arch. Nichelli*, s.n., s.d.

¹³ Nel 1932 il Lloyd sabaudo si fuse con Navigazione generale italiana e Cosulich line per dar vita alla Italia flotte riunite. Successivamente *Conte Rosso*, *Conte Verde* e *Conte Biancamano* passeranno al Lloyd triestino per essere impiegati sulle rotte con l'Estremo Oriente. Vedi Iezzi, *infra*.

¹⁴ Si veda il seguente link: [https://www.treccani.it/enciclopedia/adolfo-coppedè_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/adolfo-coppedè_(Dizionario-Biografico)/).

marinara. In entrambe le classi erano presenti specchi e cristalli dipinti e mosaici in vetro impreziosivano la piscina di prima classe.

Un piccolo nucleo di documentazione pervenuto insieme alla nave consente di approfondire le operazioni di acquisizione.¹⁵

Nella serie *Allestimento sezioni museali*, la busta 26 contiene le schede di carico degli oggetti provenienti dal *Conte Biancamano*.¹⁶ Si tratta dei documenti amministrativi che registravano l'ingresso dei singoli beni all'interno dell'inventario generale e quindi del patrimonio museale, conferendo loro lo status di bene culturale.

Ogni singola scheda riporta il numero unico progressivo assegnato a ogni oggetto, la data di carico, la descrizione del bene, la sua collocazione all'interno delle sezioni espositive o dei depositi, la provenienza, le dimensioni, il prezzo di acquisto o di stima, eventuali note.

Si tratta di una documentazione indispensabile per ricostruire l'ordine di ingresso e la provenienza degli oggetti ma che deve essere verificata con spirito critico, dal momento che gli allestimenti sono avvenuti in passato spesso in maniera pionieristica, quando le esigenze allestitive avevano la precedenza sul necessario rigore filologico e amministrativo.

Se ne trova un esempio al numero di inventario nr. 7433, che registra il «Grande stucco in gesso con supporti in ferro rappresentante il Mito di Giasone», erroneamente attribuito allo scultore Luciano Minguzzi invece che al legittimo autore Marcello Mascherini, stimato un milione di lire. Anche l'identificazione del materiale risulta corretta solo in parte, trattandosi di un

particolare tipo di stucco invece che di gesso.¹⁷

Le schede assegnano ad arredi, mobili, attrezzature e macchinari provenienti dal *Conte Biancamano* circa 400 numeri.

A parte sei oggetti (orologi e relativi meccanismi) registrati nell'anno 1964, tutti gli altri beni vengono inventariati nel 1966, quando l'allestimento del *Conte Biancamano* è già terminato.

La scheda 7081 descrive il corpo principale del complesso:

Sezione transatlantico *Conte Biancamano* comprendente: struttura in ferro in profilati e lamiere da 1 cm; struttura ponte comando in lamiera di 6 m/m in bronzo; 2 scale a prora accesso Salone Feste (Veranda); 2 scale accesso a prora ponte lance, 2 scale dal ponte lance al ponte di comando; 2 scale dal ponte di comando alla controplancia; 14 finestroni a tre ante in bronzo salone feste; 2 porte stagne ferro a prora; 7 finestre in bronzo a prora (alloggi ufficiali); 2 finestre in bronzo laterali (dritta e sinistra) alloggi ufficiali; 13 finestre in bronzo ponte comando; 10 oblò in bronzo ponte di prora; 4 finestre in bronzo (ponte comando); 9 oblò in bronzo (ponte comando); 2 gru doppie con paranchi e movimento; corrimano ponte comando in ottone; corrimani e parabordi. Ponti in tek e strutture porta tende. Pedana in legno controplancia. Corrimani a poppa - cancelli.

Provenienza: Cantieri navali del Golfo, Terrestre marittima; ditte varie e in economia. Acquisto o stima: £ 62.000.000.

¹⁵ L'inventario della documentazione riguardante il *Conte Biancamano* è reperibile al link: <https://archivi-online.museoscienza.org/detail/IT-MUST-ST001-0001513/biancamano>.

¹⁶ ASMUST, *Biancamano*, Allestimento sezioni museali, inventari, b. 26.

¹⁷ ASMUST, *Biancamano*, Allestimento sezioni museali, inventari, b. 26. Scheda di carico nr. 7433, 1966.

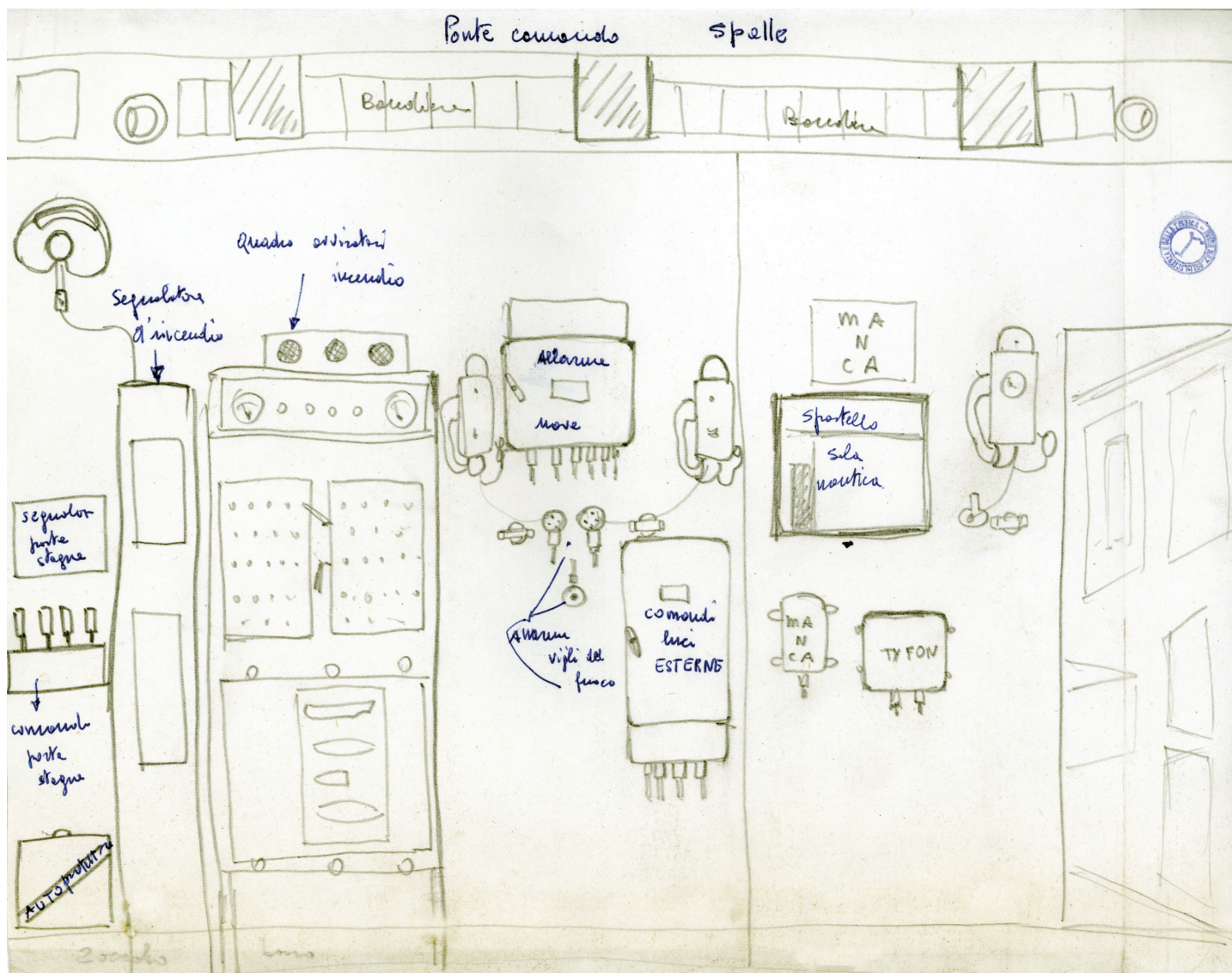


Figura 4 Orazio Curti, ponte comando spalle [1961]. ASMUST, Allestimento sezioni museali, *Biancamano*, b. 2

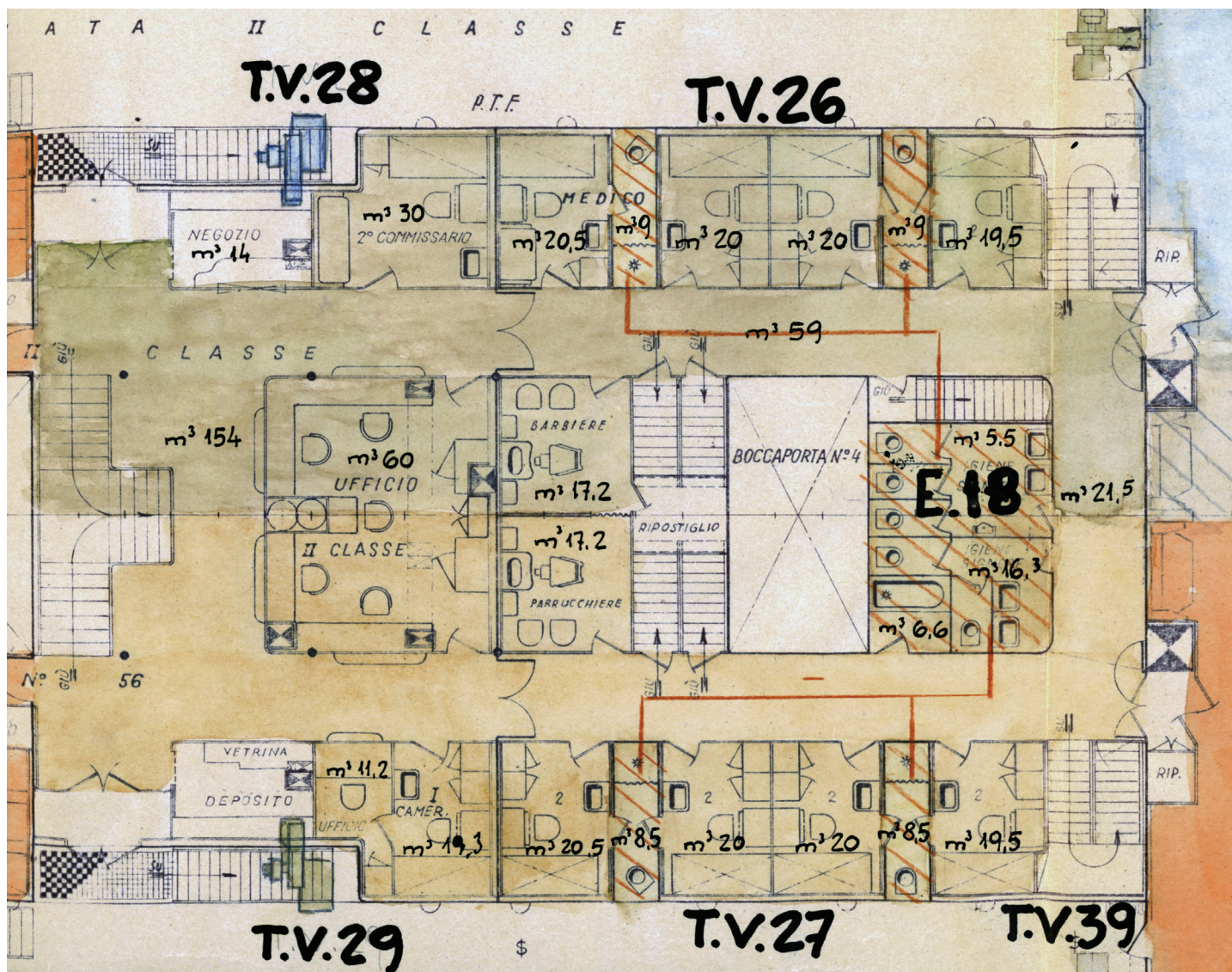


Figura 5 Particolare della piantina del Ponte Passeggiata seconda classe e del Ponte Saloni, s.d. ASMUST, Allestimento sezioni museali, *Biancamano*, b. 2



Figura 6 Veduta del ponte di comando del *Conte Biancamano* riallestito al Museo. AFMUST

Il maggior numero di oggetti, ben 55 (inv. 7251-99 e 7398-404), proviene dalla cabina RT riservata alle radiotrasmissioni; altri 54 (inv. 7136-94) vengono smontati dalla cabina di pilotaggio, della quale Orazio Curti traccia una serie di schizzi dettagliati, in vista del riallestimento [fig. 4].¹⁸

Vengono trasferiti al museo la sala nautica, il locale girobussola, l'alloggio del comandante, comprensivo di soggiorno, camera da letto e bagno, quello del primo ufficiale, due appartamenti di prima classe, un appartamento di seconda classe con la relativa mobilia, il salone della feste - o Veranda di prima classe - e il rivestimento della saletta per i bambini.

In totale il valore dell'intero complesso supera i settantaquattro milioni di lire dell'epoca, equivalenti a circa € 900.000 al cambio attuale.

Il piccolo volume dattiloscritto *Specificazione dei lavori di scafo*, redatto nel 1948 al momento del rinnovamento della nave dai Cantieri riuniti dell'Adriatico/cantiere di Monfalcone, descrive minuziosamente impianti, macchinari e la sistemazione di ogni singolo dettaglio presente negli ambienti sia tecnici che abitativi.

Consente inoltre di ricostruire la sistemazione dei passeggeri e l'organigramma dell'equipaggio.

Gli imbarchi possibili erano 1647, suddivisi fra prima classe (222), seconda classe (337) e terza classe cabina (418). Nel Ponte D era prevista anche una terza classe cameroni della capacità di 670 passeggeri.

L'equipaggio comprendeva 38 ufficiali, 86 sottoufficiali e 381 dipendenti di 'bassa forza', per un totale di 505

unità. Di queste, ben 73 erano addette alla cucina e 17 ai servizi di lavanderia e guardaroba.

Accanto al comandante, al vice-comandante, a ufficiali, sottoufficiali e a tutte le figure tecniche necessarie al funzionamento della nave, facevano parte dell'equipaggio anche un comandante d'armi, tre marconisti, un impiegato di banca, il cappellano, due medici e quattro infermieri, dieci vigili del fuoco, alcuni orchestrali, due tipografi, due ebanisti, quattro barbieri, un parrucchiere, una manicure, un maestro di ginnastica, una venditrice per il negozio di bordo, una bambinaia e una governante.¹⁹

La cura di tutte le cabine, comprese quelle di terza classe, era affidata a un maggiordomo, ai maestri di camera e baristi, ripostieri, camerieri, garzoni e piccoli di camera.

La sistemazione dell'equipaggio in cabina seguiva un sistema al contempo gerarchico e tipologico, per cui il capo panettiere condivideva l'alloggio con il capo pasticciere, l'operatore del cinema con il fotografo, i panettieri con i pasticceri, i barbieri con il parrucchiere [fig. 5].²⁰

Dalla lettura delle piantine sappiamo che a bordo erano presenti tre piscine - una per classe - alimentate con acqua di mare e fornite di docce e spogliatoi; il cinema, la palestra, una cappella con annessa sagrestia, una saletta riservata ai bambini.

Erano presenti, inoltre, una tipografia che stampava - tra l'altro - i menù di bordo, diversi bar, un negozio, un parrucchiere, un ospedale comprensivo di sala operatoria, ambulatorio e farmacia, una 'cella alienati', in caso di intemperanze, una prigione e la cella mortuaria.

¹⁸ ASMUST, Allestimento sezioni museali, *Biancamano*, Trasporti navali, materiale tecnico piante disegni, b. 2. *Schizzi Ponte Comando*, s.d.

¹⁹ Monfalcone, Cantieri riuniti dell'Adriatico. ASMUST, Allestimento sezioni museali, *Biancamano*, Trasporti navali, materiale tecnico piante disegni, b. 2. *Specificazione dei lavori di scafo*, 1948.

²⁰ ASMUST, Allestimento sezioni museali, *Biancamano*, Trasporti navali, materiale tecnico piante disegni, b. 2. *Ponte imbarcazioni e Ponte Sole, ponte passeggiata, ponte saloni, ponti A-E*, 1953.

Nella *Distinta alfabetica passeggeri*,²¹ dove si annotavano le generalità, il porto di imbarco e di sbarco, il numero di cabina con le relative dotazioni e perfino il letto occupato dai passeggeri.²² Quando nel marzo 1964 terminano i lavori di allestimento:

“Siete matti” si sentono dire, il fondatore e presidente del Museo, ingegner Ucelli di Nemi, e l’ingegner Curti. A dirglielo, in termini più o meno ammirativi, sono anzitutto degli esperti che vengono dai maggiori musei. Sono americani, tedeschi, svizzeri, olandesi e sono degli ammiragli, dei capi di stato maggiore,

dei dirigenti della Fincantieri e tutti non credono ai loro occhi.²³

Rimontate, riverniciate e arredate, il *Conte Biancamano* e la *Ebe* sono pronte e a presentarsi al Presidente della Repubblica Antonio Segni, che le visita in forma privata il 12 aprile 1964 e che, in qualità di ministro della Pubblica istruzione, aveva già tenuto a battesimo il Museo nel giorno dell’inaugurazione, il 15 febbraio 1953 (5 anni del Museo 1958) [fig. 6].

Per il transatlantico è l’inizio di una nuova vita, l’ennesima.

6 Un oggetto del cuore

All’interno delle collezioni del Museo, il *Conte Biancamano* occupa un posto speciale: oggetto del cuore sia per i visitatori che per il personale del Museo.

Tanto il *Biancamano* quanto la *Ebe* sono oggetti imperdibili non solo per le dimensioni ma per i tanti significati che si percepiscono intorno a loro. A impressionare è la consapevolezza di un’impresa che anche oggi risulterebbe impegnativa e che fu portata a termine in condizioni tecniche e logistiche ben più limitate. È la consapevolezza dell’impegno – invisibile, eppure, visibile – dei tanti uomini che hanno reso possibile questa impresa, a partire dal fondatore del Museo Guido Ucelli, passando per Orazio Curti, che ne fu la mente organizzativa, fino ad arrivare alle maestranze.

Come ricorda Laura Ronzon, con la sua collocazione

all’interno del Museo il *Biancamano* si è trasformato da semplice oggetto a crocevia di pensiero e di relazioni: l’esperienza individuale, umana, di chi lo ha utilizzato e abitato ha investito un oggetto di nuovi significati, trasformandolo in una «cosa vivente» (Ronzon, *infra*).

Come pochi altri fra i beni presenti al Museo, il *Biancamano* è oggetto di immaginario e insieme di memoria condivisa (Iezzi, Pietrangeli, Selfors, *infra*). Porta con sé il ricordo dei tanti racconti letterari e cinematografici che nutrono la fantasia collettiva e, insieme, continua a produrre memoria attraverso l’impegno di quanti se ne prendono cura quotidianamente (curatori, restauratori, ricercatori) perché i visitatori possano ancora meravigliarsi davanti alle sue vicende e alle tante vite di chi lo ha vissuto.

21 ASMUST, Allestimento sezioni museali, *Biancamano*, Trasporti navali, materiale tecnico piante disegni, b. 2. *Distinta alfabetica passeggeri*, 26 marzo 1960. Cabin class, 1960.

22 ASMUST, Allestimento sezioni museali, *Biancamano*, Trasporti navali, materiale tecnico piante disegni, b. 2. *P.f. Conte Biancamano classe cabina. Partenza del 25 marzo 1960*, 1960.

23 «Rinasce un veliero al Museo della scienza». *Corriere della Sera*, 2 novembre 1963.

Bibliografia

- 5 anni del Museo (1958). Milano: Alfieri & Lacroix.
- Museo navale Comune di Milano. Guida. (1937). Milano: L'Eroica.
- Beretta, M. (2014). «Andrea Corsini and the Creation of the Museum of the History of Science in Florence (1930-1961)». Ackermann, S.; Kremer, R.L.; Miniati, M. (a cura di), *Scientific Instruments on Display*. Leiden: Brill, 1-36.
- Calderini, A. (1948). «Recenti scoperte archeologiche a Milano». *Rendiconti Istituto Lombardo Scienze e Lettere*, 81, 25-32.
- 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).
- Canadelli, E. (2024). «Per la storia di un eccetera. Patrimonio e musei scientifici in Italia». *Da cimeli a beni culturali. Fonti per una storia del patrimonio scientifico italiano*. Milano: Editrice Bibliografica.
- Corsini, A. (1927). *Firenze e la storia delle scienze. Atti della Società Colombaria di Firenze* (20 febbraio 1927). *Atti della Società Colombaria di Firenze dagli anni 1920-1927*, vol. 8. Firenze: Stab. tipografico già Chiari, succ. C. Mori, 257-63.
- Curti, O. (1964). *Due navi in Museo. La ricostruzione della Ebe e del Conte Biancamano*. Milano: Museo Nazionale Scienza e Tecnica.
- Curti, O. (1978). *Museoscienza. Tutto il Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica 'Leonardo da Vinci'*. Milano: stampa Alberto Matarelli.
- Curti, O. (2000). *Un museo per Milano. Un protagonista racconta gli anni della nascita del Museo della Scienza*. Garbagnate Milanese: Anthelios Edizioni.
- Di Lieto, P.B. (2024). «Da cimeli a beni culturali. Un percorso attraverso i testi». *Da cimeli a beni culturali. Fonti per una storia del patrimonio scientifico italiano*. Milano: Editrice Bibliografica.
- Guerrieri, P.M. (2022). *Architettura di Egizio Nichelli (1937-1991)*. Milano: FrancoAngeli.
- Guido Ucelli di Nemi industriale, umanista, innovatore (2011). Milano: Ulrico Hoepli editore.
- Le Arti sul Conte Biancamano (s.d.). Genova: Italia società di navigazione.
- Redemagni, P. (2011). «La nascita del museo». *Guido Ucelli di Nemi industriale, umanista, innovatore*. Milano: Ulrico Hoepli editore, 127-61.
- Ronzon, L. (2023). «Conoscere per conservare. La storia della Tenda rossa attraverso i musei milanesi». Iezzi, M.; Pietrangeli, G. (a cura di), *Dall'Artico a Milano. Il restauro della Tenda rossa al Museo nazionale della Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci*. Venezia: Edizioni Ca' Foscari, 121-2.
- Ucelli, G. (1950). *Le navi di Nemi*. Roma: Istituto poligrafico dello Stato.
- Ucelli, G. (1954). «Il Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica sede della mostra ordinata nel V centenario della nascita di Leonardo da Vinci». *Leonardo. Saggi e ricerche*. Roma: Istituto poligrafico dello Stato, 87-111.

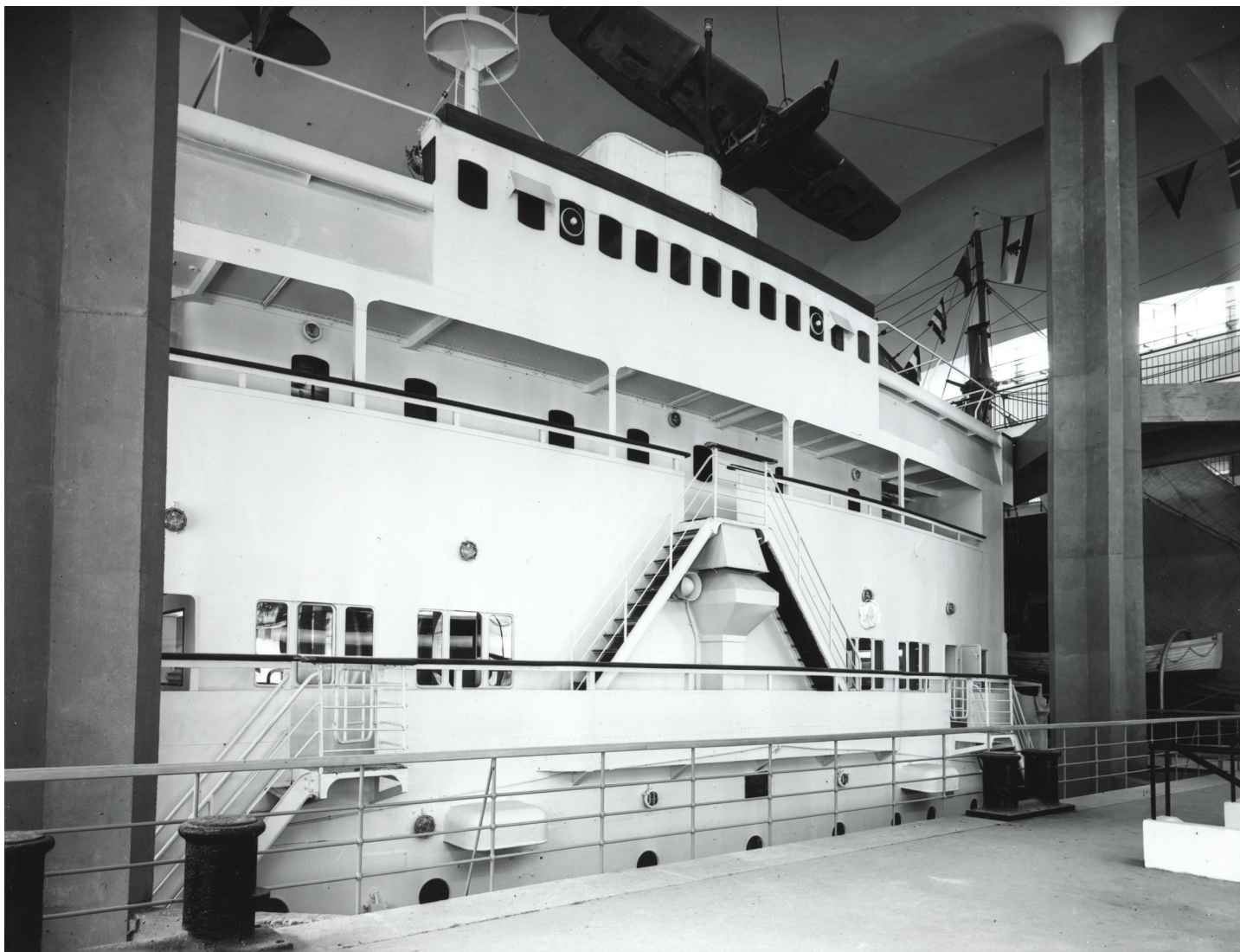


Figura 1 Il Conte Biancamano riassembleto nel nuovo Padiglione Aeronavale del Museo a fine dei lavori nel 1964. A soffitto erano sospesi alcuni velivoli della collezione aeronautica. Sul fondo si nota la nave scuola *Ebe* con il gran pavese allestito. Positivo b/n, AFMUST

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'impegnativo riassettraggio 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 (Margozi 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, ricongiungimento 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 enciclopedica, 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 tramviarie (Museo Nazionale delle Scienza 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.

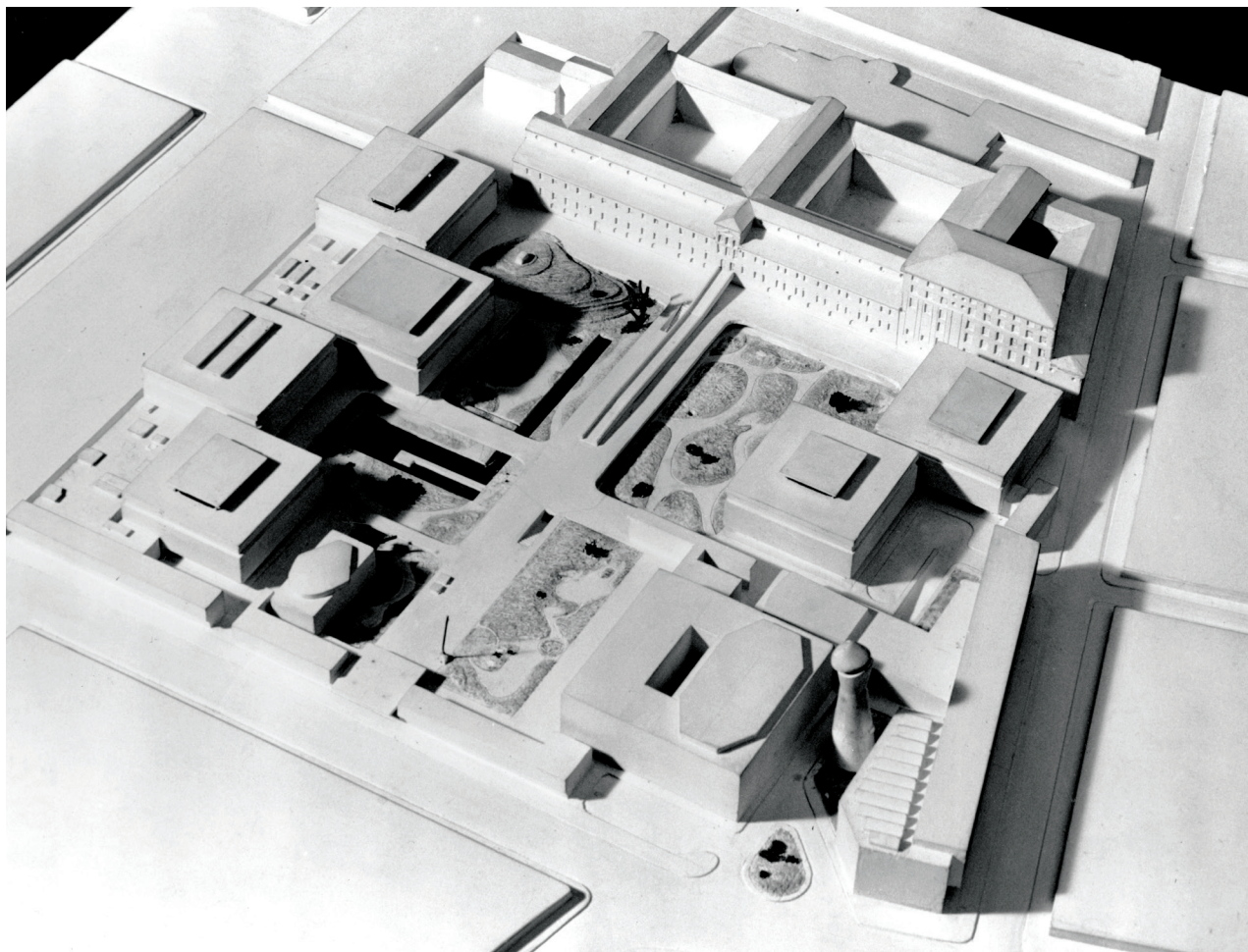


Figura 2 Plastico del progetto di ampliamento del Museo presentato da Egizio Nichelli nell'estate del 1958. Dall'edificio monumentale 14 nuovi edifici, ideati per ampliare le esposizioni tematiche, si sviluppano verso via Olona. AFMUST

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. Attrezzature 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.

Teneste Danti Fine 212

COPIA PER USO INTERNO AMM. ^{vo}

MR/nr
3278/DEM

Spett.le
MUSEO NAZIONALE DELLA SCIENZA
E DELLA TECNICA
Via S. Vittore, 21
MILANO

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 (
N. 1 Radio goniometro(a forfait	" 1.350.000.=
Materiali vari (
	<hr/>
	L. 1.750.000.=
I.G.E. 3,30%	" 57.750.=
	<hr/>
Totale	L. 1.807.750.=
	<hr/>
	S.E.8.0.

I.G.E. di L. 57.750. pagate con versamento
N. 37/..... 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.

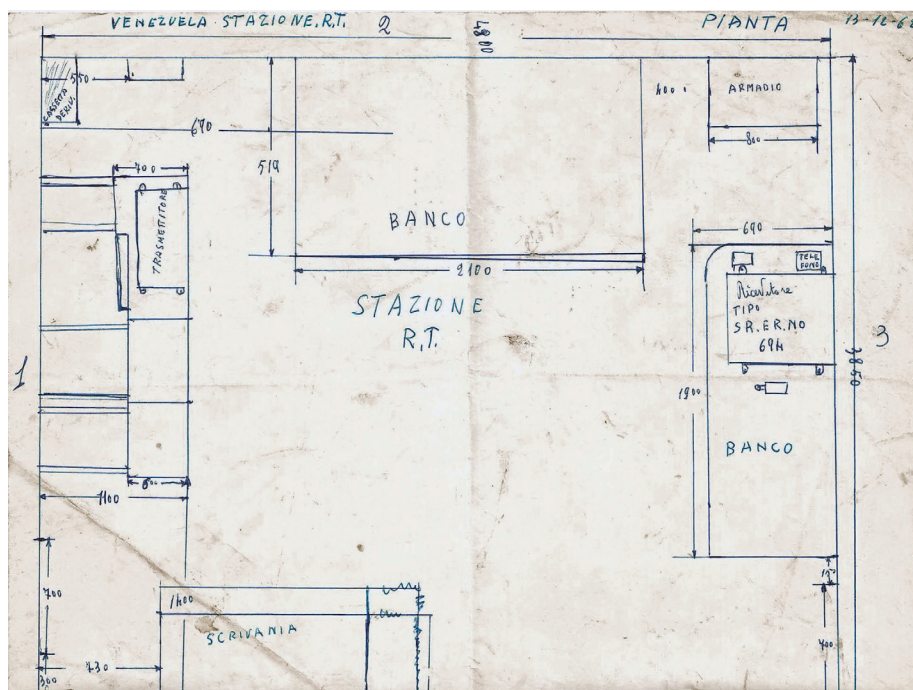
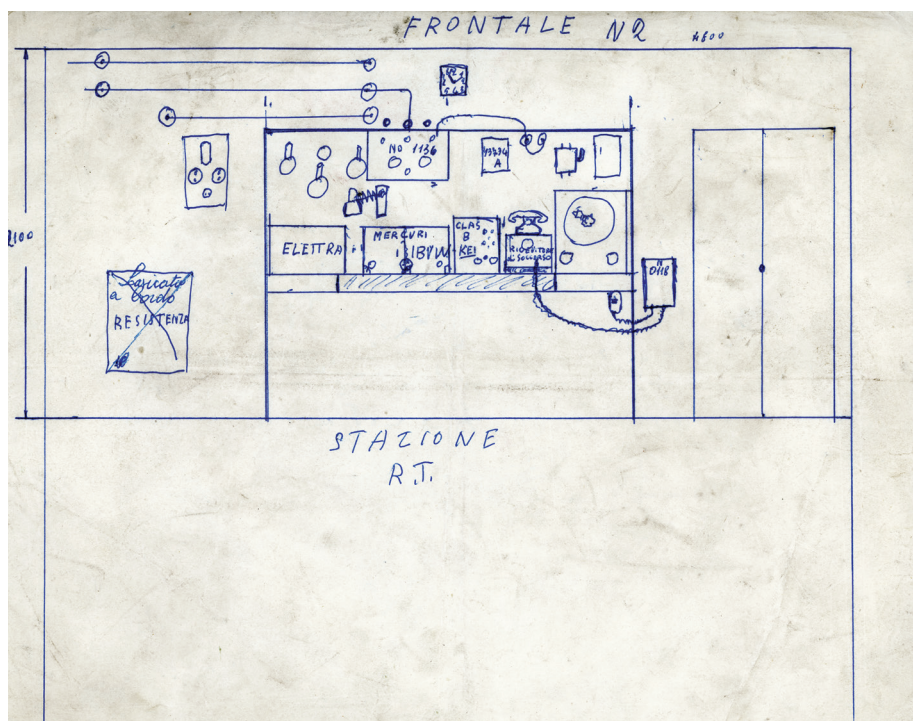


Figure 4a-b

Disegni riportanti, in alzato e in pianta, la disposizione degli arredi e la nomenclatura delle attrezzature nella stazione RT della nave *Venezuela* datati 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, Sutura 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 cucchiaino 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 Testimoniaza 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 dell'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/sommariostatistiche1861-1965.pdf>
- Lini, D.; Suter, 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 & Grafe 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.

Il Conte *Biancamano* al Museo



I quattro ponti del transatlantico *Conte Biancamano* trasportati e riallestiti nel Padiglione Aeronavale del Museo misurano 20 metri di larghezza con una profondità di 18 metri e oltre 14 metri di altezza. Il padiglione, progettato e realizzato nei primi anni Sessanta del XX secolo per ospitare il *Conte Biancamano* e la nave scuola *Ebe*, nel corso del tempo ha visto l'arrivo di diversi grandi oggetti legati alle collezioni aeronautiche e navali. Tra questi, il catamarano AC 72 *Luna Rossa*, giunto nel 2014 e sospeso oggi davanti al transatlantico.

Transatlantico *Conte Biancamano* (1925-60), inv. IGB-7081





Il rinnovamento del *Conte Biancamano* del 1949 avvenuto presso i Cantieri Riuniti dell'Adriatico di Monfalcone aggiornò completamente i sistemi di salvataggio in mare secondo le nuove normative SOLAS (Safety of life at sea) del 1948. Alcune attrezzature di salvataggio sono state recuperate e ricollocate durante le fasi di smontaggio e riassettaggio del *Conte Biancamano*, avvenuto nei primi anni Sessanta del XX secolo.

a. Salvagente, inv. IGB 7130

b. Zattera di salvataggio con pagaie, inv. IGB-7091

c-d. Lancia di salvataggio con remi, inv. IGB-7117



La Sala delle feste di prima classe del transatlantico *Conte Biancamano* riallestita nel Padiglione Aeronavale del Museo. Progettata dall'architetto Gustavo Pulitzer-Finali viene dotata di un complesso sistema di illuminazione, opportunamente celato da opere commissionate a Marcello Mascherini per il fregio a soffitto e a Federico Righi per i pannelli sui pilastri. La sale veniva usata per serate danzanti, giochi e feste. Dopo l'allestimento al Museo ospita presentazioni e attività istituzionali, oltre a eventi privati, ospita presentazioni e attività legate alla vita del Museo ed eventi privati.



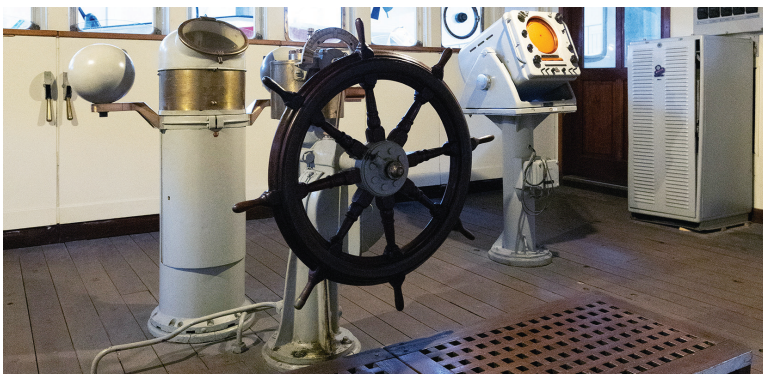
Nella Sala delle feste di prima classe del transatlantico *Conte Biancamano* è esposto un grande modello del transatlantico. Al suo posto nel 1949 si trovava una pedana per ospitare una piccola orchestra. Sul lato opposto, verso poppa, era presente il bancone del bar, decorato dal Marcello Mascherini, dove i passeggeri di prima classe venivano invitati a consumare un caffè o un liquore dopo cena.

a. Marcello Mascherini, Anello degli Argonauti. 1949, inv. IGB-7433

b. Modello del transatlantico *Conte Biancamano*, post 1949, inv. IGB-7440



Cabina di prima classe del *Conte Biancamano* riallestita presso il Museo. Questi ambienti, ancora in fase di studio e bisognosi di interventi conservativi, vengono realizzati nel 1949 per i passeggeri di prima classe e sono dotati di ampio spazio: un ingresso con armadio, la veranda con affaccio direttamente sul mare, il bagno privato dotato di vasca da bagno con doccia e bidet e una camera con letto reversibile a divano.



a. Sala di pilotaggio vista dall'aletta di dritta. Al centro gli strumenti fondamentali per la navigazione, lungo le pareti sono collocati i sistemi per comunicare con tutti i locali tecnici e l'equipaggio.

b. Sala nautica vista verso prua. Una grossa cassetteria riordinava le carte nautiche necessarie per la navigazione. Sulla parete una lavagna riportava la distribuzione dei carichi d'acqua, nafta e zavorra in navigazione. Tramite una finestra era possibile comunicare direttamente con il personale in sala pilotaggio.

c. Sala di pilotaggio vista verso prua. In primo piano la ruota di timone, a sinistra la chiesuola di bussola con le sfere di compensazione, a sinistra il monitor del radar.

d. Telefoni interni. Tramite questi apparati il personale di plancia era in grado di comunicare con tutti gli ambienti tecnici della nave per poter governare al meglio tutte le operazioni sia durante la navigazione, sia nelle fasi di rifornimento e d'imbarco dei passeggeri.

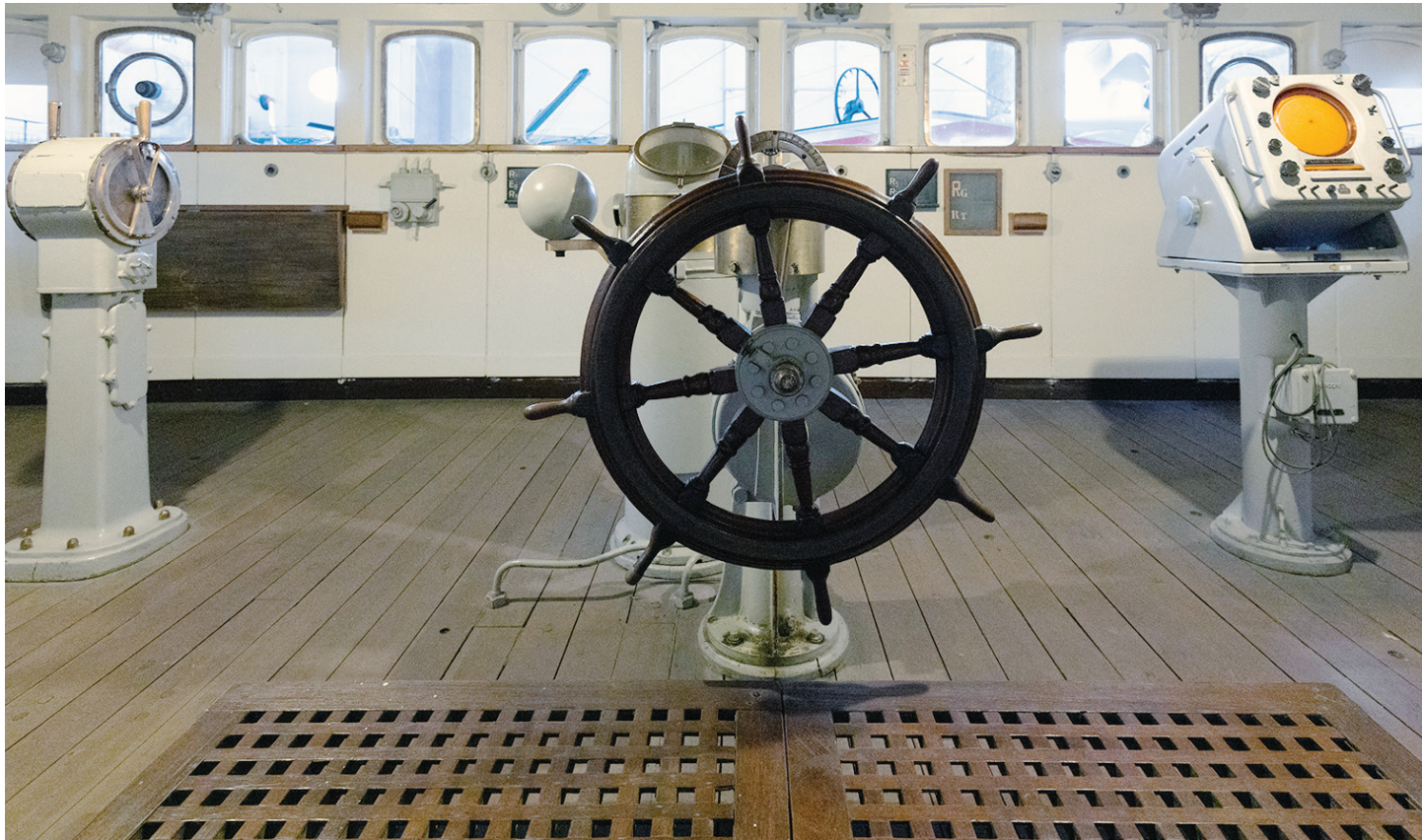


a. Bussola di aletta, inv. IGB-7106. Fino alla fine della Seconda guerra mondiale il punto nave viene affidato quasi esclusivamente a strumenti astro-nomici e bussole. Oltre alla bussola in sala di pilotaggio, due dispositivi di questo tipo si trovano sulle due alette esterne alla plancia e in vedetta del *Conte Biancamano*.

b. Goniometro di timone. Tramite questo strumento, direttamente collegato al movimento della ruota di timone, gli ufficiali di plancia controlla-vano di quanti gradi stava virando il transatlantico.

c. Telegrafo di macchina da aletta, inv. IGB 7107. In porto nelle fasi di accostamento, ad esempio a una banchina, i comandi di macchina venivano trasferiti all'aletta, da cui era possibile controllare a vista il movimento di avvicinamento e gestire direttamente le velocità di macchina.

d. Indicatore di macchina di sinistra, inv. IGB-711. Questo dispositivo mostra il numero di giri al minuto della macchina di sinistra. Il personale di plancia agendo sul telegrafo di macchina comunicava alla sala macchine la necessità di variare la velocità o invertirne il senso di spinta, in avanti o indietro.



Postfazione

Grandi oggetti al museo. Ripensare l'eredità culturale del transatlantico *Conte Biancamano*

Laura Ronzon

Direttrice Collezioni – Osservatorio sul Patrimonio Scientifico e Tecnologico Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci

Nelle collezioni del Museo ci sono alcuni oggetti che godono di una sorta di statuto speciale e il transatlantico *Conte Biancamano* è senz'altro tra questi. Non sono solo le dimensioni imponenti della sezione musealizzata a conferirgli questo stato; altri grandi oggetti sono stati ricollocati nei depositi, o altrove, per far spazio a nuovi progetti di allestimento, scivolando silenziosamente nella categoria dei beni museali ritenuti di minore interesse (Woodham 2020). È piuttosto il valore simbolico e culturale del *Biancamano* che nei sessant'anni di vita al Museo è andato accrescendosi, grazie all'intreccio con le sue molteplici vite, mettendo in atto ciò che il filosofo Remo Bodei definiva la trasformazione di un 'oggetto' in 'cosa', ovvero da manufatto inventato e costruito con determinate tecniche per un dato scopo a 'ciò che interessa e sta a cuore', perché investito di un senso più ampio, che lo fa diventare crocevia di pensiero e relazioni (Bodei 2009). In modo imprevisto, il Museo è diventato un interlocutore per chi ha usato il *Biancamano* come strumento di viaggio, di migrazione o di lavoro, in tempo di pace e di guerra. Da tutto il mondo le persone ci scrivono o vengono a Milano per rivivere una parte della propria storia e condividerla attraverso testimonianze, documenti ed effetti personali (Iezzi, *infra*). La biografia degli umani si intreccia con la 'biografia degli oggetti', un approccio metodologico delle scienze sociali che ci permette di studiare gli oggetti come 'cose viventi', come soggetti, dotati appunto di una biografia individuale al di là della propria appartenenza a un tipo (il transatlantico), con una personalità e capacità di agire socialmente, di possedere una dimensione materiale e immateriale mutevole nel tempo, non necessariamente definita a priori o coincidente con la volontà umana (Volontè 2009).

Certamente i grandi oggetti sono sempre stati elementi attrattivi e simbolici nella tradizione dei musei tecnico-scientifici, che ha le sue radici nelle scenografiche e popolari

esposizioni universali. Grandi apparati della ricerca scientifica o dell'industria, a volte messi artificialmente in movimento o inseriti in ricostruzioni d'ambiente, venivano collocati in posizioni strategiche negli spazi museali, come a scandire il ritmo della visita. Ancora oggi, ciò che più li caratterizza non è tanto la rarità, originalità o completezza delle parti, quanto l'effetto spettacolare che suscitano nei visitatori-spettatori-attori, grazie alle

loro dimensioni, ma anche alla ricollocazione spaesante all'interno degli spazi limitati del Museo. Macchine elettrostatiche o acceleratori di particelle, ricostruzioni di miniere o botteghe artigianali, grandi macchine a vapore, mezzi di trasporto fino ai lanciatori di satelliti, questi *highlights* sono sempre stati centrali nella rappresentazione pubblica del progresso (Canadelli 2019; Alberti 2022).

Un 'pezzo al vero', icona della nazione

Fin quando non è stata interdetta per motivi di sicurezza, questa doveva essere anche l'esperienza della visita negli spazi interni della porzione musealizzata del transatlantico *Conte Biancamano*, che comprendeva diversi ambienti, sia tecnici sia dedicati ai passeggeri. La visita permetteva di immergersi nella vita a bordo di questi 'giganti del mare', che avevano rappresentato anche in Italia un capitolo fondamentale delle tecnologie dei trasporti (Eliseo, Iezzi, *infra*). Ciò che è straordinario del *Biancamano*, tuttavia, è che non si tratta di una replica o di un allestimento espositivo – oggi molto diffusi soprattutto in città portuali legate all'epoca dei viaggi transatlantici – ma di parti originali della nave, smantellata e acquistata a pezzi dal Museo, poi ricostruita con un attento riadattamento, e corredata da centinaia di arredi, strumentazione e opere d'arte della stessa provenienza.

I registri storici dei beni del Museo e la documentazione d'archivio danno conto dell'incredibile complessità dell'operazione di musealizzazione che durò poco più di due anni e comportò, tra l'altro, la costruzione di un moderno edificio, il Padiglione Aeronavale (Redemagni, *infra*). Accanto a un'icona della navigazione a motore, nello stesso padiglione sarebbe infatti stato allestito, con identici principi e modalità, un simbolo della tradizionale tecnologia di navigazione a vela, il brigantino goletta e nave scuola *Ebe*. Due grandi 'pezzi al vero', come si usava

definire i materiali originali (Curti 1964), per distinguerli dalle ricostruzioni, dalle repliche e dai modelli in scala, in un gergo tipico dei musei di impostazione storico-didattica e di impianto enciclopedico (Alberti 2022).

Trasferire negli anni Sessanta del secolo scorso due navi originali nel cuore di Milano può essere definita un'impresa davvero eccezionale, che sembra ancora godere del rilancio culturale della Milano post-bellica, oltre che del clima di ottimismo e fiducia tipico del boom economico, tanto da far prospettare al fondatore e presidente Ucelli, nei suoi ultimi anni di attività, un grande piano di ampliamento del Museo – poi rimasto sulla carta – che prevedeva la costruzione di diversi nuovi padiglioni tematici, oltre a quello dedicato ai trasporti (Redemagni, *infra*).

Rispetto alla tradizione più consolidata di tutela della strumentazione storico-scientifica (Canadelli, Di Lieto 2024) l'operazione di musealizzazione della porzione di transatlantico *Conte Biancamano* può essere anche considerata un atto pionieristico per la salvaguardia del patrimonio storico navale in Italia, tanto che la parte conservata al Museo è rimasta pressoché l'unica testimonianza materiale degli ambienti della celebre flotta italiana di transatlantici; ugualmente, il riassetto all'interno di un edificio museale di una imbarcazione a vela delle dimensioni della nave scuola *Ebe* rimane un

caso di studio unico nel suo genere. Come giustamente ricorda Redemagni (*infra*), il coinvolgimento diretto di Ucelli nel recupero delle navi romane del lago di Nemi durante il fascismo costituisce un precedente non secondario di questo genere di imprese (Pietrangeli, Redemagni 2023).

Protagonista del progetto di acquisizione del *Biancamano* è Orazio Curti, figura chiave per ricostruire la storia delle collezioni e delle prime esposizioni del Museo, come testimonia la sua costante presenza nelle carte e nelle pubblicazioni dell'istituzione per quasi quarant'anni. Il suo profilo biografico e professionale, sostanzialmente coincidente con la vita del Museo, è ancora da approfondire, anche grazie alla recente acquisizione del suo archivio privato (Redemagni, *infra*). Cresciuto a fianco del fondatore, Curti emerge negli anni con un ruolo non solo tecnico ma anche scientifico e museologico (Curti 1980), seguendo in particolare l'identificazione e la raccolta di oggetti

in un programma incessante di acquisizioni 'attive', tipico della genesi di ogni museo.

Nell'ambito della storia navale il Museo si era già accordato nel 1952 con il Comune di Milano per il trasferimento delle collezioni del Civico museo navale didattico in alcune aree dell'edificio monumentale (Ronzon 2023). Il nuovo padiglione dedicato ai trasporti navali e aerei avrebbe approfondito gli aspetti più specifici della storia della tecnica e dell'industria - sia mercantile che militare, con approfondimenti nel campo dello sport e della subacquea - permettendo grazie ad ambienti ampi e moderni l'allestimento di oggetti di grande impatto visivo (Curti 1978). Anche in questo settore l'approccio era del tutto simile a quello dei principali musei tecnico-scientifici generalisti che, a parte un breve inquadramento di storia navale di tipo archeologico-etnografico, si dedicavano alla rappresentazione delle tradizioni navali nazionali e ai primati tecnico-scientifici a esse collegati.

Il valore della ricerca, tra storia, memoria e nuove narrazioni

Scelto come esemplare tecnologico della nazione, il *Biancamano* si è conquistato nel tempo una personalità che si è espansa ben oltre l'ambito tecnico-scientifico e i confini nazionali, suggerendo diverse letture possibili grazie agli strumenti e le metodologie delle scienze umane e sociali. Questa potenzialità, ancora in gran parte inespressa, merita un programma di ricerca specifico, di cui la presente pubblicazione può rappresentare un inizio.

Nel recente *Marconi in frammenti. Rileggere le collezioni del Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci*, la curatrice Simona Casonato offre una riflessione critica sulla natura del patrimonio culturale della tecnoscienza, evidenziando le relazioni intricate tra storia, mito e memoria, tra dimensione materiale e immateriale, suggerendo che la sfida culturale del museo è proprio la capacità di tenere insieme tutti questi aspetti, pur

analizzandoli e valorizzandoli nel loro specifico (Casonato 2024, 13-20).

La prima necessità era senz'altro una prima ricerca storica sul *Biancamano*, aggiornata e multidisciplinare, che comprendesse anche il processo di musealizzazione e di trasformazione in bene culturale.

Poi c'è la materialità dell'oggetto, che richiede l'analisi filologica di tutte le sue componenti. La porzione di nave si presenta come un complesso architettonico che attraversa verticalmente i tre piani del Padiglione, include diversi ambienti e categorie di oggetti correlati, che vanno nuovamente documentati e catalogati. Il piano di conservazione riguarderà le singole parti, ma anche l'ingegneria della struttura, in un'ottica di mediazione rispetto alle nuove regolamentazioni su sicurezza e accessibilità. Grazie alle fonti documentali sarà possibile ricostruire le

fasi di assemblaggio e riadattamento dei materiali originali, strutturali e di arredo, in modo da compiere scelte consapevoli rispetto ai restauri e all'allestimento degli ambienti, in coerenza con la progettazione di una nuova esperienza di visita (ABTEM 2018).

In parallelo, il caso del *Biancamano* suggerisce l'opportunità di sperimentare nuove pratiche per accogliere, provocare e indagare la relazione tra cose e persone. Nel momento in cui il valore di un oggetto non è più dato solo dall'expertise di pochi, ma anche dal riconoscimento autobiografico di tanti, si apre la riflessione su quale spazio offrire, sia fisico che virtuale, per permettere questo incontro. La convenzione di Faro sul valore del patrimonio culturale per la società (2005)

sancisce proprio questo diritto delle persone a prendersi cura di 'ciò che sta a cuore', superando una concezione del patrimonio come entità oggettiva e immutabile, definita dalle istituzioni e dagli stati nazionali attraverso la legge. Si riconosce invece la sua natura dinamica, trasformativa ed eminentemente sociale (Calaon 2025; Smith 2006).

Il ruolo dell'istituzione-museo diventa quindi dirimente nell'offrire uno spazio di ricerca e progettazione comune, che tenga insieme la pluralità degli attori coinvolti, con i loro saperi e le loro voci, e abbia l'intento di co-creare nuove 'fabule speculative' di cui continuiamo ad avere bisogno per essere nel presente e trasformare il mondo (Haraway 2019).

Bibliografia

- The Association of British Transport & Engineering Museums (ABTEM) (2018). *Guidelines for the Care of Larger and Working Historic Objects*. London: Collections Trust. <https://abtemguidelinesorg.wordpress.com/page/>
- Alberti, S.M.J.J. (2022). *Curious Devices and Mighty Machines: Exploring Science Museums*. London: Reaction Books.
- Bodei, R. (2009). *La vita delle cose*. Roma-Bari: Laterza.
- Calaon, D. (2025). «I beni culturali non sono entità oggettive ma il risultato di una costruzione sociale e culturale di un discorso dominante, un Authoritative Heritage Discourse. Come superarlo?». *NextGen HERITAGE Università Ca' Foscari Venezia, progetto CHANGES, Spoke 9 – CREST (Cultural Resources for Sustainable Tourism)*. <https://www.nextgenheritage.it/cosa-sintende-per-authoritative-heritage-discourse/>
- Canadelli, E.; Beretta, M.; Ronzon, L. (eds) (2019). *Behind the Exhibits*. Washington, D.C.: Smithsonian Institution Scholarly Press. <https://doi.org/10.5479/si.9781944466237>.
- Canadelli, E.; Di Lieto, P. (a cura di) (2024). *Da cimeli a beni culturali. Fonti per una storia del patrimonio scientifico italiano*. Milano: Editrice Bibliografica.
- Curti, O. (1964). «Due navi in Museo. La ricostruzione della Ebe e del Conte Biancamano». *Museoscienza*, 4(5), 11-39.
- Curti, O. (1980). «Museologia dei musei della scienza e della tecnica». D'Agostino, S.; Ianniello, M.G. (a cura di), *Storia della Scienza e della tecnica. Problemi di ricerca storica e didattica nella scuola e nei musei scientifici*. Roma: Marves, 210-24.
- Curti, O. (a cura di) (1978). *Museoscienza*. Milano: Associazione Amici del Museo, 503-46.
- Haraway, D. (2019). *Chthulucene. Sopravvivere su un pianeta infetto*. Roma: Nero.
- Pietrangeli, G.; Redemagni, P. (2023). «Dallo scavo all'archivio. Le carte sulle Navi di Nemi negli archivi del Museo». *La Rivista di Engramma. La tradizione classica nella memoria occidentale*, 203, 101-8. <https://doi.org/10.25432/1826-901X/2023.203.0009>.
- Ronzon, L. (2023). «Conoscere per conservare. La storia della Tenda rossa attraverso i musei milanesi». 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, 121-3. <http://doi.org/10.30687/978-88-6969-750-0/009>
- Smith, L. (2006). *Uses of Heritage*. London: Routledge.
- Volonte, P. (2009). «Oggetti di personalità». Mattozzi, A.; Volonte, P. (a cura di), *Biografie di oggetti / Storie di cose*. Milano: Mondadori, 11-25.
- Woodham, A.; Smith, R.; Hess, A. (eds) (2020). *Exploring Emotion, Care, and Enthusiasm in 'Unloved' Museum Collections*. Leeds: ARC Humanities Press.

Abbreviazioni

ACS	Archivio Centrale dello Stato
AFMUST	Archivio Fotografico Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci
AIL	Associazione culturale Italian Liners
ASGe	Archivio di Stato di Genova
ASI-IMI	Archivio storico Intesa Sanpaolo-Archivio Istituto mobiliare italiano
ASMUST	Archivio Storico Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci
CGE	Commissariato generale dell'emigrazione
Comit	Banca commerciale italiana
CrdA	Cantieri riuniti dell'Adriatico
Dimm	Dopolavoro interaziendale Marina mercantile
Film	Federazione italiana lavoratori del mare
Gma	Governo militare alleato
HMFM	Historical Museum at Fort Missoula
IRI	Istituto per la ricostruzione industriale
INS	Immigration and Naturalization Service
MIDGS	Ministero dell'Interno, Direzione Generale Sanità
NARA	The U.S. National Archives and Records Administration
NGI	Navigazione generale italiana
SOLAS	Safety of life at sea

Ringraziamenti

Si ringraziano per la preziosa collaborazione

Archivio centrale dello Stato

Archivio di Stato di Genova

Archivio fotografico delle storie di Bergamo

Archivio storico Intesa Sanpaolo

Biblioteca Comunale Centrale Sormani (Milano)

Consorzio Culturale del Monfalconese

Fondazione Ansaldo

Come tutte – o quasi – le ricerche, i nomi di autori e autrici sono solo una parte di quanti e quante hanno supportato il lavoro di studio, scrittura e redazione del libro. Prima di tutto vanno ringraziati i colleghi e le colleghe del MUST che hanno contribuito al buon esito di questa pubblicazione, rendendo disponibili fonti e oggetti, seguendo le campagne fotografiche o condividendo consigli e riflessioni. In particolare, le colleghe dell'ufficio Conservazione e restauro Marianna Cappellina, Claudia Porta, Irene Pozo Murillo, la bibliotecaria Paola Mazzucchi, Vincenzo Iannone per tutti gli aspetti legati al catalogo, i curatori Luciana Tasselli, Simona Casonato e Claudio Giorgione. Numerose sono state le persone esterne al Museo che hanno condiviso competenze, conoscenze e strumenti perché il libro vedesse la luce: il personale della sala studio e l'amministrazione dell'Archivio di Stato di Genova, disponibili anche nel risolvere piccoli e grandi imprevisti della consultazione; il personale Ufficio prestiti e dell'Ufficio consulenza periodici della biblioteca comunale centrale Sormani, sempre pronto ad anticipare le richieste e nel cercare di accelerare le procedure interne; Serena Berno e Matilde Capasso dell'Archivio storico Intesa Sanpaolo; Claudia Cerioli di Fondazione Ansaldo, per i preziosi consigli; Beatrice Falcucci (Università Pompeu Fabra, Barcellona) e Maddalena Cataldi (CNRS-LARHA, Lione), per lo scambio continuo e l'aiuto a reperire informazioni e fonti utili al buon esito del lavoro; per i loro suggerimenti i colleghi del MuCa (Monfalcone) e Paola Cordera del Politecnico di Milano; Corrado Ricchi e Bruno Grassi per le ricerche svolte in arsenale e sul territorio spezzino; Gilda Zazzara (Università Ca' Foscari Venezia) per i contatti; Valentina Fava (Università Ca' Foscari Venezia) e Omar Salani Favaro (Università degli Studi di Firenze) per la revisione e le indicazioni ad autori e autrici.

Disclosing Collections

1. *I secoli di Venezia. Dai documenti dell'Archivio di Stato* (2022).
2. Mantoan, Diego (a cura di) (2023). *Tracce d'arte contemporanea a Cortina d'Ampezzo. Dall'archivio digitale del Museo Mario Rimoldi*.
3. Minuzzi, Sabrina (a cura di) (2023). *Giardini e virtù medicinali. Salute e bellezza tra passato e presente*.
4. Iezzi, Marco; Pietrangeli, Giovanni (2023). *Dall'Artico a Milano. Il restauro della Tenda rossa al Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci*.
5. Casonato, Simona (a cura di) (2024). *Marconi in frammenti. Rileggere le collezioni del Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci*.
6. Tramelli, Barbara (2024). *Indexing the Early Modern Printed Image. A Digital Catalogue on the Illustrated Book in Lyon (1480-1600)*.
7. Casonato, Simona (ed.) (2024). *The 'Marconi Relics': Examining Artefacts at Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci*.

Varato nel 1925 e in servizio fino al 1960, il transatlantico *Conte Biancamano* è stato uno dei protagonisti della storia della navigazione italiana nella prima metà del Novecento. Ripercorrere le vicende di questa nave consente di aprire uno sguardo particolare su alcuni dei momenti più significativi di questo secolo: l'epoca d'oro dei viaggi d'oltreoceano, quando servì le linee del nord e del sud America per clientele dalla prima alla terza classe; il periodo fascista, durante il quale navigò verso l'Africa orientale, l'India e la Cina; il conflitto mondiale, quando fu requisita per il trasporto di personale militare americano; il dopoguerra, in cui divenne la prima nave passeggeri a essere riallestita in Italia. Quando nel 1960 il *Biancamano* viene posto in disarmo, l'allora Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica ne acquisisce il ponte di comando, il salone delle feste e alcune cabine, oggi conservati nel Padiglione Aeronavale. Queste molteplici vite del *Biancamano* sono esplorate nel volume attraverso le voci di studiosi e studiose di discipline diverse – storia della navigazione, storia economica e dell'industria, storia del lavoro, museologia – contribuendo ad arricchire le ricerche attorno al contesto storico e sociale di cui questo transatlantico è oggi testimonianza materiale e simbolica.



Università
Ca' Foscari
Venezia

**MUSEO
NAZIONALE
SCIENZA
E TECNOLOGIA
LEONARDO
DA VINCI**