

***STUDI TECNICI e STORICI
di NAVIGAZIONE LOCALE***

RELAZIONE SU PROGETTO DI STUDIO E ASL PRESSO

CIVICO MUSEO MARINARO G.B. FERRARI

MUSEO DEGLI EX VOTO MARINARI DI N.S. DEL BOSCHETTO

CLASSE V CNA

INDICE

INTRODUZIONE	Pag. 3
ATTIVITA' SVOLTE PRESSO CIVICO MUSEO MARINARO	Pag. 4
SUGLI EX VOTO CONSERVATI PRESSO IL CHIOSTRO DI N.S. DEL BOSCHETTO	Pag. 5
IL LENTO DECLINO DELLA NAVIGAZIONE A VELA	Pag. 6
I CONTENUTI STORICI DI ALCUNI EX VOTO VERSIONE ITALIANO E INGLESE	Pag. 9
LA NASCITA DELLA MUTUA ASSICURAZIONE A CAMOGLI	Pag. 13
L'ALIMENTAZIONE A BORDO	Pag. 15
REPORT ATTIVITÀ ASL INTEGRATE NEL PROGETTO	Pag. 17
CONCLUSIONI e RINGRAZIAMENTI	Pag. 18
BIBLIOGRAFIA	Pag. 19

INTRODUZIONE

Durante i due anni scolastici 2016/2017 e 2017/2018, abbiamo dedicato alcune ore di lezione per recuperare informazioni e documenti storici relativi alla storia locale. Il periodo scelto per lo studio è la seconda metà del XIX Secolo. In questo arco di tempo la città di Camogli è stata lo sfondo di fatti rilevanti che riguardano la storia della navigazione locale e, come vedremo, anche nazionale. Per comprendere la storia della navigazione a vela avviata attraverso lo studio storico e tecnico di alcuni ex voto conservati nel Museo del Santuario di N.S. del Boschetto sono emerse altre fonti, testimonianza di fatti e persone che hanno determinato la fisionomia di una cultura marinara di rilievo. Da sempre nella nostra cultura l'ambiente di devozione cristiana è suprema sintesi di spiritualità ed arte. Ogni traccia della vita di un sistema sociale è l'espressione di uno speciale mondo umano che si propone di tener traccia delle esperienze del suo percorso di crescita economica, professionale, culturale anche attraverso particolari segni della pratica religiosa. In questo caso l'ex voto diventa soggetto di approfondimento storico inerente al territorio di Camogli perché si tratta di un segno d'arte che, nella sua eminente cornice devozionale, si schiude ad una originale e significativa lettura del passato. Leggere un segno - nel caso degli ex voto del Santuario di N.S. del Boschetto - significa accedere alla comprensione di un modo di vivere e di credere nelle risorse offerte dal contesto ambientale. Nel caso nostro lo sfondo essenziale ed immenso è il mare interpretato sia nella sua dimensione umana e affettiva sia nel suo valore di conoscenza dei mestieri e degli antichi imprenditori della tradizione nautica camogliese. L'espressione ex voto già per la sua derivazione si rappresenta come formula rituale di ringraziamento all'entità divina. Si tratta infatti di un'ellissi di "ex voto suscepto" letteralmente - secondo la promessa fatta - si intende di un iconico dialogo tra uomo e soprannaturale che si sostanzia in un segno grafico apposto sopra numerosi dipinti che rappresentano la negativa grandezza di un superato pericolo, di un male risolto attraverso l'intercessione celeste. Da qui diventa ex voto ogni quadro commissionato per ringraziare della ricevuta incolumità dell'equipaggio e della nave con il suo carico di risorse umane e materiali. Al Santuario della Madonna del Boschetto è presente una significativa raccolta di ex voto a sfondo marittimo. Il Museo del Santuario si delinea come parte della storia della Città di Camogli, il passato qui è espresso attraverso la fusione tra due vocazioni: quella marittimo imprenditoriale della città dei "mille bianchi velieri" e quella devozionale propria della religiosità del popolo del mare. Per l'acuto osservatore le due vocazioni emergono dai colori e dalle forme degli ex voto, per la gente di mare i messaggi sono immediati e carichi d'affettività capaci di raggiungere quella spiritualità che ha il gusto dell'autentica ligure concretezza. La soluzione museale è intrinseca al senso dell'ex voto che è oggetto significativo insieme ad altri oggetti analoghi ed è quindi di primaria importanza che la raffigurazione di ogni evento critico sia esposto insieme con gli altri, perché la testimonianza dello scampato pericolo non sia isolata, ma faccia parte di un unico e originale circuito culturale.

ATTIVITA' SVOLTE PRESSO CIVICO MUSEO MARINARO

Attività didattica: traduzioni e archiviazione cartigli nautici relativi agli Ex Voto

Attività pratica: Alternanza Scuola Lavoro presso Civico Museo Marinaro G.B. Ferrari

Le ricerche sugli ex voto svolte presso il Chiostro del Boschetto sono connesse alle attività di alternanza scuola lavoro avviate presso il Civico Museo Marinaro G.B. Ferrari di Camogli. Con la collaborazione del Comandante Bruno Sacella gli ex voto sono stati oggetto di studio per stabilire i punti nave delle imbarcazioni ritratte nei quadri. Inoltre sono stati tradotti in lingua inglese i cartigli presenti sulla parte sottostante del quadro. Il cartiglio infatti è una sorta di breve didascalia che riporta il luogo e una breve sintesi dell'evento marittimo rappresentato. Presso il Museo Marinaro ci sono le immagini/quadri che rappresentano le stesse navi dipinte negli ex voto ossia nel momento del pericolo. In seguito sono stati riordinati e archiviati in digitale i dati raccolti. Sono inoltre stati compilati come simulazione diari di bordo; sono state svolte pianificazioni di viaggi comprensive di calcolo di rotta, velocità e "cammino".

Queste attività organizzate per gruppi di tre allievi per una settimana completa, per ogni anno scolastico, sono state avviate dal mese di febbraio del 2017 e si sono concluse nel mese di febbraio del 2018, consentendo a ogni allievo di lavorare (ASL) al museo per un monte ore complessivo di 40/50 ore totali.

Queste attività hanno consentito agli allievi di trarre le seguenti competenze:

1. Ampliare e rafforzare le capacità di collaborazione e condivisione del lavoro attuandole in un contesto museale inerente il proprio titolo di studio e le proprie attitudini
2. Acquisire le conoscenze integrate per ampliare le capacità di agire, di scegliere e di decidere nella realtà
3. Acquisire conoscenze base in italiano e in inglese per l'archiviazione digitale dei cartigli nautici
4. Saper esporre contenuti relativi alla storia della navigazione locale e saper trasferire i contenuti appresi in un ambiente di comunicazione reale per la ricezione di visitatori, studiosi di storia locale e di ambito marittimo.

SUGLI EX VOTO CONSERVATI PRESSO IL CHIOSTRO DI N.S. DEL BOSCHETTO

Attività didattica : ricerca fonti e documenti ed esposizione

Attività pratica: esposizione e ricezione per visitatori del Chiostro N.S. del Boschetto

La sigla che si trova su quasi tutti gli ex voto è V.F.G.A. ossia “ votum fecit gratiam accipit ”. Ricordiamo che nel territorio esiste anche la figura della Stella Maris sempre in riferimento alla figura della Madonna come protettrice dei marittimi. Nella parte sottostante al quadro c'è spesso una sorta di didascalia che riporta sinteticamente l'evento, il luogo in cui è avvenuto, il nome del capitano/armatore e altri elementi che, chi commissionava il quadro, voleva mettere in rilievo. Il committente dell'ex voto è quasi sempre il comandante e armatore. Nel periodo che prendiamo in considerazione, ossia l'Ottocento le due figure infatti molto spesso coincidevano; e' importante inoltre sottolineare che i comandati commissionavano i quadri a persone che conoscevano le tecniche di costruzione dei brigantini e che avevano una cultura marittima ben solida. Dalle immagini si traggono informazioni di rilievo, come ad esempio il fatto che le vele sono strappate, oppure vengono tirate su, per questo ultimo caso si vede che il pittore colloca i marinai “a riva” ossia sospesi in cima all'albero mentre issano le vele per rallentare o limitare i danni che il vento poteva arrecare. Altro elemento correlato è l'azione del terzaruolare (ossia legare la vela fino ad un certo punto). In casi estremi i dipinti riportano alberi tagliati dall'equipaggio sempre per evitare danni maggiori. Infatti il problema della perdita della nave era grande in termini economici, il carico era altrettanto prezioso e non veniva buttato a mare se non in rarissime occasioni. Le navi potevano essere: brigantino (con due alberi), brigantino a palo (con tre alberi), brigantino a goletta (con vele quadre). Le merci che trasportavano erano tra le più diverse, normalmente era granaglia, ma anche lana, bestiame, guano (dal Sud America), spezie, tessuti, armi e viveri per i soldati (guerra di Crimea).

Molte informazioni sono reperibili dal testo “ Camogli la città dei mille bianchi velieri” di Gio Bono Ferrari in cui l'autore si avvicina davvero molto al numero dei velieri appartenuti agli armatori di Camogli nella seconda metà dell'Ottocento, che naturalmente non si trovavano tutti a Camogli (ogni brigantino era lungo dai 40 ai 50 mt. circa) ma erano sempre in viaggio, in riparazione o nel porto di Genova. Gio Bono Ferrari riporta in particolare i dispacci di bordo che sono sintetici ma interessanti per capire la vita di bordo nel capitolo “Camogli 1834-1934. Un secolo di ardui e di sacrifici”. Si riportano di seguito alcuni di questi dispacci risalenti al periodo della Guerra di Crimea: “ Cap. Fortunato Oneto – 1853 – all'età di 34 anni moriva nel Mar Nero al comando del Brigantino La Pace”; oppure: “ Cap. Prospero Della Casa - al comando di un Brigantino Camogliese era stato fatto prigioniero di guerra dai Russi e internato con parte dell'equipaggio nel campo di concentramento di Mickitopol. Il buon capitano morì prigioniero di guerra l'11 gennaio 1855 (vedasi comunicazione del Console di Baviera alle Autorità Sarde). Con lui cadeva un altro suo parente: Della Casa Giuseppe.”

Come si vede i dispacci erano sintetici, ma dalla loro lettura si apprendono numerose informazioni come ad esempio si capisce che il Mar Nero era un luogo pericoloso soprattutto durante la Guerra di Crimea, i bastimenti di Camogli non rifornivano solo le truppe francesi e inglesi ma facevano rendere i loro viaggi commerciando anche con i Russi (ossia il nemico), o fermandosi in ogni porto possibile per scambi e commerci. E' infatti in quell'epoca che gli armatori-capitani di Camogli guadagnano cifre ingenti di denaro tanto da consentire la prosperità delle loro famiglie fino al Novecento. A questo periodo risalgono le opere private e pubbliche di maggior rilievo per il paese. Gli armatori costruiscono sontuose abitazioni ancora visibili nelle zone del Boschetto e di Ruta e, dopo aver pensato a questo, dedicano tempo e denaro per opere di utilità pubblica di rilievo come: l'ospedale, la Casa del Marinaio, l'Istituto Nautico, l'Asilo infantile, il Teatro Sociale ed altro ancora. Sempre dai dispacci apprendiamo che l'arte della navigazione si imparava da piccoli, la manovalanza spesso era affidata ai figli e nipoti del capitano, si trattava di bambini che imparavano il mestiere direttamente sul brigantino di famiglia, l'equipaggio di un brigantino era di 10 o 12 persone circa. In seguito la richiesta di personale sempre più specializzato aveva spinto gli armatori ad istituire un scuola nautica a Camogli, appunto nel 1875.

IL LENTO DECLINO DELLA NAVIGAZIONE A VELA

Attività didattica: Saggio di Storia

Attività pratica: esposizione e ricezione per visitatori del Chiostro N.S. del Boschetto

Tra i vari documenti uno ha attirato la nostra curiosità perché testimonia in modo chiaro le ragioni della crisi della marineria a vela alla fine dell' Ottocento. Per fare ordine diciamo che il documento è un interessante libro che raccoglie gli Atti del Convegno svolto a Camogli nel 2010 in occasione del 130° anniversario del Primo Congresso Nazionale degli Armatori Italiani tenutosi proprio qui a Camogli nel 1880.

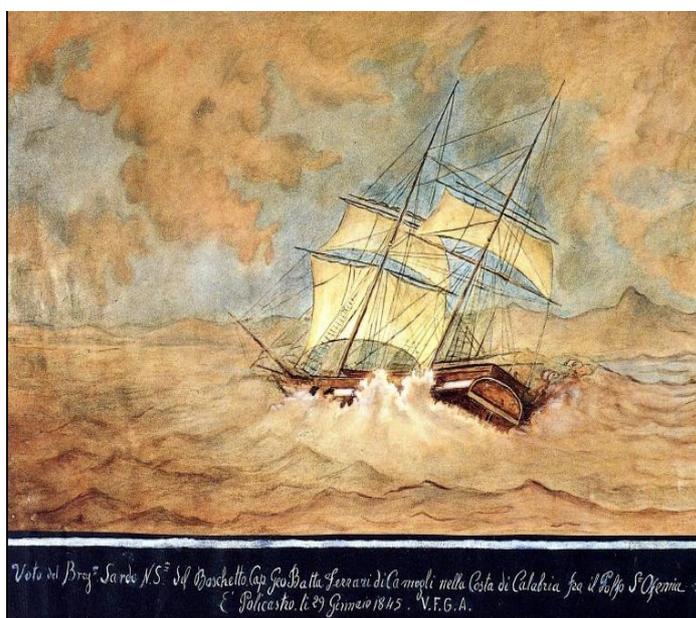


Figura 1. Ex voto raffigurante il brigantino N.S. del Boschetto, conservato presso il Museo degli Ex voto di Camogli

L'Italia diventa uno stato unito nel 1861 e il nuovo Parlamento - quattro anni dopo - aveva deciso di applicare una tassa alle navi mercantili che allora erano a vela: questa tassa si chiamava “ **tassa di ricchezza mobile** ma : ⁽¹⁾ “ *Gli armatori camoglini non ci stanno! E intentano causa alle regie finanze. E' un'azione non priva di ardimento che convoglia però su Camogli l'attenzione dell'armamento nazionale, anche se certamente Camogli era già ben nota per la sua grande tradizione marinara ...*”. Va detto che prima dell'unità erano i vari regni a sostenere le proprie flotte in base alla sensibilità e l'interesse dei diversi dominatori; sicuramente Genova e Venezia avevano un maggiore interesse rispetto a questo tipo di attività e anche una più spiccata vocazione storica verso il mare. Ma le navi armate di Camogli erano **368 per un tonnellaggio di 183.026**, quindi da questi e da altri dati si capisce che rispetto al resto dell' Italia Camogli aveva, verso la fine dell'Ottocento, più navi di città come Genova, Napoli, Venezia e Palermo, ossia dei maggiori porti nazionali. Inoltre bisogna aggiungere che - nello stesso periodo - il governo francese, (come anche altri paesi europei) applicava delle riduzioni di tassa sui mercato dei noli e ciò aggravava la concorrenza con il nostro commercio. Gli armatori di Camogli decidono quindi di attivare un' azione legale contro le decisioni del nuovo Parlamento italiano, a loro si uniscono tutti gli armatori italiani, naturalmente preoccupati per le sorti dei loro profitti. Così il 10 ottobre 1880 a Camogli gli armatori avviano i lavori del Primo Congresso Nazionale degli Armatori italiani per contrastare le decisioni del Governo. Come

Presidente del Comitato permanente fu eletto il Generale Giuseppe Garibaldi, il Presidente del Congresso era invece il sindaco di Camogli Giuseppe Bozzo. I lavori del congresso - che durarono ben due giorni - si svolsero presso l'attuale Teatro Sociale che allora già si chiamava " Teatro Sociale ". Di quelle due giornate di lavori non ci sono molti documenti ma solo gli atti del convegno che furono stenografati e poi stampati. Una copia di questo documento è conservata nella civica biblioteca N. Cuneo di Camogli.

Questo convegno fu importante perché alla fine fu istituito un comitato permanente per salvaguardare gli interessi e quindi la sopravvivenza della marineria italiana; va detto inoltre che come vedremo il Governo italiano ebbe l'interesse a tenere in considerazione le richieste degli armatori riuniti a Camogli e quindi prima abrogò la tassa sulla ricchezza mobile e poi considerò utile riconoscere una sovvenzione alla navigazione legata al tonnellaggio delle merci trasportate e alle miglia percorse dalle navi.

Dal libro sugli atti del convegno del 1880 si capisce inoltre che : ⁽²⁾ " *la crisi del settore, la necessità di ottenere il sostegno del settore pubblico per un'attività che anche allora era contrassegnata da notevoli rischi, non tanto e non solo di natura materiale, fisica, ma anche di natura commerciale corrisponde praticamente sempre alla ... necessità di doversi confrontare con una marineria di altri Paesi, i cui governi avevano adottato misure di vario tipo per favorire il proprio armamento...* ". Da questo possiamo comprendere come il valore della storia consista nel far capire anche qualcosa del nostro mondo contemporaneo e spesso aiuti a trovare delle soluzioni, indicando i comportamenti giusti da tenere rispetto ad alcune difficoltà. Per approfondire la questione della crisi della marineria di Camogli e di tutta l'Italia, a seguito dell'avvento del vapore, riportiamo un altro frammento dagli atti dell'ottobre 2010 in cui il Dott. Tullio Gardini (Gardini Assicurazioni) parla di fatti avvenuti nel 1870 a Genova, ossia quando Francesco Gardini possedeva un cantiere navale alla foce del Bisagno, si occupava di assicurazioni marittime, di avarie e amministrava il giornale " Colombo " di cui erano proprietari i Lavarello. I Lavarello erano armatori di Camogli che facevano costruire le loro navi soprattutto nei cantieri di Varazze..

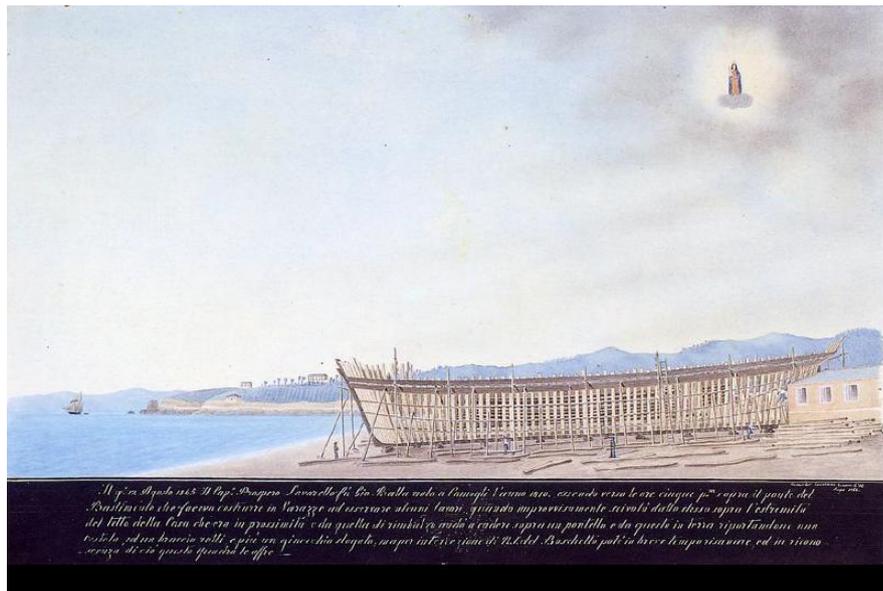


Figura 2. Ex voto raffigurante nave proprietà degli armatori Lavarello di Camogli in costruzione presso i cantieri di Varazze

Per comprendere ancora qualcosa della crisi si riporta quindi una parte dell'intervento di Tullio Gardini che parla di un suo antenato:

⁽³⁾ "[...] *anche Francesco Gardini, e la sua famiglia, nello scorcio finale degli anni 1880, è scivolato nella crisi globale che ha investito il Paese: il cantiere navale alla foce del Bisagno è stato chiuso; ha subito amare vicissitudini col giornale " Colombo " per il fatto che gli stessi Lavarello, incappati anch'essi nella crisi, hanno dovuto cedere l'azienda armatoriale, successivamente fallita ...*".

Le attività di famiglia Gardini hanno risentito dunque della crisi e si decide di concentrare gli interessi di famiglia limitando le attività all'ambito assicurativo. Così nasce in Italia la prima agenzia di brokeraggio!

Nell'intervento citato c'è un'altra considerazione che merita di essere riportata per capire la storia: ⁽⁴⁾ “ [...] il prestigio di una nazione è dato anche dal numero delle navi possedute. Perché? Perché le navi sono cantieri, ovvero produzione e lavoro, sono circolazione di merci, di uomini, quindi diplomazia in movimento, fratellanze, conoscenze e insegnamenti; e ancora finanza che si muove, che circola, che si moltiplica [...] La nostra è una penisola e dovrebbe essere la penisola delle Repubbliche Marinare; è la penisola ove l'azione prima dell'Unità d'Italia è stata la Spedizione dei Mille, con navi e uomini nostri, anche camogliani, con l'armamento e l'audacia dei nostri armatori imprenditori ...”.

Per concludere la ricerca sulle sorti della mariniera a vela di Camogli alla fine dell'Ottocento è necessario utilizzare ancora gli Atti del convegno del 2010, riportando anche gli spunti storici sulla situazione generale.

⁽⁵⁾ “ [...] la crisi era cominciata prima, e siamo negli anni 1870 fino al 1875, l'epoca delle grandi costruzioni ... e la ricerca storica aggiunge che - all'apogeo delle costruzioni - comincia il crollo della redditività . “ I nostri velieri erano effettivamente quelli che forse coprivano più rotte ed anche parecchio tonnellaggio ma la situazione era ormai piuttosto pesante!”

Lo storico conferma che - a seguito delle volontà degli armatori riunitisi a Camogli nel 1880 - tra il 1885 ed il 1894 ci sono 17 milioni di lire erogati ai velieri a fronte di 8 milioni erogati ai piroscafi. ⁽⁶⁾ “ [...] cioè una soluzione che ha consentito ancora alla generazione che stava vivendo la crisi di portare a termine il proprio ciclo di imprese ... per poi chiudere , in mancanza di una cosciente riconversione, per esempio alla cultura della propulsione a vapore “.

⁽¹⁾ Intervento del Com.te B. Sacella, da “Atti del Convegno – 7 ottobre 2010”, 130° anniversario del Primo Congresso Nazionale degli Armatori Italiani

⁽²⁾ Intervento del Dott. C. Caliendo, da “Atti del Convegno – 7 ottobre 2010”, 130° anniversario del Primo Congresso Nazionale degli Armatori Italiani

⁽³⁾ Intervento del Dott. T. Gardini, da “Atti del Convegno – 7 ottobre 2010”, 130° anniversario del Primo Congresso Nazionale degli Armatori Italiani.

⁽⁴⁾ Ibidem

⁽⁵⁾ Intervento del Avv. G.B. R. Figari, da “Atti del Convegno – 7 ottobre 2010”, 130° anniversario del Primo Congresso Nazionale degli Armatori Italiani.

⁽⁶⁾ Ibidem

I CONTENUTI STORICI di ALCUNI EX VOTO VERSIONE ITALIANO e INGLESE

Attività didattica: Traduzione dei testi a cura della Prof.ssa Tiziana Marignani e della classe V CNA

Attività pratica: esposizione e ricezione per visitatori del Chiostro N.S. del Boschetto

IL BRIGANTINO “NOSTRA SIGNORA DEL BOSCHETTO”

Il naufragio di questo veliero camogliese sulla scogliera di Policastro il 29 gennaio 1845 non ebbe fortunatamente vittime: Gio Bono Ferrari (1882-1942), l'autore della trilogia della vela, scrive infatti: “... *il nome propiziatorio portò fortuna ai marinai, che si salvarono tutti*”.

Il barco raffigurato nel dipinto era comandato dallo stesso armatore, il capitano Gio Batta Ferrari, detto “u Caritin” [1809 - 1894] e secondo di bordo era il fratello ventenne dell’armatore, il futuro capitano Gio Bono Ferrari, detto “u Gianu” [1824 - 1918]. “U Caritin” fu in seguito armatore dei brigantini a palo “Ulisse”, “Nilo” ed “Emilia F.”.

Suo fratello “u Gianu” - anch’egli armatore - partecipò alla campagna di Crimea e fu appunto il nonno paterno dell’omonimo fondatore del Museo Marinaro di Camogli.

THE BARQUE "OUR LADY OF BOSCHETTO"

The shipwreck of this "camogliese" sailing ship against the Policastro reef on the 29th January 1845, fortunately didn't make any victims.

Gio Bono Ferrari (1882-1942) the author of the trilogy of the sail writes: the name of the ship brought luck to the mariners, they got all saved.

The barco depicted in the painting was led by the same shipowner the captain Jo Ferrari, known as "u Caritin" (1809-1894).

The second mate on board was the twenty year old shipowner's brother the captain to be Gio Bono Ferrari known as "u gianu" (1824/1918). "U Caritin" later became the shipowner of the brig poles Ulisse, Nilo and Emilia F.

His brother "u Gianu" who was a shipowner himself, took part in the Crimea campaign and he was the founder's grandfather of the Museum of Mariners in Camogli.

IL CAVALIER PROSPERO LAVARELLO

La maggior parte dei velieri fatti costruire dagli armatori camogliesi nel corso del XIX secolo era stata varata a Varazze: questo quadro presenta un’accurata riproduzione dei dettagli tecnici dello scafo in costruzione, ove è accaduto quello che oggi definiamo un infortunio sul lavoro.

Protagonista è il capitano Prospero Lavarello (1810–1891) detto “u Cottardin”, che è ricordato come il più grande armatore di Camogli all’epoca della guerra di Crimea e che - già anziano - si trasferì appunto a Varazze per meglio seguire l’allestimento dei suoi bastimenti, e vi morì.

Tra i suoi velieri si ricordano: “Guardia”, “Tigre”, “Bonafede”, “Buon Pastore”, “Maccabeo”, “Miei nipoti”, “Demari Marcello”, “Gloria Deo”.

Armatore di rinomanza mondiale, è ricordato anche come grande benefattore della gente e della chiesa parrocchiale della sua città natale.

THE PROSPEROUS KNIGHT LAVARELLO

The majority of the sailing ships which were built by the ship-owners of Camogli during the XIX century were launched in Varazze: the picture, presents an accurate reproduction of the technical details of the hull under construction, where a so called work accident happened. The protagonist is the captain Prospero Lavarello (1810-1891) called “u Cottardin” who is remembered as the greatest shipowner of Camogli at the time of the Crimean war, and that, when he was already an old man, moved to Varazze to follow b the preparation of its ships better and where he died. Among his sailing ships we remember: “Guardia”, “Tigre”, “Bonafede”, “Buon Pastore”, “ Maccabeo”, “Miei nipoti”, “Demari Marcello” and “Gloria Deo”. He is remembered, world wide, as a great shipowner and he is also remembered as a great man who used to help the poor people of his town and his parish.

IL BRIGANTINO “SALVATORE”

Questo quadro rievoca le origini di uno dei tanti rami degli Schiaffino di Camogli, quello che discende da Agostino Schiaffino detto “u Mabuscou” (1807–1896), armatore e capitano del veliero qui raffigurato e del quale è stato conservato il libretto di navigazione, da cui si evince che egli compì proprio su questo stesso brigantino ben diciassette imbarchi.

Il “Salvatore” dopo la tempesta subita il 13 dicembre 1862 riuscì ad arrivare in porto, ma in condizioni tali che fu ritenuto prudente disarmarlo.

E’ stato conservato dalla famiglia anche un altro libretto di navigazione, quello del figlio del protagonista dell’episodio cui si riferisce il dipinto in esame, cioè il capitano Giuseppe Schiaffino (1852–1927), che continuò l’attività armatoriale del genitore, entrando in società con i cognati Antonio (1855–1921) e Bernardo (1861–1915) De Gregori, detti “i Lordò”.

THE BARQUE “ SALVATORE “

This painting recalls the origins of one of the many branches of the Schiaffino’s family from Camogli, the one which descends from Agostino Schiaffino, called “U Mabuscou” (1807-1896), who was the shipowner and the captain of the sailing ship here rappresented, and whose seamen’s book has been kept till nowadays. Paging through this seamen’s book we realize that he carried out 17 sailings on this barque.

After the storm of the 13 of December 1862, the vessel “Salvatore” was able to arrive at the port, but in bad conditions, so they thought it would have been better to disarm it.

The family kept another seamen’s book, the one belonged to the son of Agostino Schiaffino, the captain Giuseppe Schiaffino, who continued his father’s shipping family business, joining a partnership with his brothers in law, Antonio and Bernardo De Gregori called “I Lordò”.

IL BRIGANTINO A PALO “CATARINA SCHIAFFINO”

Questo dipinto ricorda un gran temporale subito dal bastimento il 23 marzo 1866, il cui capitano era Gaetano Schiaffino (1827–1908), uno dei fondatori del “Teatro Sociale”, voluto e costruito da una società di armatori e di capitani camogliesi, che venne inaugurato il 30 settembre 1876.

Figura di spicco della vita cittadina per oltre mezzo secolo, egli fu padre dell’armatore Francesco Schiaffino (1852–1901), il quale più volte fu a capo della civica amministrazione.

Il commendatore Francesco Schiaffino ebbe tre figlie: Caterina (moglie dell’armatore Fortunato Repetto), Pellegrina (moglie dell’avvocato Davide Olivari, anch’egli armatore di velieri ed a sua volta per molti anni apprezzato primo cittadino di Camogli), Ortensia (moglie del dottore Antonio Cuneo, medico condotto a Santa Margherita Ligure, e madre del patriota Niccolò Cuneo).

THE BARQUE “CATARINA SCHIAFFINO”

This picture reminds us of a big storm undergone by the ship on 23th March 1866, the captain was Gaetano Schiaffino (1827-1908), one of the founder of “Teatro Sociale”. The theatre was wanted and built by a society of shipowners and captains From Camogli, and it was inaugurated on 30th September 1876. Gaetano Schiaffino was an outstanding figure of the town life for over half a century, and he was the shipowner Francesco Schiaffino’s father (1852-1901), who was mayor of Camogli for a long time. The knight commander Francesco Schiaffino had three daughters: Caterina (she was married to the shipowner Fortunato Repetto), Pellegrina (she was married to the lawyer Davide Olivari, who was a shipowner himself and also mayor of Camogli for many years), Ortensia (she was married to the doctor Antonio Cuneo, who was a general physician in Santa Margherita Ligure, and mother of the patriot Niccolò Cuneo).

IL BRIGANTINO A PALO “NEMESI”.

Il dipinto è davvero “naif”, ma è comunque efficace nella sua semplicità quasi infantile: colpisce la sproporzione tra il piroscalo soccorritore e la scialuppa dei naufraghi, ma ancor più l’immensità dell’oceano, da questi affrontato per oltre due settimane nel settembre 1901.

Il brigantino a palo “Nemesi” era dell’armatrice Battistina Schiaffino, una di quelle donne di Camogli che - per necessità e non certo per vocazione, vedove e in assenza di figli maschi, o in attesa della loro maggiore età - gestivano direttamente in proprio l’impresa armatoriale di famiglia.

Nel Museo Marinaro si conservano il ritratto fotografico del capitano Fortunato Razeto, un suo disegno del veliero e persino un suo modellino della scialuppa.

THE BARQUE “NEMESI”

The painting is very “naif”, but it is effective in its simplicity which can be considered almost childlike: the disproportion between the safe vessel and the life boat catches the attention of the beholder but what is even more impressive is the greatness of the ocean which was faced by the castaways for more than 2 weeks in September 1901.

The barque “Nemesi” belonged to the shipowner Battistina Schiaffino, one of the many women from Camogli who ran their own family shipping company not for vocation but for necessity, just because they were either widows or didn’t have any sons.

In the maritime museum it is kept a portrait of the captain Fortunato Razeto, and a drawing of his vessel and even his model of the lifeboat.

IL BRIGANTINO A PALO “BIAGIO ASSERETO”

Questo dipinto non è nato evidentemente come ex voto, ma è un semplice ritratto di veliero utilizzato come offerta votiva: non sono noti l’armatore, il capitano ed il porto d’armamento del veliero raffigurato, il cui nome farebbe pensare ad un bastimento di Recco.

Esso interessa per un dettaglio - assente nei dipinti ex voto, in cui le imbarcazioni sono solitamente raffigurate in tempesta e prive di bandiere - e cioè per la particolare bandiera con un numero che sventola sull’albero di mezzana, a poppa: la bandiera di associato ad una Mutua Assicuratrice.

La prima di queste Società sorse a Camogli nel 1853: quando un associato subiva un sinistro, la passività era ripartita tra tutti i soci in proporzione del valore da ciascuno di essi assicurato.

La Mutua Camogliese fu un importante punto di riferimento per l’armamento locale, finché - fortemente diminuito il valore dei velieri e venuta meno la sua economicità - fu sciolta nel 1888.

THE BARQUE “BIAGIO ASSERETO”

This picture wasn't born like an ex voto, but it is a simple portrait of a sailing ship used as a voting offering: the shipowner, the captain, and the location of the home port of this ship are unknown but, because of the name of the ship, we tend to think that the vessel came from Recco.

The painting is interesting for an absent detail—which is not present in the other ex voto in which the boats are usually depicted in a storm and without flags—that is, the particular flag with a number that flies on the centre line tree, located at the stern of the ship: this flag represents the flag of a member of a Mutual Assurance..

The first of these companies was born in Camogli in 1853: when a partner underwent an accident, and the liabilities was shared among all the members of the partnership according to the money each of the members had put in the company.

The Mutua Camogliese was an important landmark for the local armament, until the value of the vessels strongly decreased and their affordability was less than before, and it was dissolved in 1888.

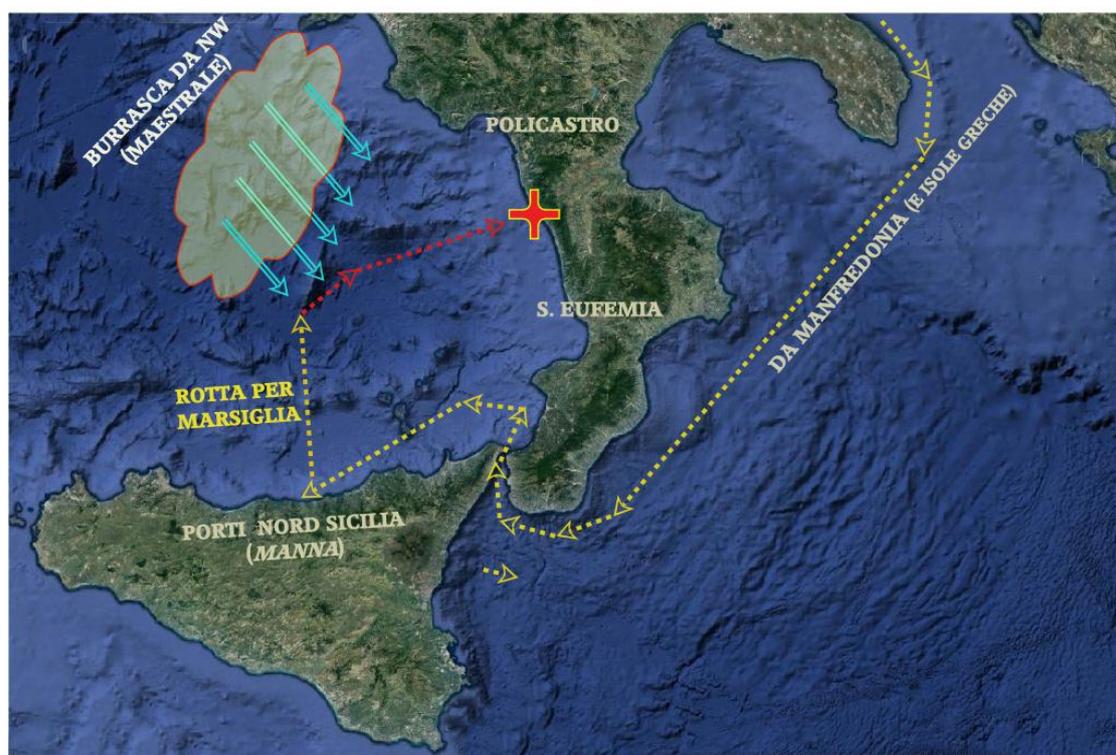


Figura 3. Elaborazione da giornale nautico: da Manfredonia un carico di lane si dirige in viaggio verso nord Sicilia e indicazione del punto nave del sinistro Brigantino N. S. del Boschetto (29/01/1848)

LA NASCITA DELLA MUTUA ASSICURAZIONE A CAMOGLI

Attività didattica: Saggio di storia

Attività pratica: Rappresentanza Istituto presso Sala Consigliare del Comune di Camogli, 18 novembre 2017

Dal primo intervento del Sindaco di Camogli per l'avvio del Convegno registriamo alcune date essenziali che riguardano il nostro percorso ossia: prima Convenzione di Mutua Assicurazione Marittima Camogliese 1862; Pubblica Illuminazione 1866/1868; Istituzione del Nautico C. Colombo 1875; Inaugurazione Teatro Sociale di Camogli 1876; Camogli diventa città 1877; Primo Congresso degli Armatori Italiani presso il Teatro Sociale 1880; Inaugurazione Ospedale 1892; Casa del Marinaio di Camogli 1923.

Il 20 marzo 1853 sorgeva in Camogli - prima nel suo genere - l'Associazione di Mutua Assicurazione Marittima Camogliese: secondo quanto tramandato, tale iniziativa era dovuta a tre camogliesi: al capitano Erasmo Schiaffino, che ne sarebbe stato l'animatore, al capitano Giuseppe De Gregori, che ne avrebbe redatto lo statuto, ed all'armatore Nicolò Schiaffino, che ne fu l'infaticabile direttore.

L'assetto dell'impresa armatoriale era all'epoca ormai gradualmente caratterizzato dalla figura dell'armatore, cioè del socio gerente, di colui che (a volte senza neppure detenere personalmente la maggioranza relativa della proprietà del bastimento) assumeva verso i terzi la gestione della nave. Il sistema delle carature, cioè delle quote di partecipazione alla proprietà navale, che suddivideva il valore del "barco" in 24 carati, ciascuno dei quali a sua volta frazionabile, attuava una ripartizione del rischio e degli utili secondo la formula dell'azionariato diffuso, peraltro insufficiente a contenere l'incertezza estrema delle sorti dei bastimenti in navigazione e, conseguentemente, del destino dei loro proprietari. Il primo statuto della "mutua" - una copia manoscritta del quale è conservata nel Museo Marinaro di Camogli - è caratterizzato dalla previsione di specifici requisiti per l'ammissione dei soci - quali la moralità, l'appartenenza ad una famiglia camogliese, la residenza in Camogli - che oggi possono apparire poco rilevanti, ma che nell'ambito della vita economica e sociale della città nella seconda metà del XIX secolo avevano e mantenevano la loro importanza.

Come è possibile stabilire sulla base del primo elenco conosciuto dei suoi soci, risalente al 1855, la "mutua" ebbe un notevole successo e, un paio d'anni dopo la sua costituzione, già 143 bastimenti battevano la bandiera sociale: altri 84 armatori camogliesi avevano abbracciato con entusiasmo e con fiducia le proposte dei tre audaci precursori.

Il funzionamento di questa assicurazione era piuttosto semplice: l'associazione teneva aggiornato un catalogo di tutti i bastimenti assicurati, con l'indicazione del nome, della portata, dell'anno e del luogo di costruzione, nonché del valore di perizia e del valore assicurato (che non poteva superare i due terzi del periziato); quando avveniva il sinistro, si procedeva a ripartire la passività tra tutti i soci in proporzione del valore da ciascuno di essi (compreso il danneggiato) assicurato.

Nel primo statuto della "mutua" si osserva come in esso neppure vengano definite natura e personalità giuridica dell'associazione, cosa che, d'altra parte, la legge all'epoca neppure richiedeva. Le norme sulla rappresentanza sociale sono definite in modo assai confuso, così come appaiono piuttosto sbrigativi i criteri assunti per il calcolo ed il pagamento dei riparti passivi. Nel complesso questo documento - atto fondamentale di un'istituzione che è stata motivo di prosperità e di vanto per la città di Camogli - è una valida testimonianza del fattivo spirito di collaborazione e di solidarietà che animò nel XIX secolo l'imprenditoria marittima in Liguria. L'idea della "mutua" assicurazione marittima, a quanto pare, venne ad un armatore di Recco, ma ad attuarla furono tre armatori di Camogli.

Con il “Corriere mercantile” di Genova del 16 gennaio 1856 usciva un supplemento, una lettera dell’armatore di Recco Matteo Picasso, che rivendicava la paternità di una proposta che - rimasta altrove inascoltata - aveva trovato invece attenzione solamente a Camogli.

L’intuizione di Picasso - passato poi alla storia come pittore, più che come uomo d’affari - era rivolta ai suoi colleghi armatori, soprattutto ai suoi compaesani ricchi e, come egli stesso precisava, agli operatori marittimi della piazza di Genova, ai quali egli aveva fatto pervenire una bozza - stampata a sua cura e spese - degli statuti che avrebbero dovuto regolare tale associazione.

Ma se a Recco ed a Genova l’idea non ebbe inizialmente l’accoglienza che meritava, a Camogli si seppe subito apprezzare il valore e la portata di questo vero capolavoro di economia marittima.

La “mutua” camogliese - presto imitata in Italia ed all’estero - conobbe negli anni riforme statutarie, affrontò controversie giudiziarie e persino scissioni, ma rimase un punto di riferimento per l’armamento locale.

Trentacinque anni dopo la sua fondazione - diminuito fortemente il valore del velieri e conseguentemente venuta meno la sua pratica utilità - il 31 agosto 1888, fu deliberato lo scioglimento di questa istituzione che fu al tempo stesso tutela degli interessi di centinaia di piccoli investitori e vanto dell’epopea marinara camogliese.

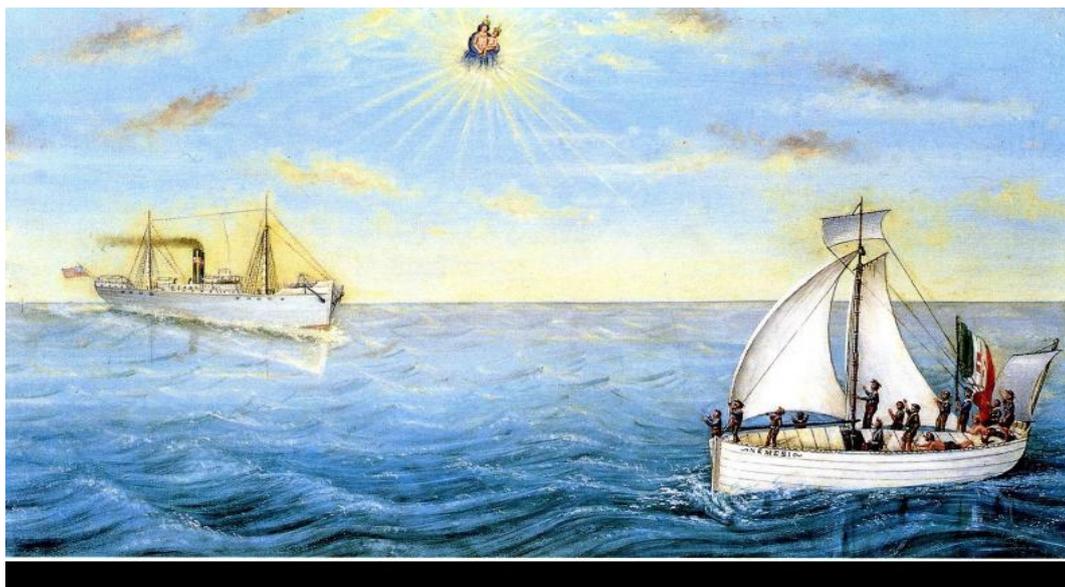


Figura 4. Naufraghi del brigantino Nemesi salvati da nave a vapore

L'ALIMENTAZIONE A BORDO

Attività didattica: Saggio di storia

Attività pratica: visita guidata degli ex voto marinari del Chiostro di N.S. del Boschetto, in collaborazione con l'Istituto Alberghiero Marco Polo sede di Camogli, 9 dicembre 2017

Per quanto riguarda le rotte che interessavano il Mediterraneo e le sue coste non presentavano problemi particolari di approvvigionamento per gli equipaggi perché, durante le soste nei vari porti era possibile rifornirsi facilmente di generi alimentari sufficienti; il vitto per l'equipaggio era garantito dall'armatore, mentre c'è una curiosa informazione, a proposito del vino; l'equipaggio infatti doveva pagarlo direttamente all'armatore – comandante della nave. Succedeva così, con una certa frequenza, che alla fine del viaggio i marinai contraessero una sorta di debito con chi gli aveva garantito da bere. Oltretutto abbiamo appreso che non si trattava di vino particolarmente pregiato, ma piuttosto di una bevanda simile all'aceto, spesso diluita con acqua. Cristoforo Colombo importò in Europa dall' America pomodori, patate, peperoni, tabacco, cacao, mais eccetera, tutti nuovi alimenti che variarono senza dubbio le nostre abitudini alimentari; ma non tutti sanno che ricambiò il favore ai nativi dell'America centrale facendo conoscere loro per la prima volta l'aglio, l'unica verdura che aveva a disposizione in cambusa. Perché l'aglio, grazie alle sue virtù antisettiche, è sempre stato considerato preziosissimo dalla gente di mare. Non c'è da stupirsi quindi che proprio in barca siano nati i piatti più famosi a basi d'aglio, come l'agliata, antenata del pesto, la caponata o quelle straordinarie zuppe che i veneziani chiamano "guazzetto", i toscani "caciucco", i genovesi "brodetto" e i napoletani "acqua pazza". Le vecchie cambuse delle navi non erano certo munite come quelle di oggi di frigoriferi; ergo le uniche provviste che potevano essere stipate erano quelle a più o meno lunga conservazione: queste razioni alimentari venivano chiamate la panatica e sulle triremi romane essa consisteva in farina di grano impastata con olio e vino, orzo cotto e tostato, farina di lino mescolata a semi di papavero e miele, formaggio impastato con uova, vino, biscotto, cipolle e aglio. Ma sarà solo alla fine del Settecento che ai marinai verrà concesso di cibarsi regolarmente e quotidianamente di pesce fresco (alimento che di certo lì non mancava); e quasi in ogni porto potevano nutrirsi di cibarie e verdure fresche grazie a quelli che in Liguria venivano chiamati "catrai", vere e proprie piccole osterie galleggianti montate su gozzi o chiatte, che avvicinandosi a vascelli e galeoni vendevano piatti fumanti di minestrone, tutti rigorosamente al pesto al triplo aglio. Però anche agli inizi del Novecento, sulle piccole imbarcazioni da pesca che non si allontanavano da casa per più di due o tre giorni, nella cambusa le provviste erano quasi sempre le stesse: gallette, formaggio stagionato, lardo, olio, vino, fagioli, ceci, pomodori in conserva e aglio, tanto aglio. Per quanto riguarda l'alimentazione in generale un'altra fonte trovata è "Biscotto, vino e...topi: dalla vita di bordo nel mediterraneo medievale" da uno studio di Michel Balard. La fonte si riferisce alla navigazione nel Medioevo, quindi non del periodo che abbiamo studiato, ma si ritiene che probabilmente le cose non dovevano essere molto diverse. Balard così scrive " ...Abbiamo tenuto comunque conto che dopo la scoperta dell'America, molti generi alimentari nuovi sono entrati nelle abitudini alimentari di tutti".

Da "Quando le navi andavano a vela" di C. Paoletti "[...] Come si è già detto, la conservazione delle vettovaglie era il problema principale. Imbarcarne di buone era un conto, riuscire a conservarle in navigazione un altro. Umidità e parassiti, topi inclusi, pesavano molto. L'introduzione delle latte di metallo per la conservazione dei cibi a metà Ottocento migliorò molto l'alimentazione a bordo rispetto al passato. Qualsiasi marinaio medievale o dell'età barocca avrebbe toccato il cielo con un dito davanti alle razioni del 1860. Senza entrare nei particolari, qui basterà dire che tutti erano d'accordo che il vitto dovesse essere il più nutriente possibile, per consentire al marinaio di superare le intemperie a cui ogni viaggio l'avrebbe sottoposto. Disgrazia voleva che i cibi più energetici fossero spesso deperibili e, in un periodo in cui la refrigerazione ancora

non c'era ed a malapena si era arrivati all'inscatolamento e al sottovetro, la scelta cadeva invariabilmente su vettovaglie secche e salate. I medici però si erano accorti da tempo d'una differenza fra la navigazione oceanica e quella mediterranea. La prima, più lunga, vedeva spesso lo scorbuto comparire e decimare gli equipaggi, la seconda invece, per quanto lunga fosse, era per forza di cose intervallata da frequenti soste in porto e quasi non sapeva cosa fosse lo scorbuto; la peste o il colera magari sì, ma lo scorbuto no. Per caso, nel XVII secolo, gli inglesi si accorsero di ciò che il resto del mondo, specie mediterraneo, più o meno già sapeva: il consumo di limoni riduceva e alla lunga eliminava lo scorbuto. Che quest'ultimo dipendesse da carenze vitaminiche lo si sarebbe scoperto solo dopo secoli e grazie ai progressi della medicina, che scomparisse grazie ai limoni invece era chiaro da tempo, perciò, dopo gli esperimenti sistematici condotti a partire dal 1747, dal medico di marina James Lind, le navi di Sua Maestà Britannica cominciarono a distribuire agli equipaggi succo di limone quotidianamente, mischiandolo spesso alla prevista razione di grog (mezza pinta di rum e un quarto di acqua), riducendo così i casi di malattia e facendo guadagnare ai marinai il soprannome di Limey, "limoncini". La cura di Lind non servì affatto alle marine mediterranee, dove da tempo immemorabile gli equipaggi avevano vegetali ogni settimana. Sulle galere genovesi del Seicento il vitto di tutti includeva legumi e fagioli, minestra di fave quattro volte a settimana e cipolla quotidiana. Le galere di Nostro Signore il Papa e quelle del Serenissimo Granduca di Toscana facevano lo stesso, pur prescindendo dalla quotidianità della cipolla. Idem, nel seguente secolo, per le Reali Navi di Sua Maestà Napoletana e Siciliana (Dio guardi) e per le Regie Navi di Sua Maestà Sarda. In definitiva, un po' per abitudini tramandatesi nella marineria fin dal tempo dei Fenici, un po' per variare, alla prima sosta si interrompeva la dieta di viveri secchi e salati, scendendo a terra per carne fresca, pollame, frutta e verdura, o, almeno, per gli ufficiali, con qualche bel pesce pescato da bordo.

REPORT ATTIVITÀ ASL INTEGRATE NEL PROGETTO

Partecipazione della classe IV CNA (a.s. 2016/2017):

Convegno “Le meridiane e la navigazione ieri e oggi” a cura del Com.te Bruno Malatesta, presso Civico Museo Marinaro G.B. Ferrari di Camogli

In rappresentanza Istituto Nautico C. Colombo alla Presentazione del Teatro Sociale di Camogli

“Il ruolo degli armatori di Camogli nella costruzione del Teatro Sociale” a cura del Dott. Silvio Ferrari

Attività-simulazione in contesto reale: presentazione degli ex voto presso il Chiostro N.S. del Boschetto per le classi terze della scuola secondaria di primo grado di Camogli

Convegno “Responsabilità e sicurezza su una nave moderna” a cura del Com.te Bruno Malatesta, membro della Società Capitani e Macchinisti di Camogli

Convegno “Tecniche di costruzione della nave di ieri e di oggi” da studio ex voto “Sarò Caino” a cura Ing. Francesco Oneto

Visita guidata Archivio di Stato di Genova: Carte nautiche e documentazione di oggi e del passato, (prime carte nautiche genovesi, diari di bordo, alimentazione a bordo) a cura della Dott.ssa Giustina Olgiati

Convegno al Museo Diocesano di Genova per la presentazione del restauro del quadro di N.S. del Boschetto a cura della Dott.ssa Alessandra Cabella

Attività di rappresentanza e accoglienza visitatori presso Chiostro degli Ex voto di N.S. del Boschetto in occasione della ricollocazione del quadro restaurato

Attività di Alternanza Scuola Lavoro (una settimana ciascun allievo: periodo febbraio-giugno 2017; accoglienza visitatori, archiviazione e traduzione dei cartigli nautici) presso il Civico Museo Marinaro G.B. Ferrari, con tutor aziendale il Com.te Bruno Sacella

Presentazione di fine anno alla cittadinanza del progetto del Comitato di N.S. del Boschetto “ Venti lenti sugli ex voto” a cura del Dott. Davide Oneto

Partecipazione della classe V CNA (a.s. 2017/2018):

Attività di Alternanza Scuola Lavoro (una settimana ciascun allievo: periodo novembre 2017- febbraio 2018) presso il Civico Museo Marinaro G.B. Ferrari di Camogli, con tutor aziendale il Com.te Bruno Sacella

Convegno sulla nascita della Mutua Assicurazione del 18 Novembre 2017, Sala Consigliare e Museo Marinaro G.B. Ferrari di Camogli.

Apertura Chiostro degli ex voto del 9 Dicembre 2017 presso il Chiostro N.S. del Boschetto di Camogli

Convegno sulle Assicurazioni a cura del Dott. Alfredo Dani del 7 febbraio 2018 presso l'Istituto Nautico C.Colombo.

Incontro Presentazione Lavori di conversione del Chiostro N.S. Boschetto in Museo a cura Dott.ssa Farida Simonetti.

CONCLUSIONI e RINGRAZIAMENTI

Il presente elaborato raccoglie alcuni approfondimenti didattici su argomenti inerenti la storia della navigazione locale e in un parte riporta il percorso di alternanza scuola lavoro svolto in collaborazione con: il Comitato N.S. del Boschetto, il Civico Museo Marinaro G. Bono Ferrari, il Comune di Camogli, la Civica Biblioteca N. Cuneo di Camogli, la Società Capitani e Macchinisti di Camogli. Questo lavoro ha permesso occasioni di scambio tra giovani studenti, depositari del futuro, ed adulti significativi, grazie alla loro esperienza e cultura. La storia è stata quindi vista non come sterile pagina di un libro, ma come ricostruzione tramite documenti ritrovati e ricerca di connessioni, per capire da dove veniamo e dove stiamo andando.

Si ringraziano per la collaborazione al progetto: il Com.te Bruno Sacella, il Prof. Fabrizio Fancello, i Volontari del Comitato N.S. del Boschetto, l'Ing. Francesco Oneto, il Dott. Davide Oneto, la Dott.ssa Farida Simonetti, il Com.te Bruno Malatesta, l'Avv. G.B. Roberto Figari, il Dott. Giancarlo Tanfani, il Sindaco di Camogli Dott. Francesco Olivari, il Vice Sindaco/Assessore alla cultura la Dott.ssa Elisabetta Caviglia.

Bibliografia

“La Città dei Mille Bianchi Velieri Camogli” di Gio Bono Ferrari

Atti del Convegno del 7 ottobre 2010, 130° anniversario del Primo Congresso Nazionale degli Armatori Italiani

Fonti e documenti su ex Voto Marinari Libro di F. Simonetti

Atti del Convegno sulla nascita della Mutua Assicurazione del 18 Novembre 2017 Sala Consigliare e Civico Museo Marinaro G.B. Ferrari di Camogli

Atti del convegno Genova 1 – 4 Giugno 1992 “L’uomo e il mare nella civiltà occidentale”, Unige

La vita di bordo nel mediterraneo medievale, Michel Balard, Regione Liguria, Società ligure di Storia Patria

Raccolta di appunti tratti da visite guidate presso Archivio di Stato di Genova

Sito web della Società Capitani e Macchinisti di Camogli