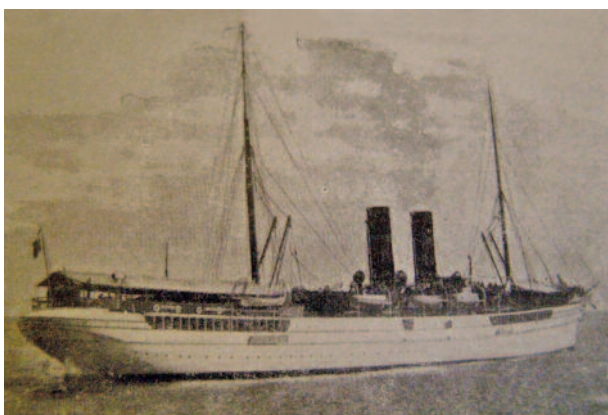


perà in pochi anni fino ad arrivare all'immissione in servizio nel 1884 del *Regina Margherita* di 3500 tonnellate, 200 passeggeri di prima classe e 1600 emigranti di terza, forse il primo vero e proprio transatlantico della nostra marineria.

Precedentemente, nel 1882, Piaggio si era unito con Carlo Raggio & Compagni, specializzati in navi da carico. Il nuovo gruppo armatoriale disporrà di varie unità miste e tre passeggeri fra cui spiccano le gemelle *Sirio* (che affonderà a Capo Palos il 4 agosto 1906 dopo essere passato alla N.G.I. fondata da Rubattino), *Orione* e *Perseo* costruite a Glasgow, di 3600 tonnellate e adibite al trasporto di 50 pas-



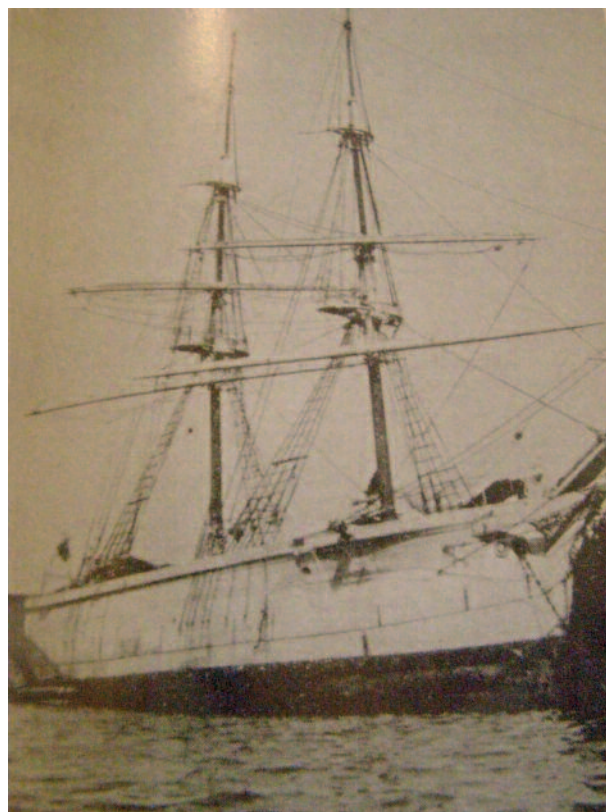
Piroscafo *Regina Margherita*

seggeri in prima classe, 100 in seconda e 1300 in terza. Nel 1894 la compagnia vive la terribile disavventura del *Carlo R.* su cui scoppia un'epidemia di colera che nega alla nave l'attracco nei porti sudamericani. Da lì il penoso rientro nel Mediterraneo mentre i decessi a bordo aumentano ed un nuovo rifiuto di ingresso nei porti nazionali. La vicenda si concluderà per i pochi superstiti solo dopo alcuni mesi ed una lunga quarantena all'Asinara.

Nel complesso, comunque, il traffico aumenta grazie alla sempre crescente richiesta di passaggi soprattutto in terza classe, mentre incidenti e naufragi restano abbastanza limitati. Sulla scia delle compagnie principali sono molti quelli che si cimentano: in Liguria avremo Emanuele Corsanego, il gruppo Dufour & Bruzzo, Francesco Gaggino, Paolo Viale, Giacomo Cresta, Eugenio Gazzo, Francesco Schiaffino e altri. Anche la Duchessa di Galliera ci prova col piroveliero *Camilla*: a volte non si tratta di imprese armatoriali vere e proprie, si arma per un viaggio o due e poi si passa ad altro.

Tornando ai gruppi più consolidati, i Lavarello rafforzano la ditta unendosi a Bruzzo ed ai marchesi Marcello Durazzo Adorno e Giacomo Filippo Durazzo Pallavicini. In pochi anni le flotte aumentano, favorite dalla domanda di passaggi e da importanti opere di adeguamento delle strutture portuali che vedono interessati tutti i porti della regione, in primis gli scali di Genova e Savona.

La modernizzazione avviene anche grazie agli apporti di nuovo naviglio costruito soprattutto in Inghilterra (i nostri cantieri non sono ancora in grado di competere ma recupereranno presto il terreno perduto) o tramite l'acquisto sul mercato dell'usato di piroscafi ancora efficienti e rispondenti alle esigenze del nostro traffico. E' questo il caso nel 1884 del *Matteo Bruzzo*, ex *Golconde*, della francese Frais-



Piroveliero *Sestri Levante*

sinet di 2500 tonnellate, lungo 118 metri e capace di trasportare 50 passeggeri di classe e 1350 emigranti, con un equipaggio di 100 uomini e molto veloce per i tempi (13 nodi). Con questa e le altre unità di punta si argina la concorrenza delle flotte straniere inglese, francese e germanica che continueranno comunque a frequentare i nostri porti fino allo scoppio della prima guerra mondiale.

Molto popolare all'epoca il tedesco *Teutonia* che poi verrà acquistato dal ligure Gaggini e ribattezzato *Regina*.

Nel 1881 G.B. Lavarello muore e saranno i figli Enrico e Pietro a prendere il timone. Nello stesso anno, dai 5.000 del 1865, saranno circa 30.000 gli emigranti che si imbarcheranno dai nostri porti verso il Brasile-Plata: 20.000 di loro lo faranno su navi italiane e l'anno successivo saranno ben 37.000, di cui 24.000 su nostro naviglio.

Proprio a seguito di tale vertiginoso sviluppo nel 1883 Matteo Bruzzo, con Lavarello, Durazzo Adorno e Durazzo Pallavicini già incontrati darà vita alla compagnia La Veloce acquistando l'inglese *Stirling Castle* ribattezzata *Nord America* e man mano altre navi nel corso del decennio e di quello successivo: *Centro America*, *Venezuela*, *Savoia* e alcune minori. Tutte caratterizzate dalla prora filante a *clipper*, lo scafo bianco-grigio snello ed elegante, la ciminiera gialla con una stella rossa ed il gonfalone di San Giorgio come bandiera sociale: quale migliore biglietto da visita per Genova e tutta la Liguria sui mari del mondo?

La Veloce si impone fin da subito come una delle compagnie di navigazione più affidabili con destinazione Americhe: sempre rivolta al traffico migratorio ma con un occhio di riguardo al trasporto di classe. Le navi diventano a questo punto sempre più capienti e confortevoli e cominciano a prendere il mare anche dai nostri cantieri di