

A COMPAGNA odV

Per leggere le “newsletter” precedenti
seguire il link

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



I GRANDI LAVORI DEL PORTO

La stazione marittima di Ponte dei Mille

Articolo a firma Seaman, pubblicato sul bollettino n° 4 – luglio 1928

Il grande programma che S. E. l’Ammiraglio Cagni ha ideato per accelerare il mirabile sviluppo del porto di Genova va celermente attuandosi, come possono constatare quanti si interessano alla nostra vita portuale.

Non ultimo fra gli imponenti lavori destinati a fare di Genova il primo porto mediterraneo, il progetto della nuova stazione marittima al ponte dei Mille, va gradualmente attuandosi, cosicché quanti giungeranno fra noi dalle lontane Americhe ammireranno tra poco il grande edificio compiuto e riceveranno la più lusinghiera impressione della genialità e praticità italiana. È quindi interessante il conoscere nei suoi particolari la struttura del nuovo edificio, i servizi che vi si svolgono, i criteri seguiti dagli ideatori per provvedere ai bisogni dei passeggeri e delle navi, e, cosa non meno importante, l’aspetto esterno e le comodità interne della stazione che, per essere nel centro del porto e luogo di sosta dei viaggiatori, non poteva non essere considerata e studiata sotto i punti di vista dell’estetica, dell’arte e del comfort.

Perché, come è noto, la vecchia stazione, costituita da un baraccone in legno e sorta fin dal 1853, sebbene fosse stata definita in quell’epoca “opera prodigiosa”, per il porto di Genova, quale è stata fino ad oggi, oltreché assolutamente inadeguata ai bisogni, era anche ridotta in tristissime condizioni.

Si pensi allo sviluppo della nostra marina mercantile in questi ultimi anni, all’impulso dato dalle nostre maggiori società di navigazione per la costruzione di colossali piroscafi di gran lusso, dotati di magnifici saloni, capolavori dell’arte e del buon gusto; si pensi anche all’importanza che oggi il Governo dà ai problemi emigratorii, connessi ad una accresciuta dignità dei nostri emigranti; e sarà facile il rilevare quale terribile contrasto esistesse fra i due

termini, nave e stazione. Il viaggiatore, italiano o straniero, che scendeva da un ambiente di bellezza e di comodità, passava di colpo, al suo primo arrivo in Italia, in un luogo ben poco confortevole e ben poco estetico.

Di qui la necessità impellente di provvedere alla costruzione di un nuovo grande edificio, di riunirvi tutti i servizi attinenti alle partenze ed agli arrivi dei piroscafi pei passeggeri; di rendere il ponte dei Mille capace dell'accosto dei più lunghi transatlantici; di organizzare l'importante e delicato servizio dell'imbarco e sbarco dei passeggeri di classe e degli emigranti e quello dei bagagli, che non poche proteste aveva in passato sollevate in patria e fuori.



VEDUTA GENERALE DEL FABBRICATO

Già si sa come sia stato provveduto egregiamente a quest'ultima bisogna colla creazione di una società anonima, l'“Espresso Bagagli” costituitasi fra le Società di Navigazione sedenti in Genova e che cura il carico e lo scarico dei bagagli, la loro custodia, il loro inoltro in città e alle stazioni ferroviarie; nonché con una più accurata organizzazione, selezione e disciplina del personale di fatica addetto ai servizi di trasporto.

La nuova grande stazione Marittima, collegata colla città e colla stazione ferroviaria è un'opera di indiscutibile grandiosità e bellezza che si può dire, ad onore di Genova e del suo porto, la più monumentale, la più ricca e la più moderna del mondo.

In essa i passeggeri trovano, se italiani, la soddisfazione per quanto di moderno e di utile sa compiere il primo porto d'Italia, capo linea massimo delle rotte per le Americhe, l'Egitto e l'Oriente; se stranieri hanno modo di constatare gli sforzi che l'Italia compie per migliorare e mantenere all'altezza dei tempi i suoi servizi marittimi.

Allo scopo di soddisfare alle esigenze delle differenti operazioni di sbarco ed imbarco, i lavori vennero eseguiti in modo da permettere che la maggior parte del movimento passeggeri si compia non sul piano di calata, ma su di un piano elevato circa m. 6,50 sulla calata stessa. Tale sistemazione, resa ormai indispensabile dalla maggiore altezza del piano di coperta dei nuovi piroscafi, è tanto più indicata sul ponte dei Mille, in seguito alla progettata costruzione

di binarii lungo l'asse del Ponte, i quali se occupati da un treno stazionante, turberebbero notevolmente il transito dei pedoni e bagagli, nel senso trasversale, qualora il servizio dovesse invece esplicarsi sul piano di calata.



TESTATA LATO OVEST CON PENSILINA DI SBARCO

Conseguentemente venne progettata, e trovasi in corso di esecuzione, la costruzione di un viadotto che unirà direttamente il primo piano dell'edificio con Piazza Principe, rendendo facile e dirette le comunicazioni tra la Stazione Marittima e la città e la stazione ferroviaria di P. Principe.

Non è qui fuori luogo accennare ad un ulteriore perfezionamento delle comunicazioni con detta stazione ferroviaria e che potrà in seguito essere adottato. Esso consisterebbe nel costruire di fianco alla scala che da via Doria mette a via C. Alberto un sottopassaggio, del tipo di quelli usati nelle stazioni ferroviarie, che permetterebbe di comunicare direttamente con l'interno della stazione medesima.

Pel miglior disimpegno dei differenti servizi sul ponte dei Mille si è stabilito di destinare agli arrivi i due accosti di ponente, riservando alle partenze quelli di levante.

Questa disposizione, da osservarsi in via generale, non implica in se stessa che non si possa derogarvi in casi eccezionali di arrivi o partenze simultanee di più di due navi, essendosi provveduto con speciali disposizioni dei locali alla possibilità del disimpegno di tutti i relativi servizi, anche in questa eventualità. Lungo l'asse del ponte saranno disposti due binarii allacciati con la Galleria di San Tommaso, ed un altro tratto di binarii, collegato mediante piattaforma con S. Limbania, sarà disposto sul lato di ponente; mentre i primi sarebbero al servizio viaggiatori, l'ultimo dovrebbe essere adibito al servizio pacchi postali e colli o bagagli degli emigranti.

Parallelamente ai binari centrali si è riservato lo spazio per due strade carraie larghe m. 7.00 che mettono alle calate dello sporgente ed alla testata del ponte. Il viadotto, di cui abbiamo parlato, si stacca da piazza Principe e passando al disopra delle strade carraie e binarii esistenti mette ad un piazzale elevato delle

dimensioni di m. 48 per m. 38 contornato da porticati lunghesso tre dei suoi lati.

Il viadotto venne progettato della larghezza di m. 12 con marciapiedi e risulta della lunghezza in cifra tonda di m. 160.

Le vetture e gli omnibus degli alberghi potranno comodamente e direttamente recarsi o venire dal piazzale elevato che sarebbe destinato al loro stazionamento.

Il viadotto, il cui asse corrisponde con quello di ponte dei Mille, s'allarga notevolmente verso il suo sbocco in piazza Principe: questa disposizione oltre che rendere più facile le comunicazioni con le diverse parti della città, rende decoroso l'ingresso in Genova e dà maggior rilievo al monumento del Duca di Galliera esistente sulla piazza.

Il viadotto è sostenuto da sei coppie di pile e molteplici pilastri; nella parte più a monte ha una leggera pendenza (1,73 per cento, verso mare).

L'accesso pedonale al viadotto dal piano di calata può avere luogo fuori cinta mediante una scala collocata all'estremo nord del fabbricato a levante ed attraverso il piazzale elevato oppure entro cinta, mediante la scala a piedi della rampa Rubattino. Al campo centrale fanno seguito due porticati, già eseguiti con sovrapposta galleria, che si estendono fino alla testata. Questi porticati e gallerie hanno lo scopo di creare comunicazioni riparate dalle intemperie tra gli edifici ed i punti d'imbarco e sbarco lungo lo sporgente e le banchine ferroviarie.

La parte principale della costruzione è costituita da tre corpi di fabbrica, a due piani oltre il terreno, il primo lungo la banchina di ponente, il secondo lungo la banchina di levante, ed il terzo centrale.

Essi sono congiunti tra loro nei piani superiori mediante il piazzale delle vetture e mediante due corpi di fabbrica trasversali.



FABBRICATO LATO OVEST

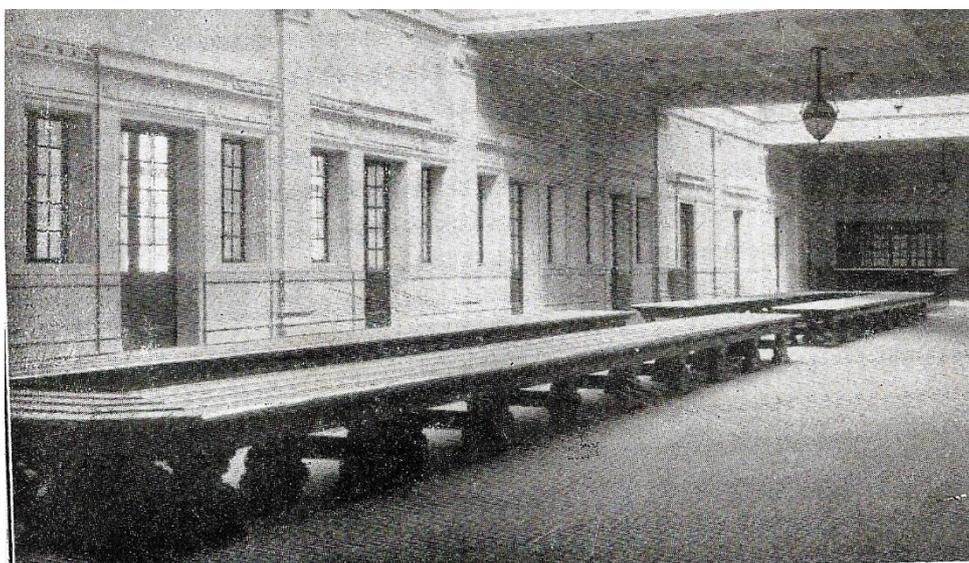
Il fabbricato dal lato di ponente è da tempo ultimato ed arredato e in esso già funzionano i principali servizi della nuova Stazione. Del corpo centrale più

della metà è stata ormai compiuta ed è pure in corso, procedendo con quella celerità che caratterizza l'esecuzione di tutte le opere compiute sotto la presidenza di S. E. Cagni, la costruzione del viadotto.

L'avamposto centrale della Stazione marittima di ponte dei Mille è destinato, in collegamento coi due corpi di fabbrica anzi accennati e col costruendo viadotto, a costituire l'insieme della Stazione ed in particolare dovrà funzionare come corridoio di accesso dai piroscafi ai locali centrali della Stazione stessa, e, a pian terreno, come punto di sosta dei treni speciali adibiti al servizio dei passeggeri in arrivo ed in partenza. Di qui la ragione della sua forma, che, nella navata centrale, è fatta a modo di stazione ferroviaria. Del resto la prospettiva dell'insieme può dare una sufficiente idea del complesso organico della nuova stazione marittima, e della destinazione dell'avancorpo in parola.

Scopo del porticato di cui dianzi è cenno si è quello di creare una comunicazione al riparo dalle intemperie tra i punti di sbarco ed imbarco lungo lo sporgente e la banchina ferroviaria. Il corpo di fabbricato che dovrà sorgere sulla banchina a levante conterrà al piano terreno il deposito dei bagagli in custodia e di quelli abbandonati, la sala per gli emigranti, quella per le disinfezioni, l'Ufficio di Capitaneria, il porticato per gli imbarchi della terza classe.

Al primo piano saranno allogati la posta, il ristorante, la sala delle visite, gli uffici sanitari e marittimi consortili, ecc.



SALA VISITA DOGANALE 1^a CLASSE

Al secondo piano troveranno posto i servizi di emigrazione e verranno costruiti alcuni alloggi, nonché una sala per esposizioni. Il corpo di fabbrica già costruito verso ponente contiene al pianterreno i magazzini, gli uffici ferroviari, e quelli doganali di terza classe, sale d'aspetto e uffici postali; al primo piano la sala per le visite doganali di classe, le sale d'aspetto di prima e seconda classe e la galleria di sbarco, mentre al secondo piano si trovano diversi uffici consortili e le sale per esposizioni. Il corpo centrale del fabbricato è destinato ad ospitare al piano terreno il porticato per la banchina ferroviaria; mentre al primo piano vi sarà un atrio comune, un atrio per i passeggeri di classe, il ristorante, le sale

d'aspetto per la visita sanitaria, la sala di scrittura, l'ufficio postale telegrafico, gli uffici delle diverse Compagnie di navigazione, gli uffici per il cambio delle valute.

Il progetto della Stazione è dovuto allo studio dell'Ing. Comm. Ariberto Albertazzi, Direttore Generale dei lavori del porto, e l'esecuzione è affidata al conte Ing. Federico Tornielli di Crestivolant.

La organizzazione di tutti i servizi in questo grandioso impianto e il loro coordinamento sono affidati al "Comando della Stazione Marittima Passeggeri del Ponte dei Mille" istituito con decreto consortile 5 gennaio 1927.

Questo Comando deve provvedere in modo che tutto proceda con perfetta regolarità; compito invero assai delicato, sia per il numero e la diversità degli uffici che disimpegnano le loro funzioni nella Stazione Marittima, sia per le difficoltà che si determinano specie in questo periodo costruttivo della Stazione.

Tuttavia il detto Comando, in un solo anno di vita, ha assolto tanto ottimamente questo compito da ottenere un collegamento, una regolarità e una disciplina nei diversi servizi, veramente ammirevoli.

Provvedimenti di carattere temporaneo opportunamente presi di volta in volta, permettono che il traffico si svolga regolarmente anche in momenti di intensa congestione.

Un rigoroso controllo sulle persone ha tolto dal Ponte dei Mille tutti i disturbatori che in altri porti infastidiscono il passeggero con la insistente offerta dei loro servizi.

Una perfetta organizzazione, di recente disciplinata da tre regolamenti, ha dato al servizio bagagli esattezza e sollecitudine.

Opportune disposizioni hanno reso quasi inavvertibile ai passeggeri il necessario severo controllo della Autorità di Pubblica Sicurezza.

Una rigorosa selezione operata nel personale e severe sanzioni applicate in rarissimi casi di mancanze, hanno trasformato il Ponte dei Mille in un ambiente di lavoro che è un modello di correttezza e di signorilità.

Può dirsi, in complesso, che il porto di Genova abbia già ora un servizio passeggeri sollecito e perfetto che si renderà addirittura completo e il più signorile del mondo quando la Stazione Marittima sarà ultimata.

La disciplina nuova e la dignità personale ispirate dalla fede fascista hanno determinato sul Ponte dei Mille, con l'esempio dei capi e specialmente del Comandante Colonnello Ubaldo Diciotti, una trasformazione profonda che desta nel passeggero un senso di meraviglia e di ammirazione.

VELA E CANOTTAGGIO

Il porticciuolo Duca degli Abruzzi

Un giorno dello scorso ottobre ci recammo a visitare il porticciolo da diporto, finalmente venuto ad arricchire ed a dare maggior lustro al porto della Dominante del Mare. Come siamo convinti di aver contribuito anche noi – sia pure in minima parte – a far sì che fosse appagato il desiderio dei nostri yachtmen, propugnando in articoli apparsi sul “*Corriere Mercantile*” la necessità sempre più impellente della costruzione del porticciuolo; ci sia concesso di far nostre le parole che un valoroso yachtman, il gr. uff. Giovannelli, ebbe a dire, ammirando l’opera. pressoché compiuta: “Mi pare che Genova non sia più la stessa”.

* * *

Solo Genova, in tanti anni, non era mai riuscita a trovare il modo di risolvere questo problema (il problema del porticciolo) e ciò in contrasto col fatto che, se vi è una regione la quale allo sport della vela abbia sempre fornito più numerosi e appassionati seguaci, questa è proprio la nostra, dove, nonostante l’insospitalità del porto, delle scogliere prive di insenature riparate e delle poche incomode spiagge, il numero dei proprietari di barche da diporto e da corsa è relativamente e assolutamente maggiore che non in tutte le altre città marittime italiane, e dove, vicino a cantieri e maestranze specializzati in questo ramo di costruzioni, esistono i più esperti equipaggi, che in tutte le competizioni internazionali hanno fatto figurare la bandiera italiana ai primissimi posti. È ingiusto, dunque, dicevamo, e deplorabile, che nel nostro porto non si sia mai riusciti in passato a trovare un po’ di posto da riservarsi alla marina sportiva, perché questa lacuna ha precluso a molti la possibilità di dedicarsi ad una forma di sport che è tra tutte la più sana e la più virile ed ha contribuito a far escludere la nostra Città come punto di arrivo delle crociere mediterranee, esponendola a penosi, per non dire umilianti, confronti, in occasione di riunioni internazionali, con danno del suo prestigio morale e dei suoi interessi turistici e industriali.

Queste erano le ragioni che propugnammo un tempo perché si decidesse finalmente la costruzione del porticciolo; queste le ragioni che S. E. Cagni fece benignamente sue e che valsero a rimuovere in poco tempo ogni ostacolo; cosicché ben presto furono iniziati i lavori per la costruzione.

Ora il porticciolo per gli yachts esiste; e siccome il maggior incoraggiamento al mare è la sua vicinanza, siamo certi che gli amatori diventeranno sempre più numerosi e con essi aumenteranno le imbarcazioni, ciò che contribuirà ad assicurare un maggior lavoro ai cantieri, a favorire un più intenso addestramento dei giovani alla vita nautica, ed a facilitare al pubblico quel godimento dell’affascinante elemento che per molti è ancora, purtroppo, una cosa quasi ignorata.

È bene che quello specchio acqueo di circa 40,000 mq., riparato dai venti, in diretta comunicazione col mare aperto e con la retrostante zona di

riempimento (un tutto che rappresenta il porticciolo ideale per la raccolta delle barche da diporto) sia stato riservato e sfruttato esclusivamente per la flotta sportiva e per gli yachts esteri che finora non potevano fare scalo a Genova.

Finalmente, questa lacuna è stata colmata, e coloro che giungeranno a Genova dai diversi mari d'Europa per scendere in gara contro i rappresentanti del nostro paese, si troveranno finalmente accolti in un porto che nulla avrà da invidiare a quelli migliori delle diverse nazioni d'Europa. Perché l'imponenza e l'eleganza della nuova sede del R. Y. C. I. scompaiono dinanzi all'importanza del fatto compiuto, che assicura alla nostra città un comodo ed elegante ricovero per le barche da corsa. Che poi la sede del R. Y. C. I. sia venuta a completare degnamente la mirabile opera, è cosa di importanza – saremmo per dire – secondaria. Il fatto principale è nel finalmente realizzato sogno degli yachtmen italiani: dotare Genova e l'Italia di un porticciolo da diporto. Fino a poco tempo fa, ospiti o yachtmen stranieri che volessero bordeggiare per il Tirreno e per il Mediterraneo, altro rifugio non avevano che il magnifico porto di Napoli, opportunamente dotato anche di un ricovero per gli yachts. Questa deficienza è stata sempre riconosciuta e lamentata come un ostacolo al maggiore sviluppo degli sports del mare, più specialmente di quello della vela, e come una ingiusta inferiorità di fronte ad altri porti nazionali e soprattutto esteri, che a questo ramo di attività marinara hanno dato e continuano a dare forti appoggi e incoraggiamenti. Ci limiteremo a ricordare che lungo le coste della Gran Bretagna i porti per le navi da diporto si contano a decine e decine: da quello famoso di Cowes e della Solent a quelli della costa orientale, del Canale di San Giorgio e della Scozia. Altrettanto dicasi dei porti sportivi di Oslo e di Hanko in Norvegia, di Gothemburg e di Stoccolma nella Svezia, di quello bellissimo di Copenhagen in Danimarca (nazione ben più piccola dell'Italia), di quelli della costa germanica.

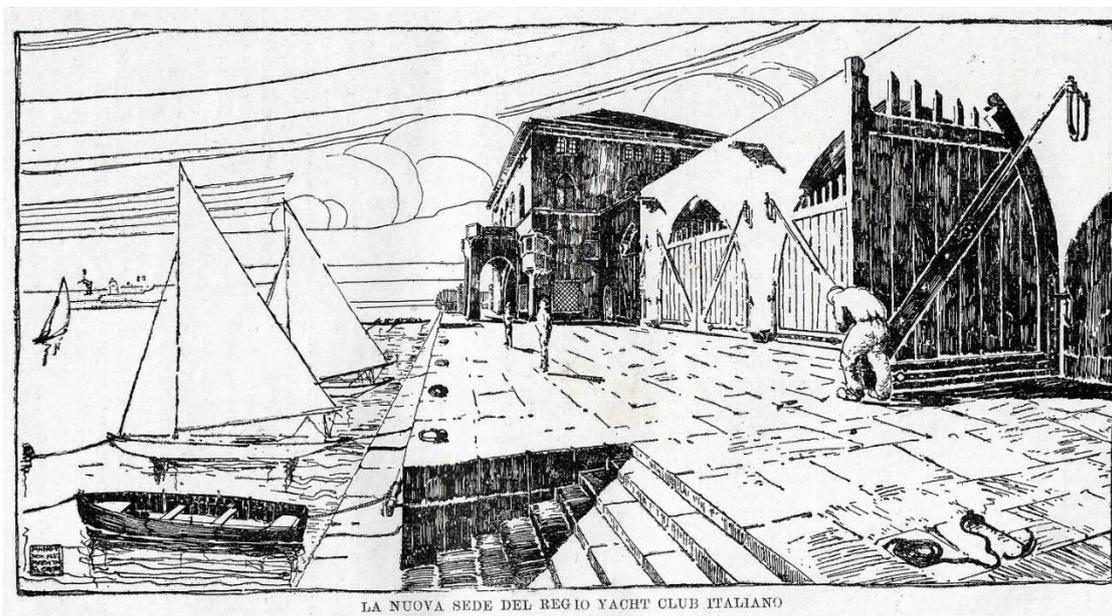
Ora, finalmente, grazie all'interessamento del Consiglio Direttivo del R. Y. C. I. e per gentile concessione dell'ammiraglio Umberto Cagni, Presidente del Consorzio Autonomo del Porto, quella lacuna che era motivo di amarezza per gli yachtmen genovesi, è colmata. Genova potrà degnamente accogliere tutta la flotta degli yachts stranieri che nel prossimo inverno converranno nelle sue acque per le annuali regate invernali, e potrà anche dare opportuno ricovero alle barche ed ai loro equipaggi.

Con l'attuazione del porticciolo da diporto, con la costruzione della nuova sede del R. Y. C. I. Genova si è messa finalmente alla pari con le più repute marine sportive d'Europa ed ha dato nuovo lustro alla sua gloria marinara e sportiva. È bene, quindi, che il nobile sforzo compiuto dai gentlemen del H. Y. C. I. e la concessione dell'ammiraglio Cagni sieno degnamente illustrati, così il comm. Piccardo li illustrò ai giornalisti che visitarono, ammirati, la grandiosa opera in via di ultimazione.

La visita fu lunga ed interessantissima, e ci fece vedere perfettamente l'opera che è stata ideata e che attualmente è rapidamente portata a compimento. Dall'insieme dell'edificio della costruzione di proprietà del R. Y. C. I. si è richiamati all'architettura di quel grazioso medioevo genovese di cui nella nostra città tanti sono i ricordi.

Le eleganti bifore, le artistiche loggette di angolo, tutto l'insieme della costruzione ispirano un senso di grandiosità e di eleganza che è perfettamente intonato a quella che, contemporaneamente, è la grandiosità e la eleganza del porticciuolo che le sorge davanti. Nell'interno della costruzione, il dettaglio – ove non si voglia parlare dell'insieme – è particolarmente curato. Dal ricovero delle barche, ampio per quattrocentocinquanta metri quadrati, ai saloni di ricevimento, ai quali si accede per scale che richiamano alla memoria quelle, imponentissime, dei più moderni transatlantici, al grande atrio d'ingresso, che ha l'eleganza degli ingressi delle ville patrizie, allo spogliatoio delle signore, agli alloggi per gli equipaggi, ogni dettaglio dice la perfezione dell'opera e la cura con la quale il tutto è per essere portato a termine. Nell'insieme un'opera veramente degna di Genova e che, compiuta, premierà giustamente gli sforzi di quei tenaci e volitivi soci del R. Y. C. I. che, con loro non lieve sacrificio, vollero che anche la Dominante dei Mari fosse dotata di questo complemento necessario alla sua bellezza ed alle sue attività sportive.

La signorilità e la correttezza che il Regio Yacht Club Italiano ha sempre portato in tutte le sue manifestazioni; l'impegno da esso assunto, e dignitosamente sempre mantenuto, di appoggiare all'estero la bandiera italiana, rappresentano la garanzia che la vita di questo campo sportivo marino, posto in certo qual modo sotto l'egida morale della nostra più antica Associazione marina sportiva, sarà improntata dall'elevato senso patriottico e da quella correttezza, che per tutti i marinai sono tradizione incrollabile e che debbono costituire il fondamento educativo delle nuove generazioni, alle quali è affidata la difesa dei destini dell'Italia sul mare.



LA NUOVA SEDE DEL REGIO YACHT CLUB ITALIANO