

A COMPAGNA

Cari soci e simpatizzanti,
proseguiamo con l'iniziativa di proporvi ogni martedì la lettura di un articolo scelto tra quelli pubblicati nelle prime annate del nostro bollettino (1928-1933), cercando di variare gli argomenti trattati. Buona lettura!

Chi volesse leggere gli articoli già inviati segua il link:

<http://www.acompagna.org/covid/index.htm>

Colgo l'occasione per ringraziare la Gran Cancelliera Isabella Descalzo per l'idea di mandare questi articoli e per la cura con la quale li prepara.

Franco Bampi



Il nuovo bacino di carenaggio

Articolo pubblicato sul bollettino n° 5 – Agosto 1928

Salutiamo l'opera insigne

Tutte poderose sono le opere attualmente in corso di costruzione, nel nostro Porto. Poderosissima deve dirsi questa che si inaugura – per le difficoltà superate, per la celerità nel costrurla, per i servizi che è destinata a rendere alla grande marina.

Genova che – mercé il più vasto e perfezionato porto – assurge, ogni giorno, a nuova e maggiore grandezza, rende omaggio agli Autori dell'opera insigne: alla mente che la concepì e la volle, all'artefice che diede diuturne fatiche per la sua esecuzione, all'Ente che coordinò le forze private e fu fiamma altrice [che nutre, ndr] all'ardita iniziativa.

Dedichiamo perciò, nell'evento fausto, questo ricordo all'ammiraglio Cagni, il Preside, che, tenacemente volendo e tenacemente operando, ha saputo provvedere al carenaggio delle grandi navi, costrette a chiedere ospitalità ai bacini militari; all'ingegnere direttore delle costruzioni comm. Albertazzi, il magister operarum moduli, come si chiamava una volta; a Bartolomeo Moresco, che seppe consorzare le forze tutte degli armatori ed interessarle all'impresa.

E lo dedichiamo anche al senatore Erasmo Piaggio che riassume – anche in questo campo – le tradizioni della nostra marina e le aspirazioni per tutto quanto può darle nuova e maggiore fortuna. In lui salutiamo i continuatori che danno all'esercizio le cure sollecite e illuminate.

”A Compagna,,



S. E. l'Ammiraglio UMBERTO CAGNI

Ricordi e notizie

Il tratto di terra e di mare, nel quale sorge l'opera grandiosa, è il *Campo Pisano*. Mai fu tanto vera l'epigrafe: "*Questo luogo nefasto di lutti fraterni – Genova ribenedice nel sacro nome d'Italia*".

Come era

Vorrei poter riprodurre i luoghi memorandi quali erano nei giorni delle ire funeste (1284); quando Genova, alla Meloria, trionfava della rivale e qui recava ben diecimila prigionieri pisani.

Per quanto so, mancano descrizioni e figurazioni dei luoghi, di quell'epoca.

Ma chi consideri la formazione orografica ed idrografica della regione, quale ci viene descritta nel primo medio evo, non trova difficoltà a ricostruire le linee maestre del panorama.

Tutta la curva di mare che parte da Carignano e arriva al Molo Vecchio costituiva il *Campo di Sarzana*.

Quello era costituito da spiaggia arenosa: retrostante alla quale si estendeva una zona piana (Via Madre di Dio) da cui, a fasce coltivate, si saliva da una parte verso Carignano dall'altra verso il Castello.

Il Poggi argomenta che, nell'epoca romana, sotto il Castello, vi fosse la grande spianata *s-er-zan* che è quanto dire – sul piano – sede del parlamento, del campo marzio, e delle feste.

Certo, nell'epoca medioevale, nella zona pianeggiante si trovava il Campo Santo pisano nel quale ebbero l'eterna pace i prigionieri di guerra pisani, mancati nella lunga cattività, durata vent'anni.

E Camposanto, rimase per molto tempo, testimonia di sventure e di virtù.

Ancora un secolo dopo (1403), il maresciallo Boucicault decretava non vi si dovessero fare costruzioni, ma restasse consacrato ai defunti; unicamente il Maresciallo consentiva che vi potessero trovar sepoltura i pellegrini. Il

documento si conserva nell'Archivio Civico e fu pubblicato dal Podestà (Fr.sco) (Colle di S. Andrea p 272).

E per molto tempo ancora la spiaggia rimase libera ed aperta alla costruzione delle navi, come si argomenta da divieti di estrazione di arena e da vari documenti per costruzioni di navi pubblicati dal citato Autore nella pregevole Storia del Porto.

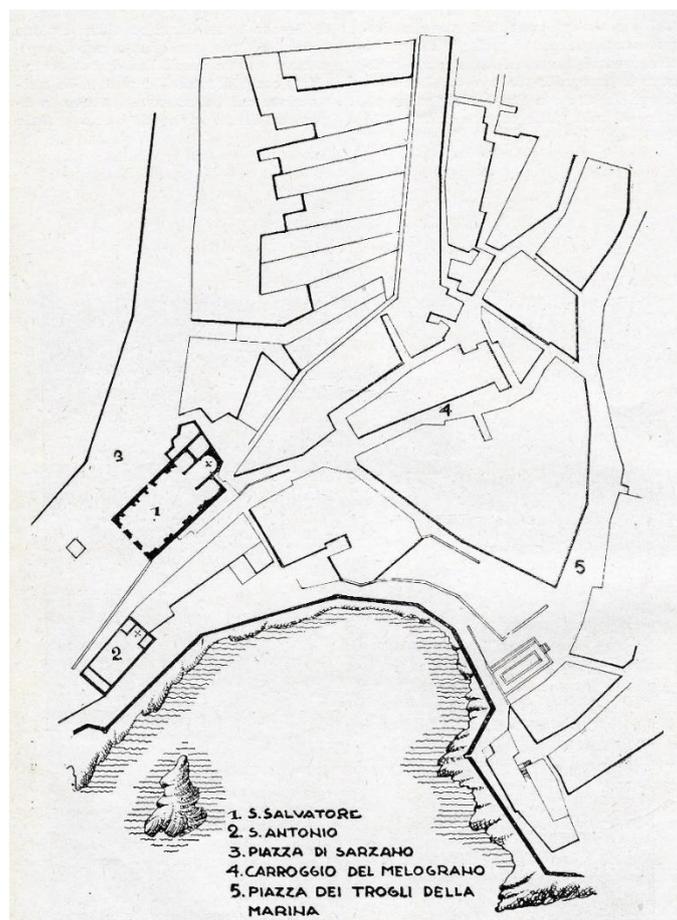
Sulle regioni finitime, prima adibite a terreni coltivati ed a ville, vennero mano a mano elevandosi degli edificii, secondo si ricava da vari documenti, di epoche diverse: vi è la domanda di Lanfranco Usodimare che chiede di fabbricare una casa vicina al mare (1251), di Melchiorre Lercari che la rinnova dopo due secoli (1469), di Agostino Piaggio (1575) che formula un'istanza in ordine ad una sua casa vicina al mare, con viridario [*giardino, ndr*], fasce, e alberi.

Soltanto nel 1552 cominciarono le mura da Carignano al Molo Vecchio; e da quell'epoca la zona venne man mano trasformandosi, come oggi la vediamo, mercé i vasti riempimenti del mare, sul quale si guadagnarono successivamente le strade, le calate ed i bacini (1877).

Delle due incisioni che seguono – la prima raffigura il tratto di spiaggia quale era prima dei ricordati riempimenti (1877), ed in cui prossimità sorge lo *Scoglio campana*, motivo preferito di parecchie canzoni dialettali.



La seconda raffigura la topografia della zona, in cui si scorge, in alto e a sinistra, il Campo pisano. È tolta dalle carte "Antica città di Genova" del Garré ed altri. Il piano è del 1656; ma, per quanto esso sia posteriore di tre secoli dall'epoca storica, aiuta, con i documenti ricordati, la ricostruzione cui ho accennato. Debbo la figura all'Ufficio civico di Storia e Belle arti e particolarmente al Castagna che collaborò alle ricerche, al Multedo che cortesemente ne curò la riproduzione.



Un bacino di carenaggio

Tutti s'ha l'idea sul che cosa sia un bacino di carenaggio: una grande conca in muratura nella quale si fanno entrare a secco le navi per raddobbarle. Ma pochi sanno quale difficoltà tecnica presenti la costruzione di un bacino, particolarmente capace per le navi moderne: ché, dovendosi costruire sotto il livello del mare, a profondità imponenti, è molto difficile difendere l'opera da infiltrazioni.

Parlo particolarmente dei bacini nel Mediterraneo.

Nei bacini collocati su mari ad alta marea, basta introdurre la nave quando le acque sono alte ed aspettare che la marea discendente lasci all'asciutto la nave. Da noi le difficoltà, come dicevo, sono molte: e ci vollero tentativi parecchi per vincerle.

Il primo bacino fu costruito nel porto di Tolone da Groignard, l'inventore delle porte natanti, con le quali si chiudono le bocche dei bacini (1774). Costò oltre venti anni di fatiche; e non poté mai funzionare, se non impiegandovi costantemente 180 uomini per tener l'acqua in rispetto.

Il secondo bacino fu pure costruito nel porto di Tolone dal Bernard (1821). Costò sette anni di lavoro: ma, malgrado vi fosse impiegata l'azione di due macchine a vapore, l'acqua a mt. 2,70 restò stazionaria, ché tanta se ne estraeva, tanta ne entrava.

Il terzo bacino, sempre a Tolone, fu costruito dal Noèl (1841). Le lunghe esperienze sulla costruzione dei fondali e sulla composizione dei smalti valsero, dopo cinque anni, a dare la voluta impermeabilità alla vasca.

I vecchi bacini genovesi

Con decreto del 21 agosto 1845 di Re Carlo Alberto, veniva approvata la costruzione di un bacino di carenaggio a Genova per le navi da guerra e mercantili. Il principe Eugenio di Carignano, in quei tempi Comandante generale della R. Marina, ne affidava il progetto e la costruzione al Colonnello del Genio Domenico Sauli che maestrevolmente disegnò ed eseguì il Bacino oggi Municipale affiancato alla Darsena.

L'opera fu incominciata nel 1847 e finita nel 1851; il bacino è lungo metri 72, largo in alto mt. 24, profondo mt. 6,75. Costo L. 2.257.013.

Considerando l'epoca in cui fu costruito, l'opera deve indubbiamente dirsi riuscita. Si pensi che lo scavo fu compiuto con le *caracche*, macchine a ruote per l'effossione [scavo, ndr] dei porti; e che per il perforamento delle mine subacquee si usarono, per la prima volta, i palombari venuti dall'Inghilterra.

Per tener nota dei varii sistemi usati nel nostro porto, debbo ricordare che nel 1860 fu costruito dall'ing. Chiavacci lungo il Molo Vecchio uno scalo di alaggio. Molti lo ricordano ancora: era un piano inclinato, che scendeva parecchi metri sott'acqua, dotato di binarii sui quali, in acconce invasature, veniva collocata e portata in secco la nave.

E debbo ancora ricordare, il Bacino galleggiante in legno, varato nel 1873, sostituito da altro in ferro che, fino all'inizio della guerra, fu in esercizio nelle acque antistanti la calata nord del Molo Vecchio.

Il nuovo bacino

Fra il 1888 ed il 1902, a complemento delle opere portuali che prendono nome dal Duca di Galliera, furono costrutti i due Bacini alle Grazie che, fino a questi ultimi anni, servirono ottimamente, e serviranno ancora, al carenaggio delle navi di portata normale.

Il Bacino n. 1 è lungo mt. 179 (ometto i centimetri), largo al coronamento mt. 29, largo al pelo d'acqua mt. 24, profondo sotto il livello del mare mt. 9,50.

Il Bacino n. 2 è lungo mt. 219, largo al coronamento mt. 25, largo al pelo d'acqua mt. 18, profondo sotto il livello del mare mt. 8,50.

Fra questi due Bacini è stato costruito il terzo inaugurato il 18 luglio scorso.

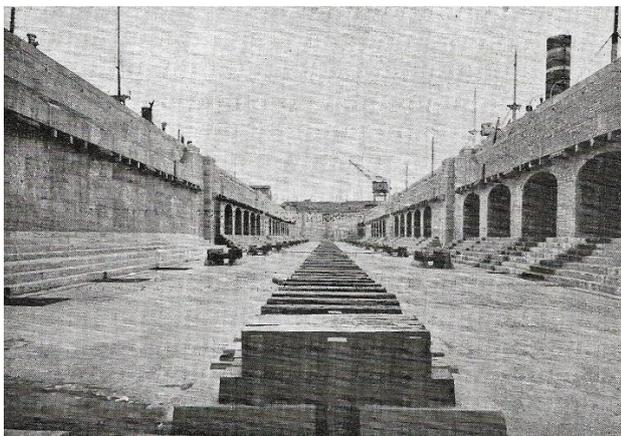
Sono trascorsi appena tre anni dal giorno in cui, con la presenza di S. M. Vittorio Emanuele III e con l'intervento di S. E. Ciano e di tutte le Autorità cittadine, si svolse la cerimonia per il primo scavo del nuovo Bacino di carenaggio, opera veramente grandiosa che a ragione può chiamarsi un prodigio della tecnica moderna.

Il nuovo Bacino fu compiuto in breve volgere di tempo, per volere dell'illustre Presidente del Consorzio ammiraglio Cagni, che ottenne le somme occorrenti, predispose i progetti, ne invigilò la costruzione.

Esso può dirsi il maggiore d'Italia ed uno dei più grandi del Mediterraneo, fra quelli destinati alle navi da commercio.

Per le sue dimensioni e per l'importanza dei mezzi di cui dispone, si trova in condizione di soddisfare alle attuali e, per molto tempo ancora, alle prevedibili

esigenze dell'armamento, perché in esso si possono carenare le più grandi navi transatlantiche che frequentano i porti italiani.



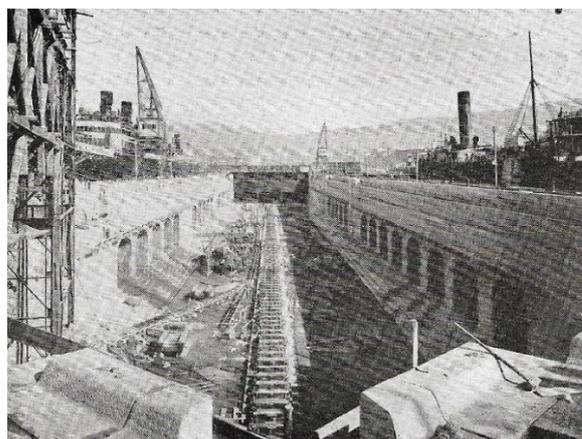
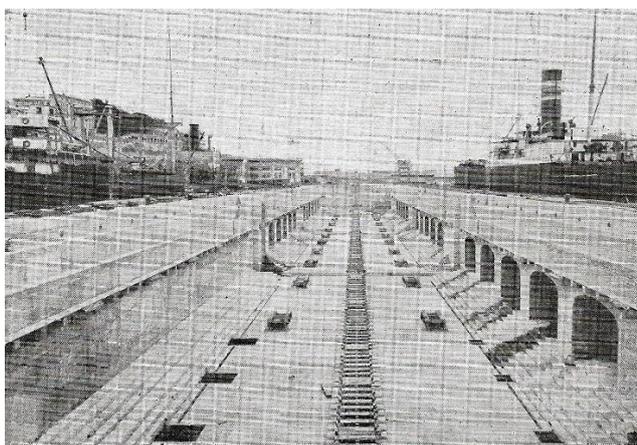
Ha la lunghezza di metri 240, la larghezza di metri 32, misurata tra le pareti interne inferiori dei muri di fiancata, e la quota della soglia esterna è di metri 11, sotto il livello del mare.

Per raggiungere quest'ultima quota e far posto alla platea si dovettero eseguire oltre a 110.000 mc. di scavo di terra, circa 40.000 m. c. di scavo in roccia; onde la platea e le fiancate del bacino poggiano completamente sulla roccia stessa.

Per la costruzione della platea e delle fiancate suddette si eseguirono oltre a 50 mila mc. di muratura in calcestruzzo cementizio con pozzolana. Complessivamente il costo del bacino si è elevato a circa 32 milioni.

Tanto il nuovo bacino, quanto il più lungo dei due attuali, sono divisibili in tre scomparti, essendoci appositi gargami [*guide verticali, ndr*] per mettere a posto le barche porta; onde vi si possono carenare più economicamente navi minori, che rappresentano per il momento la clientela più numerosa e frequente dei bacini.

Nel nuovo bacino sono poi state disposte, oltre alle taccate centrali, anche taccate laterali per sostenere su ampii e ripartiti appoggi le grandi navi, la cui sezione maestra tende sempre più ad avvicinarsi alla forma rettangolare. Si otterranno per tal modo sforzi più equilibrati nelle strutture dei grandi bastimenti in confronto col sistema ordinario d'appoggio che avviene esclusivamente lungo le taccate centrali.



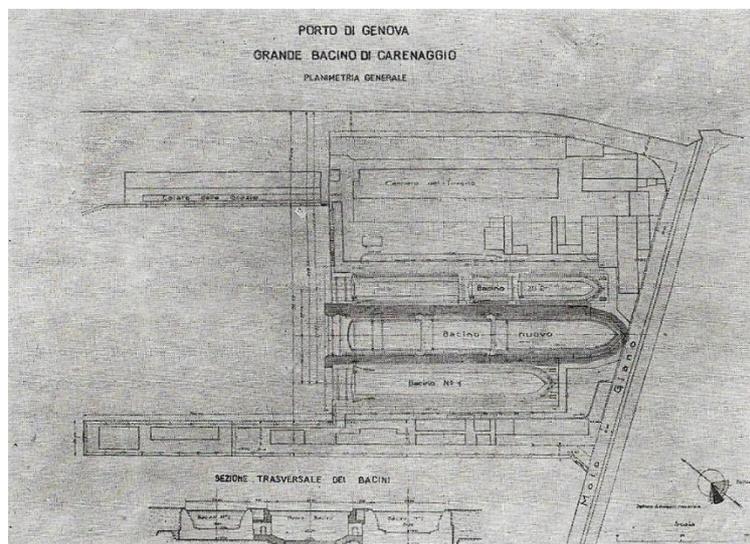
Il complesso dei bacini di carenaggio è servito da un unico impianto d'esaurimento col quale però, con accorta disposizione di saracinesche, è possibile effettuare l'esaurimento separatamente dei tre bacini colla massima celerità. Infatti l'impianto stesso è costituito da quattro pompe della portata di nove milioni di litri l'ora, onde il nuovo grande bacino completamente pieno d'acqua può essere vuotato in due ore e mezza.

Le quattro pompe sono direttamente accoppiate a quattro motori asincroni della potenza di 500 H. P. ciascuno, alimentati da apposito impianto di trasformazione.

Numerosi servizi sussidiari si sono pure installati per l'adescamento delle pompe, per l'esaurimento completo dei bacini, per la manovra delle saracinesche che permettono l'esercizio simultaneo o separato delle vasche, e per la ventilazione del locale che contiene tutto l'impianto, e che è ricavato in una fiancata fra il bacino nuovo ed uno degli esistenti.

Sulle fiancate tra il nuovo ed i vecchi bacini corrono due gru rapide della portata massima di 3 tonnellate e trovano sede due capaci cunicoli, che, oltre a contenere le linee per l'alimentazione delle gru, sono adibiti a contenere le tubazioni di aria compressa ed i cavi per il trasporto della energia elettrica. Completa l'insieme dei bacini un accurato impianto di illuminazione delle fiancate e del piazzale dei bacini stessi, in modo che con impianti sussidiari a bordo delle navi sia reso facile anche il lavoro notturno.

I disegni che qui riproduco porgono un'idea del bacino che s'adima [scende verso in basso, ngr] fra i due esistenti.



Le difficoltà superate

A cose finite, possiamo renderci conto delle difficoltà superate.

Quando si pensò al grande bacino, si vide subito che nell'angusta zona portuale mancava l'area: si era pensato di farlo alla foce del Polcevera, ma molti anni ancora occorreivano prima che il porto arrivasse a quel punto: e si era pensato di farlo nell'angolo fra il Molo Giano ed il Molo Guardiano, ma l'opera si

sarebbe dovuta eseguire in mare aperto, ed avrebbe richiesto tempo e somme imponenti.

Fu a questo punto che la Ditta, la quale aveva costruito i vecchi bacini al Giano, ebbe la felice idea di proporre che il nuovo bacino si dovesse costruire in mezzo, fra i due bacini esistenti.

In termini brevi, la proposta consisteva nel giovare dei vecchi bacini come di due fianchi di una grande tura (*un batardeau*) che aveva invece permeabili le due testate, verso l'imboccatura, cioè, e verso l'emiciclo. Invero, verso l'imboccatura il muro che congiungeva la testata dei vecchi bacini era di costruzione ordinaria, non stagna, né d'altra parte avrebbe avuto sezione sufficiente per sostenere da una faccia sola la spinta dell'acqua. Verso l'emiciclo la zona chiusa da una scogliera su cui è imbasata la infrastruttura del Molo Giano.

Per compiere la cintura stagna si proponeva dunque di eseguire dal lato dell'ingresso, in anticipo sul rimanente, il gargame esterno per la porta con la sua soglia, e applicarvi la porta; dal lato opposto di congiungere fianchi e platea dei vecchi bacini per mezzo di cassoni perduti in cemento armato, raggiungenti il fondo roccioso. Ciò fatto, si sarebbe potuto eseguire lo scavo a cielo scoperto, e all'asciutto per mezzo di ordinari esaurimenti.

La concezione era ben inquadrata; ma naturalmente riusciva non priva di rischi. Intanto essa faceva fidanza sopra un'ottima costruzione dei vecchi bacini, e in questo una certa tranquillità era data dall'essere la stessa ditta a fare la proposta nuova, che possedeva tutti i dati dell'antica costruzione.

Ma, oltre a questa necessaria ipotesi, intervenivano considerazioni d'ordine strettamente tecnico che facevano ritenere la soluzione possibile solo in quanto sostenuta da uno studio preliminare rigoroso e da una costruzione accuratissima.

Intanto, oltre a far la vasca nuova, era ben necessario non guastare nulla dei bacini precedenti, i quali avrebbero dovuto anche continuare il loro esercizio durante il nuovo lavoro. E lo scavare la zona interposta, portava naturalmente a un radicale turbamento dell'attuale equilibrio statico dei vecchi bacini, le cui fiancate venivano ad essere esonerate dalla spinta della terra e dell'acqua da una parte di ciascun bacino, rimanendo l'altro fianco nelle condizioni attuali di sollecitazioni esterne.

I provvedimenti e gli accorgimenti tecnici atti ad evitare le conseguenze di questa alterazione delle condizioni statiche furono proposti e studiati dai costruttori, e dai tecnici del Consorzio, sia per quanto riguarda la costruzione esistente, sia – e il problema qui riusciva molto più complesso – per il periodo dell'esecuzione dei lavori.

Non lievi né facili, né prive di elementi difficilmente ponderabili furono queste provvidenze, ma per merito principale del Comm. Ing. Ariberto Albertazzi, le difficoltà vennero brillantemente superate e il risultato ha dimostrato la razionalità delle previsioni e del modo geniale di esecuzione del lavoro.

Dovrei ancora parlare delle difficoltà che presentò la chiusura.

Chi non è tecnico difficilmente comprende come essa avvenga. Si abbia presente che la forma della bocca di un bacino è quella di un trapezio, la cui

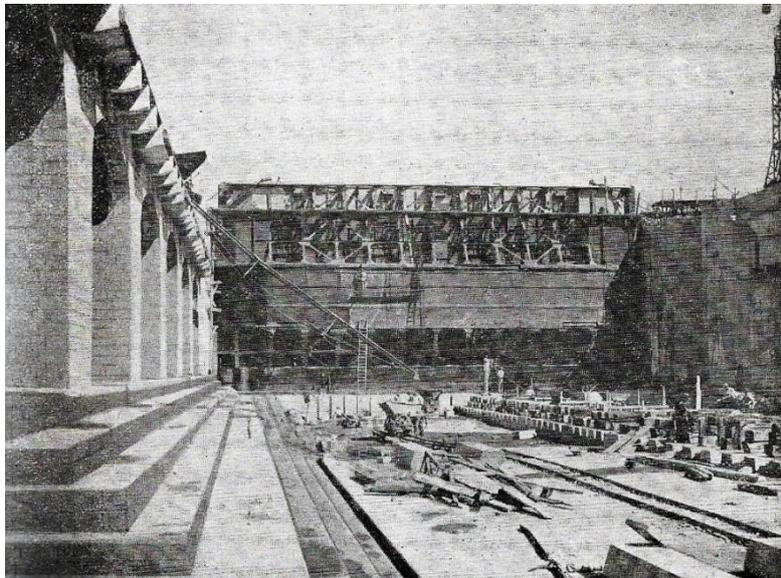
base maggiore è al livello delle acque, la minore si appoggia sul fondo. Si abbia presente che lungo la bocca corre una scanellatura, un incastro profondo. Si abbia presente che la porta è costituita da un galleggiante piatto, il quale esso pure ha la forma di un trapezio che si adatta, per spessore, agli incastri che sono nella bocca del bacino.

Quando si vuole chiudere il bacino, la porta galleggiante si porta sopra gli incastri, si riempie d'acqua, facendola affondare per modo che il bacino resti chiuso: quando si vuole aprire il bacino, la porta si vuota col mezzo di pompe, riducendola di nuovo a galleggiare.

L'idea genialissima sorse, come ho accennato, nel Groignard. Ma la sua porta aveva due chiglie, due battenti; ciò la rendeva poco stabile e di uso difficile. Fu il Pestel a sostituire una porta sola.

La modestia della parola non tolga valore all'importanza della costruzione, la quale è costata qualche cosa come un paio di milioni.

La figura rappresenta la porta del Nuovo Bacino.



Dovrei ancora tener parola delle difficoltà che presenta l'esercizio industriale, o commerciale che voglia dirsi. Alludo alla lotta di concorrenza che la nuova opera dovrà combattere per conquistare la preferenza sugli altri bacini internazionali.

Nessun dubbio che le navi straniere vi troveranno una preferibile ospitalità, e nessun dubbio che le navi nazionali vi faranno il normale carenaggio.

Ma, oltre e fuori le leggi ed i decreti, lo scopo sarà meno faticosamente raggiunto, quando sia in tutti un po' di civismo: intendo un po' d'amore alle cose nostre, per cui mezzo soltanto esse crescono prosperose ed utili ai privati ed al paese.

La Darsena

Articolo a firma Ing. Carlo De Marini pubblicato sul bollettino n° 6 – Settembre 1928

“Pochi” sono i genovesi, fatta eccezione per la gente di mare e per i negozianti di stock-fish (merluzzo seccato all’aria) e di baccalà (merluzzo salato), che sanno che cosa sia la darsena e quale sia stato il suo passato.

Son molti è vero quei genovesi che non conoscono le cose nostre ma non sono però la maggioranza dei cittadini della Superba perché noi genovesi non rappresentiamo che circa il 45 per cento della popolazione totale mentre il 55 per cento è dato dai “foresti” dall’Alpi al Lilibeo con una sensibile percentuale di ultramontani.

Non sarà cosa vana dare alcuni cenni sulle nostre darsene di cui quella più antica ed uno scalo di alaggio sono scomparsi per far posto alle grandi calate. La città stretta fra i monti e il mare ha dovuto prendere a quest’ultimo il posto per le calate indispensabili ai suoi traffici marittimi.

Le denominazioni arsenale, darsena e mandraccio per il passato non furono ben definite come non lo sono anche tanto al presente. Sarà quindi utile se preciseremo che:

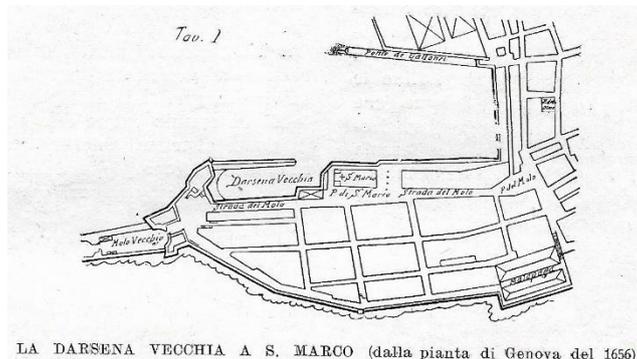
“arsenale” è quello specchio d’acqua contornato da edifici, scali, magazzini etc. per le costruzioni, allestimenti, armamenti, ed eventuali riparazioni e trasformazioni delle navi.

“darsena” nel passato era quello specchio acqueo dove le navi stavano all’ancoraggio sicure da ogni colpo di mano nemico e potevano attendere tranquillamente il momento della partenza provvedendo alle cure necessarie per la manutenzione degli scafi. I Romani indicavano con la parola “navalia” l’arsenale e con “angiportus” la darsena.

“mandraccio” era quella parte del porto dove le acque conservavano la massima tranquillità; il suo nome deriva dal detto: i bastimenti sono sicuri come mandre nell’ovile.

Rare sono le notizie giunte sino a noi della prima darsena che era situata presso la chiesa di San Marco: sappiamo che da questa partirono nel 1088 le flotte dei confederali della prima lega italica contro Timino di Mehedra, poi le flotte dei crociati e le spedizioni di Almaria e Tortosa che furono ricordate in una lapide delle due che i Consoli murarono alla Porta Soprana nel 1155. La epigrafe volta in italiano dice: con le armi del mio popolo fu fin qui combattuto in Africa – dopo le parti dell’Asia e di qui in poi in tutta la Spagna – presi Almaria e soggiogai Tortosa – dopo sette anni dell’assoggettamento di questa e dopo 8 di

quella Io Genova fabbricai questa difesa prima – del dodicesimo centenario con undici volte cento e altrettanto volte cinque – nell’anno dopo l’almo Parto della Veneranda Vergine.



LA DARSENA VECCHIA A S. MARCO (dalla pianta di Genova del 1656).

Nell’antica chiesa di S. Marco esisteva una sala per il ricevimento dei capitani e si hanno pure notizie di alcuni i quali, anziché in detta chiesa, fecero eccezionalmente la cerimonia in S. Lorenzo.

L’idea di una nuova darsena più ampia e sicura può essere sorta dopo che gli architetti Gian Bono Cortese e Giovanni di Castello costruirono nel 1135 delle mura di difesa in seguito alle minacce di Barbarossa.

Secondo gli annali del Giustiniani e dell’Accinelli, nel 1283 il capitano genovese Tommaso Spinola con 34 galere sconfisse presso la Sardegna un’armata Pisana. Il bottino fu di 930 prigionieri e di parecchie navi alle quali furono predate 28000 marche d’argento delle quali 10.000 si dettero all’opera della darsena che era già in costruzione fuori delle porte dei Vacca (dal nome di una famiglia proprietaria di quei pressi). A detta darsena nel 1312 per opera di Domenico Salvago e Giovanni Merello architetti del Porto e del Molo venne aggiunta una torre nella quale venne murata la seguente epigrafe:

MCCCXII Regnante D. Enrico Romanorum Imperatore Semper Augusto Dominicus Selvaticus Et Joannes Merellus Operarii Portus Et Moduli Fecerunt Fieri Juxta Locum Istum Profundum Palmis XIV Turrim Que Fuit Per Girum Canne CLXXIII Jacopo Merino Existente Consiliario Dictis Operis (1312 Regnando D. Enrico Imperatore sempre augusto dei Romani gli Architetti del Porto e del Molo Domenico Selvatico e Giovanni Merello, presso questo luogo profondo palmi 14 fecero fare una torre che fu di palmi 173. Assisteva come consigliere a questa opera Jacopo Merino).

Nell’anno 1363 sotto la direzione di Percivalle de Marini e Carlotto de Lorenzi furono costruite due palizzate e quindi un molo per cingere lo specchio d’acqua che allora prese il nome di “Darsena nuova alla Porta dei Vacca” per distinguerla da quella più antica di S. Marco a cui si diede l’appellativo di “vecchia”.

Nel 1402 da Adriano Grimaldi e Carlo e Pietro Cicogna ne furono aggiunte altre due e venne continuato il muro.

Nel 1416 il Doge Tommaso da Campofregoso, rinomato per la sua munificenza, avendo già donato per alleggerire le gravezze della patria 60.000 ducati d’oro ed avendo pure impegnato i più preziosi arredi di sua proprietà per preparar una grossa armata contro Alfonso d’Aragona, faceva riparare e pulire la

darsena, chiuso lo sbocco con una palizzata, dopo averne vuotata l'acqua con una macchina munita di una grande ruota girante ed avente numerosi vasi capaci di 5 mezzaruole (800 litri) e mercé pure 27 cicogne per le quali lavoravano 800 persone notte e giorno.



VEDUTA DELLA DARSENA NUOVA COME ERA ALLA FINE DEL SECOLO XV (dal quadro detto del Grassi).

Fece pure costruire un muro sotto la via pubblica lungo 190 cubiti e alto 10 e un altro verso le muraglie vecchie lungo 60 cubiti. La cura dei lavori venne attribuita a Battista Mazzures, Gabriele Senestrario e Gaspare Vivaldi.

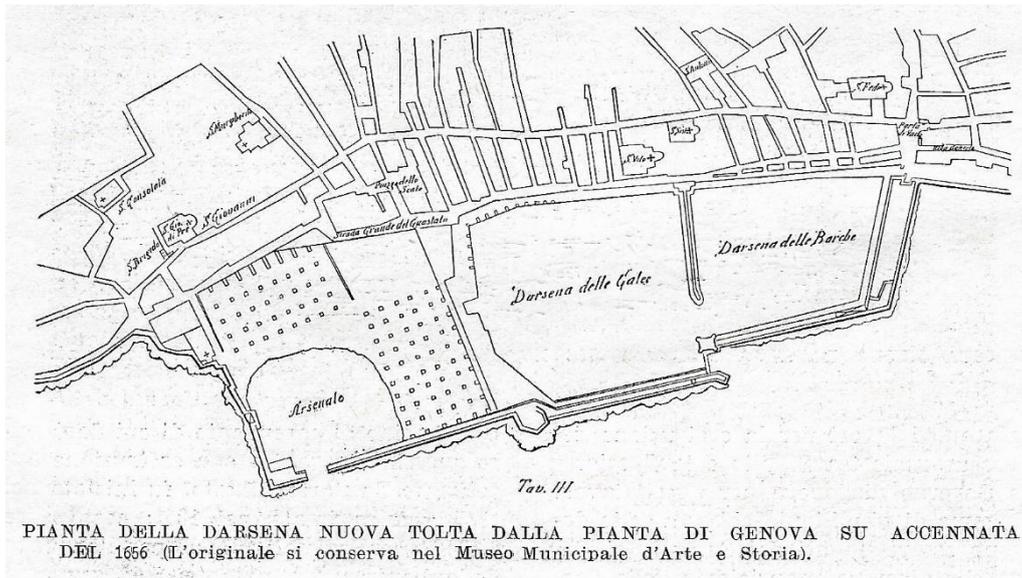
Alcuni anni dopo, peggiorate le condizioni della darsena, il Governo con decreto 18 dicembre 1440 ne affidava la cura e il regime ai Padri del Comune, con piena facoltà di spendere quanto occorresse per gli opportuni restauri.

Nel 1516 si faceva pulire e nel 1520 si costruiva un altro muro verso ponente.

Nel 1545 dai Padri del Comune la darsena fu ristorata e a ricordo dell'avvenimento venne sovrapposta una targa con la seguente iscrizione in elegantissimo latino dettata da Iacopo Bonfadio:

Hunc Portum Magno Aggere Diuturna Maris Terraeque – Colluvie Oppletum Cuniculosque – Gaspar Grimaldus Bracellus Paulus Saulius Casanova – Et Cataneus Pinellus Aediles Summa Diligentia Purgatos – Mensibus Circiter Quattuor Reddiderunt Aversisque Alio – Cloacis Duro Topho Scopulosque Effractis Ripis – Eleganter Erectis Aqua In Altitudinem Palmorum – Tredecim Fosso Alveo Introductam Tutissimam – Navibus Stationem Praestiterunt – Anno MDXXXV - XX Julii.

La traduzione è: Gaspare Grimaldi, Paolo Bracello, Saulio Casanova e Cattaneo Pinelli edili in circa 4 mesi con somma diligenza, con una grande opera murale consegnarono sgombrato questo porto riempito continuamente di colluvie, di mare e di terra e i canali e girate altrove le cloache, rotti gli scogli e il duro tufo, costruiti elegantemente gli argini, introdotta l'acqua per un'altezza di 13 palmi dal fondo del fosso, resero sicurissima la stazione per le navi. Anno 1545 - 20 luglio.



Dopo di ciò venne il tempo in cui la nostra marina languì. Dopo Carlo V le nazioni d'Europa salirono tutte in grandezza. Sotto Carlo VIII, Luigi XII e Francesco I la Francia non ostante i suoi scontri sfortunati con l'Impero si consolidò e il suo popolo si unì e acquistò valore. L'Inghilterra sotto Enrico VII e VIII ebbe molto onore e potenza e perfino le province unite d'Olanda e la Spagna (che da Noi era stata fatta grande) spadroneggiarono sui mari. Genova e Venezia non più arbitre dell'universale commercio furono costrette a difendere da sole i possessi di Levante che poi perdettero nell'ineguale cimento contro tutta la forza dell'Impero Ottomano.

Erano dunque passati i tempi di Oberto, Pagano, Luciano, Pietro, Andrea Filippino e Gian Andrea D'Oria di Tommaso Spinola di Egidio Boccanegra di Simone Vignoso di Pietro e Giovanni Fregoso di Biagio Assereto e di Colombo. Nei secoli seguenti vennero fatte alcune riparazioni alla darsena e specialmente nel 1769 anno in cui si procedette alla espurgazione del fondo con le "bette" ed anni dopo con la macchina detta "mondonuovo" per togliere il putridume che emanava cattivi odori e cagione come credevasi delle malattie sviluppate fra le ciurme delle galere ivi ancorate. È utile rammentare che la ciurma delle galere era formata dai condannati ai lavori forzati e dai prigionieri di guerra e dai volontari vendutisi (bonaegia) che durante l'inverno venivano fatti lavorare nelle frequenti opere di scavo e manutenzione della darsena.

La nostra darsena veniva infine messa a sacco dagli Inglesi nel 1814 e diventava deserto il posto dal quale partirono quelle galere che sconfissero Pisa, Venezia, Cipro e il Re con tutti i Principi di Aragona, che sconfissero tante volte i Catalani e bersagliarono il cuore dello stato Ottomano costringendolo a venerazione ed obbedienza.

Ma presto tal deserto si mutò in florido e ubertoso terreno e dov'era la morte e sconfitta balenò gioia, vita e vittoria. Sotto Vittorio Emanuele I la nostra marina ebbe un capo assai intelligente nel Conte Ammiraglio Des-Geneyts il quale rinnovò le glorie dei D'Oria e di Colombo. Avendo il Bey di Tripoli imposte alcune regalie ed essendo rimasti vani gli sforzi di Napoli e dell'America di ridurre la prepotenza Algerina partì una flottiglia dai nostri porti e sotto Tripoli

incendiò un Brick nemico. Impaurito l'imbelle Signore scese ad accordi. L'Europa meravigliata vide in quel fatto eroico il risorgimento di un temuto valore e la poesia cantò il fatto e ai trionfi della Meloria, di Curzola, della Morea, della Sapienza, di Cipro e di Ponza equiparò quello di Tripoli.

Il prelodato Ammiraglio creò con opera animatrice tutto il fianco destro della darsena di allora, ovvero l'arsenale, che destò in quel tempo grande ammirazione.

Verso la fine del regno di Re Vittorio Emanuele I l'abate Gagliuffi dettava una iscrizione da mettersi sulla porta a destra della Batteria della Campanetta a perenne ricordo degli utili e magnifici ristori ed accrescimenti fatti alla nostra darsena.

Essa e la seguente:

Rex Victorius Emanuel
Naviglis Militaris Recipiendis
Additum stationem Armamentarium
Ampliavit Et Muniit

(Re Vittorio Emanuele ampliò e fortificò la stazione aggiunto l'arsenale per accogliere le navi regie).

Fin al secolo XVIII la darsena comprendeva 3 bacini separati dei quali il più orientale era usato come scalo mercantile ed era chiamato darsena del vino e delle barche. Seguiva la darsena delle galere ed ultimo si trovava l'arsenale. Ma dopo questo secolo le galere cedettero il posto al nuovo tipo di navi da guerra e perciò la loro darsena, non essendo più adatta allo scopo, venne adibita a scopi commerciali.

In una relazione presentata nel 1851 al Consiglio Comunale di Genova dal Consigliere Brussolino veniva fatto rilevare come la darsena non fosse di sicuro rifugio per le navi da guerra neppure in tempo di pace e la necessità di trasformarla a scopi unicamente commerciali.

Le trattative col Parlamento Subalpino furono lunghe ed ostacolate dalla guerra ed ebbero termine nel 1861 anno in cui si iniziarono i lavori per la costruzione del nuovo arsenale fra S. Vito e la Spezia.

Il Governo disponeva per questi lavori la somma di 4-5 milioni dei quali sette dovevano essere pagati dal Comune di Genova che diveniva proprietario della darsena, del bacino di carenaggio e del cantiere della Foce. Il Comune però non ne sborsò che L. 1.685.040 in seguito ad una convenzione stipulata fra il munifico Duca di Galliera Raffaele De Ferrari e il R. Governo. Fu obbligato tuttavia a cedere senza compenso le aree e a contribuire alle spese per la costruzione delle dogane.

Presentemente la darsena è suddivisa in Deposito Doganale, Sezione di Deposito Franco e Deposito Civico. I suoi fabbricati sono distinti nei quartieri di Tabarca, Caffa, Metellino, Famagosta, Cembalo, Cembalo piccolo, Galata e Scio. I magazzini che sono nei fabbricati comunicano fra loro con spaziosi corridoi e per salire sui loro piani superiori vi sono comode scale di servizio e ascensori.

Complessivamente hanno una superficie di mq. 37.191 oltre a mq. 8.017 fra corridoi e terrazzi.

All'entrata della darsena trovasi il vecchio bacino di carenaggio di cui darò pure qualche cenno. La sua costruzione, autorizzata da Carlo Alberto, fu iniziata nel 1845 e fu ultimata nel 1851; costò lire 2.790.000 delle quali 250.000 per l'acquisto della barca porta natante. La seguente lapide posta nel fabbricato annesso ne ricorda gli artefici e i promotori:

Classium Pro Re
Topho Effosso Concluso Mare
Kar Albertus Re
Eugenius Sabaudiae Moderator Classium
Constituebant
Damianus Marcellus Sauli Genuensis
Volebat Consumabat
Ab An. MDCCCXLVII Ad MDCCCLI

(scavato il fosso e chiuso il mare – il Re Carlo Alberto – ed Eugenio di Savoia capo delle milizie – decretavano – Marcello D. Sauli genovese – portava a compimento – dall'anno 1847 al 1851).

Dal 1870 al 1909 venne esercitato dal Comune benché molti privati concorressero per averlo in affitto. Venne poi affittato alla ditta Nicolò Odero e C. per il canone annuo di L. 14.500 con l'obbligo alla ditta di provvedere alle spese di un nuovo macchinario per il prosciugamento.

L'estensione prossima delle franchigie doganali a tutto il porto avrà reso perplessi i singoli esercenti industrie nel deposito franco e in parte della darsena per il timore che il beneficio generale possa in qualche modo diminuire quello particolare. Vani timori. Quando il porto franco sarà un fatto compiuto sorgeranno nuovi lavori e nuove industrie senza danneggiare le esistenti. Noi Italiani presi personalmente siamo in generale dotati di una certa genialità superiore a quella degli stranieri ma purtroppo in fatto di collettività e di associazione lasciamo molto a desiderare.

Ad ogni modo è da sperare che la rinnovata coscienza nazionale possa gradatamente colmare questa lacuna.

Le tre tavole che illustrano l'articolo dell'ing. De Marini furono eseguite con rara maestria dalla sig.na pittrice prof. Margherita Oberti, già tanto benemerita di questa Rivista.