



# A COMPAGNA

DICTIS FACTA RESPONDENT

BOLLETTINO TRIMESTRALE, OMAGGIO AI SOCI - SPED. IN A.P. - 45% - ART. 2 COMMA 20/B LEGGE 662/96 - GENOVA  
Anno XLVIII, N.S. - N. 4 - Ottobre - Dicembre 2016

Iscr. R.O.C. n. 25807 - Tariffa R.O.C.: "Poste Italiane S.p.A. - Sped. in Abb.to Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1, DCB Genova"

sito internet: [www.acompagna.org](http://www.acompagna.org) - [posta@acompagna.org](mailto:posta@acompagna.org) - tel. 010 2469925

#### in questo numero:

Franco Bampi <i>No scordemose chi semmo</i>	p. 1	Isabella Descalzo <i>A Croxe de San Zòrzo</i>	» 26
<i>Biblioteca Ezio Baglini</i>	» 2	<i>Libbri riçevui</i>	» 28
Piero Bordo <i>Il monte Figogna e i sentieri con segnaletica</i>	» 3	Maurizio Daccà <i>Vitta do Sodalissio</i>	» 31
Gianfilippo Noceti <i>Il lago del Brugneto</i>	» 6	<i>I Premi de A Compagna 2016</i>	» 33
Francesco Pittaluga <i>Armatori liguri, la flotta della rinascita nel secondo dopoguerra</i>	» 10	Roberto Dalla Vedova <i>Ricordo di Pietro Maccagnolo</i>	» 34
Pietro Costantini <i>I nomi dei caróggi - terza parte</i>	» 18	<i>Contrasegni "Chi se parla zeneize!" "I Venerdì" a Paxo</i>	» 35
		<i>"I Martedì" de A Compagna</i>	» 36

## NO SCORDEMMOSE CHI SEMMO

di Franco Bampi

Pe ciù de eutto secoli, Zena a l'é stæta capitale de 'n stato che, tanto pe intendise, ciamiö Republica de Zena. Za da-o 1099 co-o parteçipâ a-a primma Croxâ i Zeneixi an fæto conosce a-o mondo d'aloa de che pasta ean fæti. E a-a fin do Duxento Zena a l'ea a ciù grande potensa do Mediteranio, saiva a dí de tutto o mondo d'aloa. E con ciù de çinqueçento colònie a governava i trafeghi con l'òriente.

Pöi, co-a scoperta de l'America (1492), o Mediteranio, che Zena à dominòu pe di secoli, o vegne 'n lago: i trafeghi se spostan in sce l'Atlantico e o reizego d'anâ a bagno e de perde tutto o l'é grande. Ma i Zeneixi ean de longo de quella pasta e an saciuo cangiâ da mercanti (*genuensis ergo mercator*) a banchieri in graddo de prestâ sciummi de dinæ a-e ciù grende potense do mondo. Eh za, a quelli tenpi l'öo o nasceiva in America, o moiva in Spagna e o l'ea asoteròu a Zena!

Saiâ o Congresso de Vienna e a coæ de Zena che i Savöia an senpre avuo, a sspende l'existensa de 'n stato sovrano

ch'o mantegne inalteræ i diritti a ritornâ indipendente! Zena a l'ea ricca, e tanto: cosci pe giustificâ l'anescion fæta contra i diritti di pòpoli n'an contòu a fõa che o governo o l'ea decadente, ch'o no ghi-â fava ciù a tiâ avanti: tutte vesce!

Zena a l'ea capitale e a Zena gh'ea de tutto, röba e travaglio. Dixe i libbri de stöia che quande a carestia a s'abateiva in scê campagne, Zena a l'ea in graddo de dâ da mangiâ e da travagiâ a-i vilen che çercavan rescioo in çitæ. I Zeneixi, pò-u ben da Republica, s'ean scinn-a inventæ a deutta de stato pe-e figge pövie! Insomma quella a l'ea 'na Zena superba no solo pe òmmi e pe miage, ma anche perché a rispetava i atri e a se fava respetâ.

Seguo che ancheu questa Zena che ò contòu in doe paròlle, che gh'ò inta testa, ma sorviatutto into cheu, se fa fadiga a atrovâla inte nòstre stradde, inti nòstri caroggi, inti quelle dixineuve çitadinn-e unie a Zena do 1926 (la Grande Genova) e che, manaman che o tempo o passa, per-

dan a seu secolare identitæ. Se fa fadiga a pensâ d'ese a caza nôstra quande i zoeni no riescian a trovâ lòu, a fase 'na famiggia e fa di figgi. Se fa fadiga a già pe-e strade tròppo spesso sucide, con marciapê e astregghi pin de pertuxi, e vedde e biteghe inportanti de vei che ancheu sàran. Se fa fadiga a ese zeneixi mentre Zena a se desfa perché i zeneixi che gh'an e palanche (e ghe n'è pe cosci!) no investan ciù a Zena.

Ese inta Compagna veu dî no rasegnase a questo destin pe Zena e pe tutta a Liguria, veu dî savei ritrovâ o spirito di zeneixi de 'na vòtta e dase da fâ perché e cöse belle de Zena pòssan continuoâ a existe co-a seguessa che, pe Zena, i brutti momenti son stæti de longo o ponzigion pe fa meglio into futuo.

Scignoria a tutti!



## LA BIBLIOTECA E' APERTA

Cari Soci,

la nostra sede in piazza della Posta Vecchia è sempre più bella ed accogliente, la biblioteca ogni giorno di più si arricchisce di speciali volumi e altre interessanti opere. Raramente è frequentata dai Soci ma già da ora possiamo assicurarne regolare apertura in alcuni giorni della settimana.

Pensiamo che il motivo sia la collocazione in una parte della città ritenuta difficile e/o poco sicuro l'accesso: non è così! Per facilitare chi volesse constatarlo di persona pubblichiamo questa piantina con i percorsi più diretti evidenziati in rosso, con provenienza da: via Garibaldi, Campetto e Caricamento / via San Luca,.

Vi aspettiamo il lunedì dalle 15,00 alle 17,30. Per l'apertura in altri giorni della settimana o per altre necessità telefonare allo 010 2469925.





Il Santuario e il Monviso dal Monte Alpesisa. Foto Pierluigi Pozzolo per g.c.

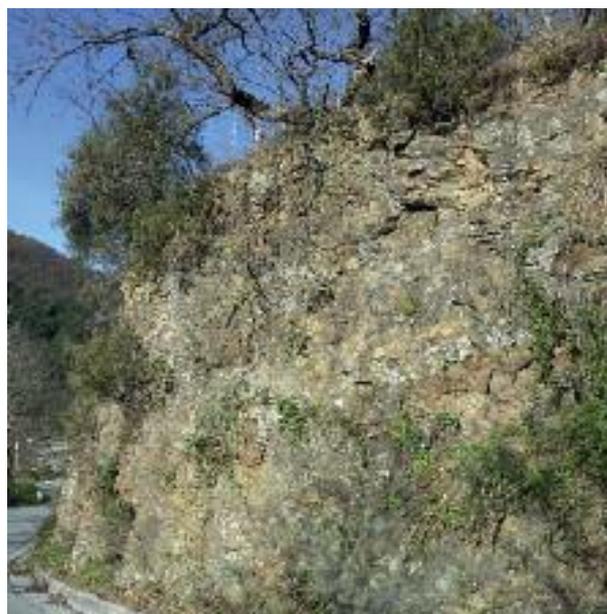
## IL MONTE FIGOGNA E I SENTIERI CON SEGNALETICA

di Piero Bordo

Milioni e milioni d'anni fa le enormi pressioni esercitate dagli spostamenti delle placche continentali, originarono le catene montuose alpine e appenniniche.

Le rocce provenienti da varie profondità, subirono diverse trasformazioni e una compressione disuguale ed infine emersero con vergenze differenti. Il contatto o cerniera fra queste formazioni rocciose, in altre parole il passaggio tra Alpi e Appennini, è costituito da una fascia di rocce diverse, larga mediamente 10 e lunga circa 25 chilometri, che dagli studiosi è chiamata col nome dei paesi che sono ai suoi termini: la linea di frattura Sestri Ponente-Voltaggio.

Il Monte Figogna, così come la quasi totalità del versante destro orografico della Val Polcévera, si trova all'interno di questa fascia rocciosa di transizione. I geologi definiscono il tipo di rocce che costituiscono il Monte Figogna, di sequenza ofiolitica, ossia serpentiniti, gabbri, basalti. Assai vicino e lungo i percorsi che si sviluppano attorno alla montagna sacra, s'incontrano rocce totalmente diverse che contribuiscono ad arricchire la bellezza dell'ambiente attraversato.



La roccia del Monte Figogna, sotto la località detta "o Gio rosso".

Il Monte Figogna è geograficamente situato interamente nella Val Polcévera; esso si stacca dalla cresta spartiacque che la divide dalla Val Varenna, precisamente alla quota 646 della Costa Colletta. Le vallette che contornano il monte sono state incise dai Torrenti: Torbi a Nord Ovest, San Martino a Nord, San Biagio e poi Burba ad Est, Molinassi a Sud e dal suo affluente, il Rio Acqua Fredda ad Ovest. È nella valletta di quest'ultimo che sgorga la fonte d'acqua minerale che fu imbottigliata nel secolo scorso. Tutti i rii citati sono tributari del Torrente Polcévera.

L'aspetto esteriore della montagna, nella seconda parte del XX secolo è andato via via mutando perché l'abbandono sia della silvo-agricoltura, sia dei molti allevamenti a livello famigliare, ha consentito l'espandersi incontrollato della vegetazione. Vecchie fotografie d'inizio 1900 testimoniano la grande fatica dei contadini impegnati nella fienagione, nell'opera di terrazzamento, di canalizzazione, di selezione del bosco, favorendo gli alberi che avrebbero fornito frutta, legname o materiale per costruire strumenti atti ad agevolare il lavoro contadino e gli indispensabili utensili per la casa. Il bosco oggi non più curato si è sviluppato ovunque, inglobando prati, radure e fasce, soffocando ed annullando mulattiere e sentieri. Perfino cascini, case, interi nuclei rurali giacciono sommersi da rovi, vitalba, edera, viticci e rampicanti vari oppure rovinano sventrati da arbusti ed alberi.

Per fortuna sono ancora molti gli itinerari pedonali che hanno resistito, almeno in parte, giacché percorsi dai pochi contadini superstiti, da qualche pescatore, da tanti

cacciatori e cercatori di funghi e dagli appassionati delle escursioni in montagna. Un ringraziamento sincero va rivolto soprattutto all'opera benemerita svolta per decenni dai volontari della Federazione Italiana Escursionismo (FIE), che sistematicamente hanno fatto attività di pulizia e di manutenzione per tutti i sentieri da loro segnalati, principalmente nelle Province di Genova, Savona e Alessandria.

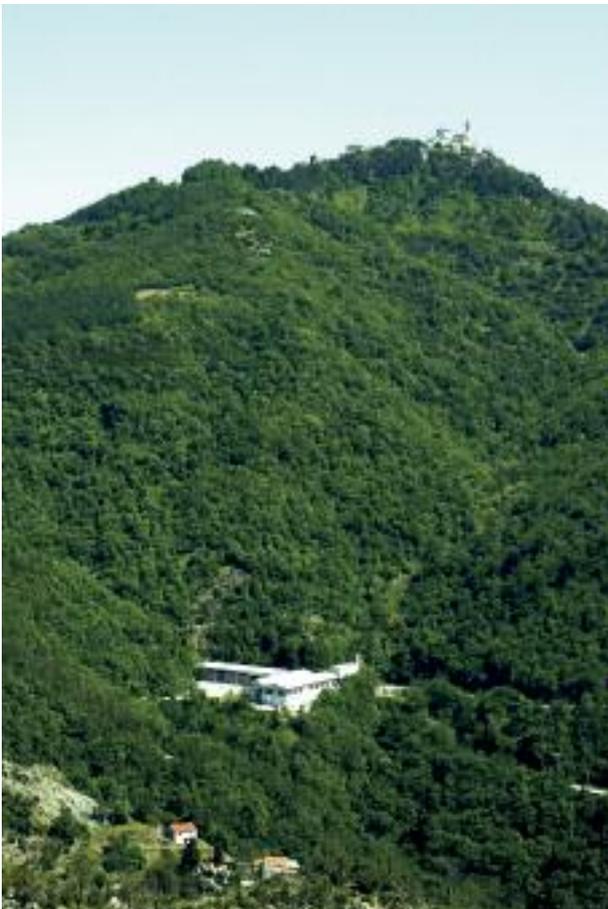
Negli ultimi decenni anche la Sezione di Bolzaneto del Club Alpino Italiano (CAI), che sino al 2006 era Sottosezione, si è affiancata alla FIE "adottando", tra gli altri, anche uno degli itinerari che passano nei pressi del Santuario: il Bolzaneto – Piani di Praglia. Degna di segnalazione per la mole di lavoro svolto e per i brillanti risultati conseguiti, è stata nel 1992, l'opera straordinaria di manutenzione effettuata dalla Sezione genovese dell'Associazione Nazionale Alpini (ANA), con la collaborazione degli Scout, che ha interessato l'itinerario che sale al Santuario dalla Gaiazza (Ceranesi), da loro dedicato al ricordo dell'alpino Mario Chiapporino. È stato un modo degno per celebrare il 500° anniversario dell'apparizione della Madonna della Guardia.

Degli itinerari che portano al Santuario, sette sono segnalati con i simboli geometrici di colore rosso adottati a suo tempo dalla FIE e recentemente fatti propri dalla legislazione regionale.

Sono differenti per ogni itinerario, ed accompagnano l'escursionista dall'inizio alla metà, indicandogli, soprattutto ai bivvi, l'esatta direzione da seguire. Indispensabile per l'escursionista è conoscere la decifrazione di questi segni, che si trova nella "Guida degli itinerari escursionistici della Provincia di Genova", edita dallo Studio Cartografico Italiano di Genova, in vendita nelle librerie e nelle edicole più fornite.

Il Monte Figogna appartiene alla Zona FIE n. 2. Di seguito elenco gli itinerari dotati di segnaletica diretti al Santuario. I dati e le quote riportati sono quelli della guida.

1. Da **San Carlo di Cese** (Val Varenna) 295 m, segnalazione n. 13, segnavia rombo rosso pieno ◼, ore di cammino 2.
2. Da **Sestri Ponente** 60 m, segnalazione n. 14, segnavia due quadrati rossi pieni ◼ ◼, ore di cammino 3 e 30 minuti.



Le Case Lagoscuro e gli edifici delle ex Fonti minerali della Guardia.



La lapide con cui l'A.N.A. Sezione di Genova dedica il sentiero all'alpino Mario Chiapporino.

3. Da **Geo** 100 m, segnalazione n. 19, segnava due triangoli rossi pieni ▲▲, ore di cammino 2 e 30 minuti.
4. Da **Livellato** 364 m, segnalazione n. 20, segnava cerchio rosso ○, ore di cammino 1.
5. Da **Pontedecimo** 90 m, segnalazione n. 21, segnava due bolli rossi ■■, ore di cammino 2 e 30 minuti.

A questi se ne possono aggiungere altri che intersecando i precedenti, costituiscono possibili e valide alternative.

6. Da **Bolzaneto** 47 m, segnalazione n. 18, segnava triangolo rosso pieno ▲ sino alla Costa Colletta, ore di cammino 2 circa, poi rombo rosso pieno (l'itinerario che proviene da San Carlo di Cese) oppure due quadrati rossi pieni (l'itinerario che proviene da Sestri Ponente). Ore di cammino complessive 3.

6.a – **Variante** dell'itinerario precedente per il tratto **Cavalla di Murta – Colla di Murta** passando da *l'Asosto di Bigiæ* e dal *Bric de Pria Scugente*. Segnavia: tre pallini rossi messi a triangolo ■■▲. L'itinerario è dotato anche di segnaletica verticale.

7. Dai **Piani di Praglia** 882 m, segnalazione n. 18, segnava triangolo rosso pieno sino a Lencisa, quota 607 m e alla Costa Colletta 646 m, quindi con il rombo rosso pieno ed i due quadrati rossi pieni, i segnava degli itinerari con partenza da San Carlo di Cese e da Sestri Ponente, sino alla Guardia. Ore di cammino 3.

Quest'ultimo itinerario è una bellissima traversata in quota e per crinali, di estremo interesse geologico, geo-

morfologico, panoramico e storico, particolarmente indicato per comitive che dispongano del pullman.

Ci sono altri itinerari che si collegano con quelli principali. Anche se questi sono privi di segnaletica, è mia intenzione descriverli in futuro per evidenziarne i pregi di natura selvaggia e per offrire interessanti scelte all'escursionista.

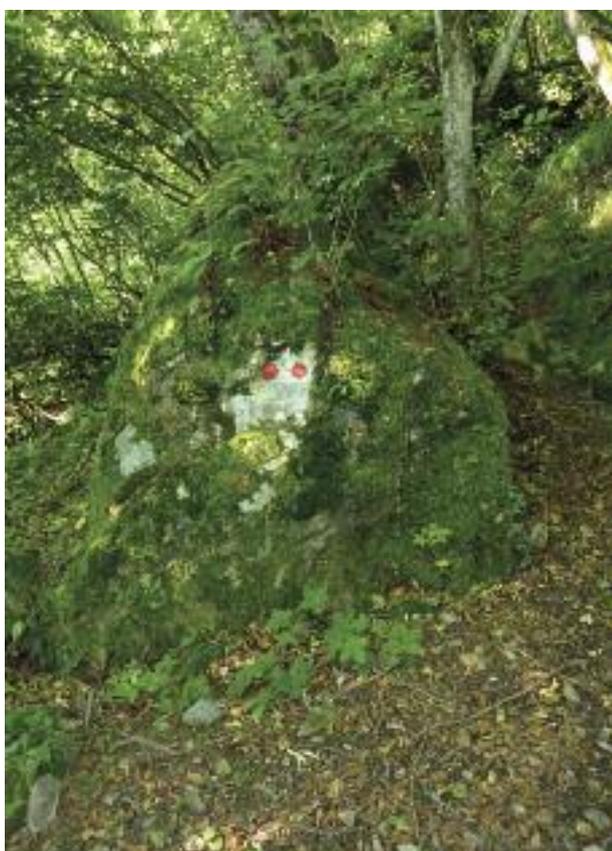
Complessivamente è una fitta rete di sentieri che si dipanano sul filo della memoria, collegando un ricco patrimonio materiale degno di diventare un ecomuseo.

Prossimamente entrerà nel dettaglio della salita al Santuario che si può definire storica: quella che parte da Geo, località che gli anziani genovesi individuano con "*in fôndo a-a montâ*". L'intento è di accompagnare, passo dopo passo, l'escursionista pellegrino lungo il percorso.

#### Errata corrige

Per un disguido, non è stato riportato il nome dell'autore della foto introduttiva dell'articolo "I Sentieri del Monte Figogna" pubblicato nel n. 3/2016 del Bollettino.

Doverosamente ci scusiamo con Giovanni Molinari che cortesemente ci ha messo a disposizione la foto "Guardia al tramonto dal Passo di Prato Leone" e con i lettori.



La segnaletica orizzontale tra il *pàn de bòsco*.



La segnaletica del sentiero preso in affitto dal CAI Bolzaneto.



## IL LAGO DEL BRUGNETO

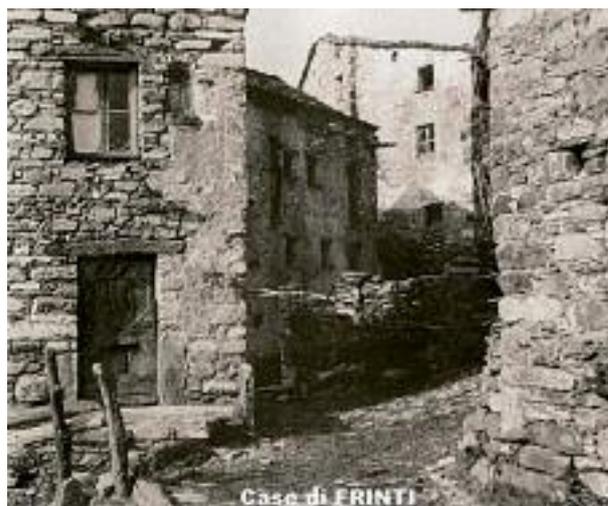
di Gianfilippo Noceti

L'entroterra genovese è bello quanto la sua Riviera...ma in pochi lo sanno! Forse una fortuna? Non so, ma se c'è anche un lago e disponibilità d'intenti, val la pena approfondire!

Ho sempre avuto l'impressione che in Alta Val Trebbia la storia ha come giocato a rimpiattino! Da quella antica, che si è fatta vedere ed è stata vissuta che si è però celata ed ha lasciato poche tracce, a quella contemporanea fino a quella dei giorni nostri.

*E o so ben! Tutti i tèmpi vegnan...* si suol dire! Ma se la gente di qui ha visto passare tanta acqua sotto i ponti mai avrà immaginato di vederla restare lì così tanta da vedervi bordeggiare una barca a vela. Ancora una volta la storia si è divertita, ha riservato nuove sorprese e chissà quali nuove prospettive per i luoghi e per questi nostri amici della Val Brugneto e dell'Alta Val Trebbia. Le valli del fiume, del lago, dei monti e della gente che... quasi non c'è più.

Come Frinti, quel paesino che si vedeva lì attorno ed ora non c'è più. E i Mulini di Brugneto! Allora il ricordo corre alle parole ed ai racconti sentiti da bambino su questa valle "sacrificata" e i suoi piccoli borghi per far posto, con il lago artificiale, alla valle dell'acqua e dell'energia



di Genova. *L'Aegoa de Zena!* Dunque non solo il mare ma anche questo bellissimo lago del Brugneto circondato da una splendida corona di monti boscosi così cari ai genovesi!

Chi li conosce sa come son belli "questi nostri posti" che dopo una decina d'ore di cammino dal mare risalendo le



Il dinghy 12' naviga in occasione della G.N.S. 2016

valli interne un po' da ogni dove hanno sempre visto ed ospitato viandanti di ogni genere con i carichi di merci che dalla Riviera raggiungevano Ottone e Bobbio ancora genovesi pochi decenni or sono, e poi Piacenza per la pianura Padana orientale o Pavia e Milano con l'altra ad occidente. Ancora ben ben oltre poi si salivano altre montagne che ridiscendevano per nuove pianure nel contesto più ampio della storia di Genova intesa nella sua forma di Grande Nazione Mercantile padrona dei Mari ma ben presente anche all'Interno!

Migliaia e migliaia di uomini e muli han calpestato questi

luoghi sulle via di confine della nostra Repubblica attraversando villaggi, borghi e quei luoghi di sosta *è posè* individuabili oggi con "capelette" e "cae", chiesuole e abitazioni sparse!

Quante saranno state queste *posè* lungo quella via Patranica "madre di tutte le mulattiere" che saliva da Chiavari e che prende il nome proprio dal monastero benedettino di Patrania abbandonato nel IX Secolo in seguito alle scorrerie saracene ed andato così distrutto.

Passo dopo passo... *posa dopo posa...arbio...doppo arbio...vivagna doppo vivagna...si raggiungeva Varzi pos-*



Fascia



Mulino del Brugneto



Einstein ed Hemingway villeggianti in Val Trebbia

sibile nostrana “Samarcanda” sulla strada verso Pavia, lungo questa via testimoniata dalle case di Costa Marenga lungo, si dice, quella che fu strada Longobarda che ricalcava la più antica Via Postumia, e lo dobbiamo al CAI se sono individuabili e percorribili ancora oggi.

Luoghi e gente forti questi delle nostre valli interne e dei nostri monti, ci mancano e non ce ne sono quasi più! Propata, Fascia, Caprile sono i villaggi più noti che passata Torriglia gravitano intorno al lago del Brugneto. Fascia è certamente il luogo storicamente e socialmente più importante.

Nominata in un documento del XII Secolo la sua chiesa, dedicata alla santissima Maria Annunziata e a san Guglielmo, risale al XIII Secolo. Il suo territorio è vasto e montano e dall'alessandrino lo si raggiunge con la Statale 45. E' stato Comune, sede di scuola elementare e superava i trecento abitanti con le frazioni di Carpeneto dov'era la Casa Comunale e Cassingheno la più popolosa, oltre ad altro nucleo urbano non più abitato di Nòncòbrun (Nuncubreun), E poi Rondanina, Caprile, Retezzo, Bavastri, Bavastrelli, Alhora, Giardino, Garaventa e quelli che non ricordo oltre quelli ormai abbandonati e fra tutti Varni che dà il cognome a molti dei nativi di lassù!

Sino a dopo la seconda guerra mondiale raggiungere questi luoghi era molto faticoso e solo tramite “quelle antiche mulattiere” vie di comunicazione ormai parte della memoria che attraversano luoghi di grande fascino che collegano ancor oggi quei centri abitati e il mondo. Dai Due Ponti sulla stada statale 45 per Cassingheno o



Monte Antola

da Propata per la Casa del Romano. A piedi o tutt'al più *in sce e liese!* Lassù, in alto, nei luoghi sciamanici dei “Ligures” dove si trova ancora quell'aria, quel sentire e non da ultimo quella identificazione salvifica e strategica che ha fatto sì che in molti vi si rifugiassero, si unissero e poterono mettere in atto l'azione che portò alla fine della guerra! E l'ho conosciuta quella “gente”! Gente semplice che non fuggì davanti a nulla e che credeva solo a quel che vedeva.

Alla fine di quei giorni durissimi ognuno riprese la sua strada, ognuno tornò alle sue occupazioni. I cittadini tornarono alle città ed i valligiani rimasero lassù. Una politica “balorda” però ha spinto anch'essi verso le città invece di... fare in modo che restassero lassù fra i loro bei monti, la loro aria, le loro case, i loro affetti, le loro bestie e le loro cose dotandoli magari, così come è avvenuto in paesi più saggi, di quello che abbisognavano per curare e presidiare il territorio, poter riversare le loro produzioni agroalimentari di ottima qualità di nicchia verso le città le ricche riviere preservando e conservando così nel contempo “cultura”, “saperi” e “sapori” andati forse ormai irrimediabilmente perduti, lassù...all'ombra dell'Antola, il monte caro ai genovesi.

Ma non voglio addentrarmi in cose che hanno bisogno di ben altri spazi però quei giorni sul lago del Brugneto che il CONI ha proposto non possono rimanere fini a se stessi ma diventare “momenti ricorrenti” con le attività che se non proprie di lassù sono però proprie di un lago che anche se non grande fa risplendere di bellezza la Valle in un paesaggio già di per se meraviglioso. Per me che sono



Brugneto veduta cantiere



La diga in costruzione



nato in val Bisagno, quella dei *Besagnin*, degli agricoltori/trasportatori/venditori dei loro prodotti che col tempo han dato il nome ai negozi di frutta e verdura e che ho avuto la sorte di aver potuto vedere da vicino quei paesini e la costruzione del Lago, ho avuto anche la fortuna di conoscere il luogo opposto! Quello che dopo diciotto Km di gallerie, dai Frinti arriva ai Filtri di Prato: Filtri! Fintri!... che confusione quand'ero piccolo! Li ho visti costruire quei filtri dell'acqua del Brugneto e tutti i tubi e le gallerie che poi dopo aver attraversato il Bisagno a Prato *donde o gaiva a Stassion de Servissio o Marietto* si infilavano sotto terra nella galleria per raggiungere l'altra parte della Città.

Credo non sia stata cosa da poco essere quasi nato accanto a quell'ultimo *moìn* del genovesato cittadino che ho visto abbattere, fra le lacrime, per far posto a quei filtri! - *Proprio de de li, Richin, o dovei passà quello tubbo!* - Disse a mio padre Mario *de l'oeia*, padrone del fondo e del Mulino che fu distrutto. Avevo 10 anni e la varicella ma, fra le lacrime di un po' di tutti vidi abbattere, come disse mio padre, un luogo della storia, un mondo pieno di odori, cose, amicizia e tutto un pò! Nessuno poteva fermare quei 25.000.000 m<sup>3</sup> di acqua che scendevano da un diga alta 87 metri con uno sviluppo al coronamento di 275 che dà origine ad un bacino artifi-

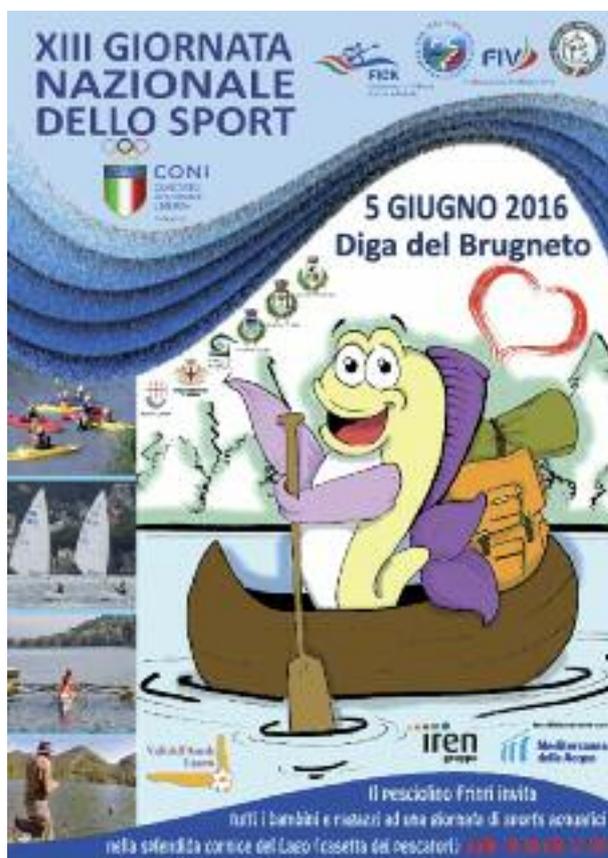
ziale di circa 2,5 kmq e rappresenta la maggiore riserva idrica della Liguria.

Sui laghi, lo si sa, soffia sempre vento! E allora portiamole un po' di vele lassù fra quei monti! Sono certo che la Proprietà, i cittadini di lassù, il CONI e la FIV nel completo rispetto di tutto quel che si deve rispettare una mano ce la daranno... noi siamo pronti... 5 4 3 2 1 Partenza valida... iniziamo un'esperienza bella, nuova che serva ai nostri amici ed ai loro luoghi che lo meritano, perché tanto han fatto per noi auspicando un appuntamento ricorrente perché quando ho visto lassù sul lago i miei amici Antonio Micillo e Maurizio Daccà sul lago col dinghy mi son detto...si può fare!

Per le foto si ringraziano gli amici del Gruppo FB Amo la Val Brugneto con i quali vi è un simpatico e costruttivo dialogo aperto.



Casa del pescatore





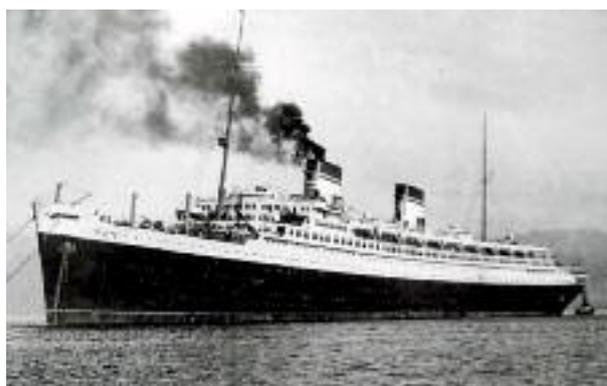
Anna C, Costa Armatori

## ARMATORI LIGURI LA FLOTTA DELLA RINASCITA NEL SECONDO DOPOGUERRA

di Francesco Pittaluga

Nel decennio precedente la Seconda Guerra Mondiale la concentrazione nel Gruppo Finmare delle quattro Società "Italia", "Lloyd Triestino", "Adriatica" e "Tirrenia" fa sì che la Liguria venga interessata da una mole di traffico marittimo in crescente ascesa. A Genova si ampliano le strutture portuali col bacino di Sampierdarena ed una nuova Stazione Marittima, intitolata ad Andrea D'Oria, che si affianca a quella dei Mille a sua volta ristrutturata. Alla sua formazione nel 1932 la "Società Italia", che eredita la sede di Piazza De' Ferrari già della "Navigazione Generale Italiana", si presenta con una flotta poderosa: i supertransatlantici "Rex" e "Conte di Savoia" seguiti da "Roma", "Augustus", "Duilio", "Giulio Cesare", i famosi "Conti" già del "Lloyd Sabauda" ma che, ad eccezione del "Conte Grande", passeranno presto al "Lloyd Triestino". Con essi "Vulcania", "Saturnia" e poi "Neptunia" e "Oceania" che però faranno capolinea a Trieste e tutta una serie di naviglio minore, merci e passeggeri, con cui Genova è collegata con le Americhe. A ciò si aggiungono le linee del "Lloyd Triestino" per l'Africa Orientale Italiana e quella Australe esercite in un primo tempo dal "Italia" e quelle per Australia e Oriente fino in Giappone.

Nel Mediterraneo opera l' "Adriatica" e fra i porti nazionali, le isole, il Nord Africa e gli scali del Nord Europa la "Tirrenia" immette in servizio tutta una serie di nuove unità che saranno di casa all'ombra della Lanterna. L'apoteosi si raggiunge nell'agosto del 1933 quando il "Rex", colosso di più di 50.000 tonnellate, al comando del lericino Francesco Tarabotto conquista il "Nastro Azzurro" come transatlantico più veloce sulla rotta Genova-



Rex alla fonda



Particolare del Hales Trophy – Nastro Azzurro

New York. Per l'Italia è un tripudio di orgoglio, condiviso dai tanti nostri connazionali d'oltreoceano che in quelle grandi navi col tricolore sulle ciminiere e la scritta "Genova" sotto il nome a poppa vedevano un legame continuo con la madrepatria lontana ed un riscatto ai pregiudizi incontrati nel Nuovo Continente.

Sul fronte degli armamenti privati muovono i primi passi nomi che avranno i loro momenti di gloria dopo il conflitto stesso: Costa, Messina, Bibolini, Ravano, Cameli, Cambiaso, Corrado, Fassio cui si aggiungono alcuni dei fratelli Grimaldi, napoletani d'origine ma naturalizzati genovesi nel corso dei decenni e Achille Lauro, il più importante degli armatori partenopei, che farà del nostro porto uno dei suoi scali d'armamento. Tutti cominciano in sordina provenendo a volte da altri settori economici quali assicurazioni o il commercio dell'olio ma in pochi anni riescono ad affermarsi ereditando quel dinamismo commerciale e imprenditoriale proprio dei vari Lavarello, Cerruti, Cresta, Rubattino, Raggio, Piaggio già incontrati nei capitoli precedenti pubblicati su questo Bollettino. Allo scoppio delle ostilità il volume del traffico che interessa i porti della nostra Regione è attestato sui 500.000 passeggeri annui e su più di due milioni di tonnellate di merci: la scure malvagia della guerra si abatterà implacabile sul mondo marittimo ligure e genovese e alla fine delle ostilità si dovrà praticamente ricominciare da zero. 25 aprile 1945: con la Liberazione i porti di Genova, Savona e La Spezia sono ridotti ad un cumulo di macerie e di scafi spesso irrecuperabili. Gru, binari, strutture portuali, magazzini: tutto distrutto, bombardato, minato. Sola, ancora in piedi, è la voglia di risorgere di uomini e maestranze: lavoratori, marittimi, armatori, tutti uniti da uno spirito che ha del miracoloso e che farà parlare di "Flotta della Rinascita". Il Governo farà la sua parte con leggi "ad hoc" che favoriranno nuovi investimenti mentre il Piano Marshall darà una mano preziosa nel fare ripartire il settore. Per quanto riguarda la Flotta di Stato, dopo un riavvio con naviglio vetusto e riadattato al trasporto degli emigranti che lasciavano un'Europa devastata, la restituzione alla "Società Italia" da parte degli Stati Uniti di "Vulcania", "Saturnia",

"Conte Grande" e "Conte Biancamano" permetterà entro il 1949 il ripristino dei collegamenti con le Americhe: a queste unità maggiori si affiancheranno le sei della classe "Navigatori", impostate come navi da carico ma riadattate al trasporto degli emigranti e tutta una serie di navi mercantili, alcune sopravvissute al conflitto e altre cedute dal governo americano: le famose "Liberties" che, con le più grandi "Victories", costituiranno la spina dorsale per la ricomposizione di tante flotte pubbliche e private. Nel contempo si ordinano nuove costruzioni: per la "Società Italia" quattro nuovi transatlantici, due per il Nord America e due per l'Atlantico meridionale. Questi ultimi, realizzati a Monfalcone, saranno i famosi "Giulio Cesare" e "Augustus" del 1950-51. Stazzanti 27.000 tonnellate e lunghi circa 200 metri costituiranno il primo fulcro di tutta una serie che proseguirà con "Andrea Doria" e "Cristoforo Colombo", splendide gemelle di più di 29.000 tonnellate scese in mare dagli scali di Sestri Ponente, immesse in servizio fra 1953 e '54 e considerate non le più grandi nè le più veloci ma senz'altro le più belle sulla "Rotta del Sole" Genova-New York. Sempre dagli scali liguri scenderanno in mare "Leonardo da Vinci" di 33.500 tonnellate del 1960 in sostituzione di "Andrea Doria" speronata dalla svedese "Stockholm" nel luglio del '56 e infine, canto del cigno della flotta passeggeri di Stato, la bellissima ma sfortunata "Michelangelo" del 1965, di 46.000 tonnellate assieme alla gemella "Raffaello", frutto del lavoro dei Cantieri dell'Adriatico di Trieste senza dimenticare "Galileo Galilei" e "Guglielmo Marconi" del "Lloyd Triestino" anch'esse assemblate nei cantieri giuliani ma operanti



Michelangelo e Raffaello in porto a Genova



Augustus e Giulio Cesare



Andrea Doria, manovre di prova

da Genova. Tutte queste unità vedranno nella loro realizzazione il contributo di architetti, ingegneri navali e artisti fra i più affermati dell'epoca: Gustavo Pulitzer Finali, Nino Zoncada, Giò Ponti, Nicolò Costanzi, Romano Boico e tanti altri, con Lele Luzzati, Mascherini, Capogrossi, Sironi, Campigli, Salvatore Fiume tanto per citarne solo alcuni. A queste faranno da corollario tutta una serie di navi minori, ma solo nelle dimensioni: dai nomi evocativi di famose unità prebelliche o riferiti alle destinazioni cui saranno assegnate, esse saranno "Australia", "Neptunia", "Oceania" poi ribattezzate "Donizetti", "Rossini" e "Verdi" assieme ad "Africa", "Europa", "Asia" e "Victoria", che concluderà la sua lunga carriera sui mari solo recentemente come "Anastasis", nave missionaria per una organizzazione umanitaria internazionale. Il rinnovo della Flotta di Stato riguarda anche "Adriatica" e "Tirrenia",

uscite dal conflitto con naviglio superato e raccoglimento ma che nel giro di pochi anni si rinnovano con unità medio-piccole che saranno di casa nei nostri porti. Solo per ricordarne alcune, "Esperia", "Enotria", "Messapia", "San Giorgio" e "San Marco" per la prima e per la seconda le navi della serie "Regioni" ed i successivi traghetti classe "Poeti" e "Strade Consolari Romane" che tanto sviluppo daranno al turismo ed ai collegamenti con le nostre isole maggiori: cui contribuiranno negli anni Settanta anche le "Linee Canguro" coi primi traghetti a concezione moderna "roll-on/roll-off". Sul fronte dei privati il primato regionale spetta al gruppo armatoriale facente capo alla famiglia Costa di Genova. Uscito dal conflitto con una sola nave, acquista nel primo dopoguerra una serie di unità da carico di seconda mano e si lancia con successo nel traffico emigratorio con la "Giovanna C." e poi con le pri-



Sala delle feste Fiorenza, Michelangelo



Salone di soggiorno, Andrea Doria

me vere e proprie navi passeggeri “Anna C.”, “Andrea C.” e “Franca C.”. Tutte con una lunga storia dietro la poppa ma opportunamente riadattate sia per il traffico emigratorio che per il mercato superiore di lusso che si concretizzerà nelle successive realizzazioni “ex-novo” di “Federico C.” di più di 20.000 tonnellate nel 1958 e ancora di più con l’ “Eugenio C.” del 1966, stazzante più di 30.000 tonnellate, detentore del “Nastro Azzurro” in linea sudamericana e ritenuto da molti il transatlantico più bello e indovinato fra quelli costruiti in Italia nel dopoguerra. La “Linea C.” si affermerà anche nel campo dei trasporti merci con unità innovative quali “Maria” e “Pia Costa” e altre, per orientarsi dalla metà degli anni Sessanta al mercato crocieristico su cui si affermerà con tutta una serie di unità prevalentemente di seconda mano ma rimodernate a dovere e ancora ricordate: dalla sfortunata “Bianca C.” che si perderà per incendio nei Caraibi nel 1962 passando per “Enrico C.”, “Carla C.” cui seguiranno “Italia”, “Flavia”, “Fulvia”, “Danae”, “Daphne”, “Columbus C.”, “Costa Marina”, “Costa Allegra”, “Costa Playa” e le nuove “Costa Classica”, “Romantica”, “Victoria”: quasi tutte avranno una lunga e fortunata carriera portando sui mari le ciminiere gialle con la grande “C” azzurra virgolettata, simbolo della Compagnia. Poi il passaggio negli anni Novanta al gruppo americano “Carnival” e tutta la serie degli attuali colossi da crociera: da “Costa Fortuna” ad “Atlantica” passando per “Mediterranea”, “Serena”, la sfortunata “Concordia”, “Fascinosa”, “Luminosa” e le altre che pongono ai vertici dell’odierno panorama crocieristico internazionale questa Società che porta il nome di Genova sulla grande poppa squadrata dei propri “resorts” galleggianti. Ricordiamo poi i Fassio e le altre dinastie armatoriali locali quali i già citati Ravano, Messina, Bibolini, Corrado e poi Lollo Ghetti, Cameli, Frassinetti e altri minori. La “Villain & Fassio” nasce in campo assicurativo ed è pre-

sente prima della guerra con la piccola “Franca Fassio” di circa 3.000 tonnellate in servizio fra Genova e Barcellona: non sopravviverà al conflitto ma verrà poi sostituita da una serie di quattro bianche e linde navi bananiere impegnate nel traffico merci e passeggeri per la Somalia. Ad esse si aggiungeranno fra 1956 e 1959 altre sette nuove unità adibite alla linea commerciale per gli Stati Uniti, alcune petroliere, “bulk-carriers” e altre unità, tutte portanti nomi di componenti della famiglia armatrice. Nonostante l’ottima qualità del naviglio impiegato, la Società si troverà ad affrontare una lunga crisi cominciata sul finire degli anni Sessanta e culminata col fallimento nel decennio successivo.

Del Gruppo Cameli è la “Italnavi”, erede della “Società di Navigazione Commerciale” del 1924 e impegnata nel traffico migratorio con i piroscafi “Sises” e “Sestriere” di circa 9.000 tonnellate, con la motonave “Alpe” e con tutta una serie di “liberties” con cui prospererà per un ventennio nei traffici verso le Americhe: anche i Cameli si troveranno ad un certo punto in difficoltà finanziarie: la fusione con la “Sicilnaviglio” degli Agnelli prima e con la veneziana “Sidarma” poi non ne risparmierà la liquidazione che avverrà nel 1969 con l’assorbimento nel Gruppo Costa. I Cameli gestiranno ancora per qualche anno una flotta di “super-tankers” ma la crisi dei noli e quella petrolifera dei primi anni Settanta decreteranno la fine delle attività armatoriali del Gruppo. Stessa sorte per le società facenti capo agli armatori Bibolini e Lolli Ghetti, che prosperano nel settore delle portarinfuse e si specializzano con una flotta di 24 unità per complessive 300.000 tonnellate coinvolgendo nella gestione nomi popolari quali Paolo Mantovani e altri. Oggi nell’ambito del gruppo operano “Carbofin” e “Carboflotta”, specializzate nei trasporti di gas, metano e prodotti chimici liquidi e gassosi richiedenti unità particolari e specializzate.



Piroscalo Pace, Compagnia Messina



Achille Lauro

Protagonisti di primo piano nei due decenni successivi al conflitto anche i gruppi Ravano, Corrado, Frassinetti, Marsano, Cambiaso e altri come i D'Amico che, seppur non liguri d'origine, avranno nei nostri porti una presenza importante e continua. Da ricordare la "Società Cooperativa Garibaldi": fondata nel 1936 da alcuni soci e dotata di un cospicuo numero di navi da carico dai nomi evocativi quali "Nino Bixio", "Goffredo Mameli", "Rosolino Pilo" e altre, dopo la guerra si cimenterà nel traffico emigratorio verso il Centro-Sud America col piroscafo "Luciano Manara". In questo settore incontriamo altre società, che avranno però vita breve perché fagocitate o assorbite da altre più grandi e in parte già citate. Ricordiamo "La Fortuna"; la "C.A.M.A.-Compagnia Agenzie Marittime Armatoriali" di Arturo Giribaldi; la "Maris Stella" di proprietà mista Ravano e Piaggio; il "Lloyd Genovese" e la "Genaviter". Tutte opereranno fra 1949 e 1952 trasportando emigranti e "displaced persons" verso il Nuovo Continente con naviglio spesso vetusto e talvolta in modo avventuroso, dimostrando comunque una forte e sentita esigenza di ripresa dei traffici marittimi. Per inciso, ricordiamo che nel 1948 la "Genaviter" acquisterà il piroscafo "Medina" di circa 6.000 tonnellate varato a Newport News-U.S.A. nel 1914: ribattezzato "Roma", diventerà in seguito la popolarissima "Franca C." dei Costa ed è ancora oggi a galla a Singapore come "Doulos" a più di cento anni dal varo! Attivi invece a tutt'oggi coi loro grandi "Jolly" dalle fiancate dipinte in arancione gli armatori Messina, naturalizzati liguri e che videro nell'anteguerra il fondatore Ignazio impegnato nei traffici commerciali verso l'Africa Orientale Italiana con navi da carico e miste merci-passeggeri dai nomi evocativi quali "Tembien", "Se-

mien" e "Ogaden". Nel primo dopoguerra armeranno anche un piroscafo passeggeri, il "Pace" già "Cuba" statunitense di circa 4.000 tonnellate, adibito alle linee del Mediterraneo e poi ceduto a "Tirrenia" che col nome di "Sassari" lo terrà in servizio fino al 1962. La "Ignazio Messina & C." si espanderà poi verso l'Africa Australe, il Golfo Persico e l'Australia e dispone oggi di una flotta di più di 20 unità "Roll-on/roll-off" per più di 100.000 t.s.l.. Al servizio passeggeri si rivolse invece per alcuni anni un altro imprenditore genovese, l'Agente Marittimo Scerni che armò fra gli anni Cinquanta e Sessanta due navi frutto della trasformazione di vecchi piroscafi: l'"Europa" poi "Nassau" e la "Victoria" di 13.000 tonnellate, che divenne popolarissima per le sue crociere da New York verso le Bahamas ed i Caraibi fino alla vendita ad interessi svedesi e greci. Altri importanti agenti marittimi, i triestini Cosulich, eredi della famosa e omonima compagnia di navigazione confluita a suo tempo nel "Italia di Navigazione", dai loro uffici genovesi gestiranno dal 1946-47 fino alla sua vendita nel 1988 la "Home Lines" che, pur costituita da capitali elvetici, greci, svedesi e battente bandiera panamense, imbarcava equipaggi interamente italiani. Rivolta in un primo tempo al traffico emigratorio verso le Americhe sia dal Mediterraneo che dal Nord Europa e poi alle crociere, con "Argentina", "Brasil" poi "Homeland", "Atlantic" e "Italia" le prime navi cui seguiranno la "Homerica" e nel 1965 la favolosa "Oceanic" di 39.000 tonnellate, frutto del genio ingegneristico di Nicolò Costanzi che, nei cantieri di Monfalcone e Trieste, curerà fra gli altri gli allestimenti di "Eugenio C.", "Galileo Galilei" e "Guglielmo Marconi" già ricordate. Con l'"Oceanic" la "Home Lines" diventerà leader delle crociere fra New York, Bermuda e le Bahamas. Ad essa seguirà nel 1973 "Doric" già "Shalom" dell'israeliana "Zim Lines" e in seguito la nuova "Atlantic" che diventerà poi "Melody" di "MSC Crociere" ed una seconda "Homerica" nel 1986 fino alla vendita della compagnia due anni dopo a "Holland America Lines" oggi del gruppo "Carnival". A corollario di ciò va ricordato che i Cosulich armeranno nel 1962, per conto della "Commerciale Marittima" del gruppo Luigi Monta di Genova, la "Riviera Prima", una nave mista passeggeri-merci francese trasformata in nave da crociera di lusso: l'esperimento non avrà successo e dopo qualche anno la nave sarà ceduta ad interessi scandinavi come "Viking Princess" per concludere la sua carriera alle Antille con un rovinoso incendio. Russi d'origine ma genovesi d'adozione gli armatori Alexander e Boris Vlasov che dal primo dopoguerra e fino al 1988 si inseriscono nel traffico emigratorio prima e crocieristico dopo operando sul mercato americano e australiano con piroscafi che fanno parte della storia della marineria: da "Castel Verde" a "Castel Bianco" a "Castel Felice" per passare ai famosi "Fair" fra cui "Fairsea", "Fairsky", "Fairstar" e altre. Nel 1988 la compagnia verrà venduta alla "Princess Cruises" inglese che, oltre al suo naviglio più recente, si aggiudicherà anche due importanti unità in allestimento a Monfalcone progettate in parte da Renzo Piano. La "Sitmar" continua oggi la sua navigazione sui mari attraverso la "V Ships"



Angelina Lauro

con base a Montecarlo, proprietaria di una grande flotta di navi cisterna, portacontenitori e portarinfuse oltreché presente in varie nuove società impegnate nel mercato crocieristico internazionale di lusso. Campani di origine e nipoti di Achille Lauro ma trapiantati in parte a Genova nel primo dopoguerra, abbiamo i Fratelli Grimaldi che si inseriscono nei trasporti marittimi nel 1948 e per i successivi quindici anni si affermeranno nei collegamenti per il Centro America sia dal Mediterraneo che dal Nord Europa prima con navi minori e poi con i transatlantici “Ascania”, “Irpinia”, “Venezuela” e “Caribia”: i primi tre di origine francese e l’ultimo nientemeno che la veneranda “Vulcania” della “Società Italia” ceduta ai Grimaldi nel 1965. “Caribia” e soprattutto “Irpinia” diventeranno navi da crociera popolarissime negli anni Settanta per essere poi sostituite per quasi un ventennio da “Ausonia”, ultima ammiraglia di “Adriatica” fino alla sua vendita ad armatori ellenici nel 1977. Lasciato il campo delle crociere, l’attività dei Grimaldi proseguirà nella gestione di bulk-carriers, alcune petroliere e nel felice inserimento nel traffico di cabotaggio con moderni “Cruise-ferries” della “G.N.V.-Grandi Navi Veloci” quali “La Superba”, “La Suprema”, “Splendid”, “Majestic”, “Excellent”, costruite fra 1993 e 2004 nei Cantieri Apuania di Massa Carrara e impegnate da Genova con le consorelle sulle rotte di Sicilia, Sardegna e Nord Africa dove hanno introdotto il concetto del lusso e del comfort riservati in precedenza ai transatlantici e alle navi da crociera. Nei primi anni del Duemila i Grimaldi hanno ceduto ad altri gruppi armatoriali la gestione di “G.N.V.” ma sono sempre presenti con una flotta di traghetti misti merci-passeggeri dati a noleggio, mentre il ramo napolitano della Famiglia gestisce importanti collegamenti marittimi per tutto il Mediterraneo dai porti dell’Italia meridionale e insulare. Sempre partenopea ma con profondi legami coi nostri porti la “Flotta” di Achille Lauro, il grande fondatore di un impero sui mari che naufragherà negli anni Ottanta del Novecento. La sua “Flotta” esce decimata dalla guerra ma in pochi anni risorge con un gruppo di “liberties”, alcune navi recuperate e riadattate al trasporto di emigranti quali la “Ravello”, la “Napoli” e poi le prime passeggeri “Surriento”, “Roma” e “Sydney” per giungere alle grandi petroliere degli anni Sessanta e Settanta, alle prime portacontenitori ed alle famose “Navi Blu”, l’ “Achille Lauro” e l’ “Angelina Lauro”, di origine olandese e stazzanti circa 24.000 tonnellate, impiegate dal 1966 in linea australiana e poi nel mercato crocieristico. Dalla carriera variegata e felice ma costellata anche di episodi drammatici come il dirottamento subito nel 1985 dal’ “Achille Lauro” ad opera dei terroristi palestinesi di Abu Abbas, entrambe concluderanno la loro lunga carriera sui mari con un incendio: l’ “Angelina” nel marzo del 1979 nei Caraibi e l’ “Achille” nel novembre del 1994 nel’ Oceano Indiano. Le vicissitudini che porteranno alla liquidazione del gruppo esulano da questa analisi: si può però dire che oggi esso sopravviva idealmente in ambito “M.S.C. Crociere” che a suo tempo, tramite l’affiliata “StarLauro”, ne ereditò strutture e navi. A Genova, in Piazza dell’ Annunziata, il bel palazzo dei Rolli sulla cui facciata troneggia ancora la scritta bronzea “Flotta Lauro” con la stella bianca a cinque punte portata per tanti anni su tutti i mari del mondo, ricorda le maestranze ed i marittimi che ne hanno fatto orgogliosamente parte, mentre le attuali mega-

letano della Famiglia gestisce importanti collegamenti marittimi per tutto il Mediterraneo dai porti dell’Italia meridionale e insulare. Sempre partenopea ma con profondi legami coi nostri porti la “Flotta” di Achille Lauro, il grande fondatore di un impero sui mari che naufragherà negli anni Ottanta del Novecento. La sua “Flotta” esce decimata dalla guerra ma in pochi anni risorge con un gruppo di “liberties”, alcune navi recuperate e riadattate al trasporto di emigranti quali la “Ravello”, la “Napoli” e poi le prime passeggeri “Surriento”, “Roma” e “Sydney” per giungere alle grandi petroliere degli anni Sessanta e Settanta, alle prime portacontenitori ed alle famose “Navi Blu”, l’ “Achille Lauro” e l’ “Angelina Lauro”, di origine olandese e stazzanti circa 24.000 tonnellate, impiegate dal 1966 in linea australiana e poi nel mercato crocieristico. Dalla carriera variegata e felice ma costellata anche di episodi drammatici come il dirottamento subito nel 1985 dal’ “Achille Lauro” ad opera dei terroristi palestinesi di Abu Abbas, entrambe concluderanno la loro lunga carriera sui mari con un incendio: l’ “Angelina” nel marzo del 1979 nei Caraibi e l’ “Achille” nel novembre del 1994 nel’ Oceano Indiano. Le vicissitudini che porteranno alla liquidazione del gruppo esulano da questa analisi: si può però dire che oggi esso sopravviva idealmente in ambito “M.S.C. Crociere” che a suo tempo, tramite l’affiliata “StarLauro”, ne ereditò strutture e navi. A Genova, in Piazza dell’ Annunziata, il bel palazzo dei Rolli sulla cui facciata troneggia ancora la scritta bronzea “Flotta Lauro” con la stella bianca a cinque punte portata per tanti anni su tutti i mari del mondo, ricorda le maestranze ed i marittimi che ne hanno fatto orgogliosamente parte, mentre le attuali mega-



Irpinia, Fratelli Grimaldi

navi da crociera della “M.S.C.” scalano regolarmente i porti di Genova e La Spezia riservando a Savona tutta l’attuale attività di “Costa Crociere”.

Tutta genovese la “Cogedar Line-Compagnia Genovese d’Armamento”, costituita nel 1946 con sede in Via XX Settembre 4 sotto la presidenza di Attilio Merega. Inizia anch’essa la propria attività trasportando emigranti per il Brasile-Plata con piroscafi di seconda mano fra cui il “Missourian” inglese del 1922 che, adattato al trasporto di 800 passeggeri e ribattezzato “Genova”, viene ricordato per il suo viaggio del 1949 verso la lontana Ushuaia, capitale argentina della Terra del Fuoco, carica di nostri connazionali “in primis” liguri e veneti che andavano a ripopolare una città che rischiava di venire abbandonata e a sfruttare le risorse minerarie della zona. Dal 1950 la troviamo in linea australiana, ribattezzata “Flaminia” nel 1955 e affiancata da “Aurelia”, anch’essa derivata dalla trasformazione di una nave da carico del 1939 e destinata ad una lunga carriera. Nel frattempo la maggioranza azionaria della società passa al gruppo finanziario milanese dei Cesa Bianchi legato ai Costa: nel 1962 entra in servizio la “Flavia”, ex “Media” britannica completamente ricostruita e adibita alla linea per l’Australia-Giro del Mondo. Nel 1968, dopo la chiusura del Canale di Suez, la “Cogedar” si rivolge al mercato crocieristico ma non ha fortuna: vende “Aurelia” in Grecia e cede “Flavia” ai Costa che la impiegheranno con successo per i successivi vent’anni sia nei Caraibi che nel Mediterraneo.

Presente e popolare nei porti liguri la già citata “SIDARMA-Società Italiana d’Armamento”, costituita a Fiume nel 1938 e trasferita a Venezia nel dopoguerra che, fra 1946 e 1955, arma una serie di navi da carico nuove o di seconda mano riadattate per il traffico di emigranti da Genova per il Centro America-Golfo del Messico ed il Brasile-Plata. Esse saranno l’“Andrea Gritti”, seguita da “Francesco Barbaro”, “Enrico Dandolo”, “Francesco Morosini” e poi “Sebastiano Venier” e “Vettor Pisani”

tanto per citarne solo alcune, tutte evocanti nomi di Dogi della Serenissima. Dalla metà degli anni Cinquanta l’attività della compagnia si concentra nel settore merci ma nei decenni successivi viene a trovarsi in difficoltà e, dopo avere ceduto varie unità ad altre società già ricordate, entra in liquidazione nel 1975.

Importante anche il traffico cotoniero dal Golfo del Messico della “Navigazione Alta Italia” il cui nome verrà poi ripreso dalle petroliere del gruppo Bibolini-Lolli Ghetti; il servizio frigorifero del genovese Andrea Zanchi per il trasporto di carni congelate dall’Argentina; quello della “Società di Navigazione Odero” per il Golfo del Messico; il servizio “Italo-Cileno” per il trasporto di nitrati e minerali dal Pacifico Meridionale e altri minori, fra cui i vari armatori di “carrette” e naviglio di cabotaggio che abbiamo incontrato nel secondo capitolo di questo resoconto quali i vari “Gavarone”, “La Polena”, “Tito Campanella”, “Maggiolo” di Camogli e tutti gli altri che cederanno il passo ai nuovi traffici ed alla globalizzazione di un mercato dove non ci sarà più spazio per gli “scagni” che per decenni avevano prosperato nell’ambito delle realtà marittime e imprenditoriali dei nostri porti. Verso la fine del Novecento cambia tutto: la prima ad andarsene sarà la Flotta di Stato, liquidata tra la fine degli anni Settanta ed il decennio successivo con un’operazione spiazzante e affrettata. Disarmato in pochi anni il ramo passeggeri fatta eccezione per l’infelice esperimento del “I.C.I.-Italia Crociere Internazionali” che avrebbe dovuto assicurare il salvataggio di “Leonardo da Vinci”, “Galileo Galilei”, “Guglielmo Marconi” e “Ausonia” gestiti dallo Stato e da un consorzio di privati che però difetto di coesione e comunanza d’intenti. Alienati, venduti o demoliti i transatlantici più prestigiosi, in campo commerciale fu la volta di una serie di nuove unità portacontainers dai nomi evocativi quali “Italica”, “Americana” per la “Società Italia” o “Nipponica” e “Mediterranea” per il “Lloyd Triestino” tanto per citarne alcune: con esse e con altre unità convenzionali o “roll-on/roll-off” di

nuova generazione non si riuscì però a sostenere la concorrenza di nuovi e agguerriti gruppi sia italiani che stranieri che finirono per fagocitare le nostre gloriose compagnie. Il Gruppo D'Amico e i canadesi della "Canadian Pacific" entrarono in lizza, come pure la "Maersk" scandinava ed il "Ned-Lloyd tedesco-olandese: fra incorporamenti e fusioni i marchi di "Società Italia" e "Lloyd Triestino" sopravviveranno fino all'inizio del terzo millennio e sono oggi riuniti in una "Italia di Navigazione" che ben poco ha delle compagnie da cui discende. Nei prestigiosi palazzi loro sedi un tempo a Genova e Trieste sono ospitati oggi gli uffici di rappresentanza delle rispettive Regioni ed anche le altre società del Gruppo "Finmare", "Adriatica" e "Tirrenia", non esistono più o sono passate ad altri consorzi. Stessa sorte per tanti dei privati testè ricordati: ritirati dal mondo dello "shipping" o assorbiti da altre realtà imprenditoriali sia nazionali che estere o sostituiti da nuove presenze quali, per citarne una per tutte, la "Premuda" del Gruppo Rosina e alcune altre che operano oggi giorno ma che esulano da questo resoconto perché legate a vicende che fanno parte dell'attualità economica di oggi e non della storia. Le attuali compagnie di navigazione che scalano i nostri porti sono spesso "holdings" internazionali che nell'organizzazione e nella gestione poco hanno da spartire con le realtà appena ricordate, delle quali ormai resta solo qualche modello di nave in bacheca e tanti cimeli presenti nei musei o in mano ai collezionisti. Non si è riusciti a preservare dalla demolizione almeno una delle navi passeggeri che hanno fatto

la storia della nostra marineria e che avrebbe potuto essere adibita a museo galleggiante, centro congressi e attrazione turistica a testimonianza di un'epoca in cui la nave non era vista solo come un mero pezzo d'acciaio che andava da un porto all'altro ma costituiva il veicolo naturale attraverso il quale tante vicende umane ed epocali hanno avuto sfondo e locazione, cosa che non avviene con le moderne unità da crociera che non sono altro che dei festosi villaggi-vacanza che vanno per mare. Restano gli archivi da consultare e le testimonianze degli storici navali: in tale ottica questo resoconto in tre capitoli vuole essere un contributo ai tanti nomi ed ai gruppi armatoriali che in più di centocinquanta anni hanno portato il nome di Genova e della Liguria sui mari, spesso con fortune alterne ma quasi sempre con successo. Se oggi sono scomparsi e con loro è venuta meno una tradizione marittima che ha contribuito in misura notevole a fare la storia della marineria italiana nel suo complesso, non devono essere consegnati al mare dell'oblio ma continuare a vivere nel solo modo possibile, ricordati dagli addetti ai lavori e tenuti presenti da quanti hanno a cuore le nostre radici, che passano attraverso i tanti aspetti delle attività economiche che ci sono proprie da sempre e soprattutto da queste, le tradizioni marinare e armatoriali della nostra Terra di Liguria, dove forse più che altrove è da sempre forte l'esigenza che dai tempi più antichi ci fa dire: "Navigare necesse est". Non dobbiamo dimenticarlo, sarebbe un vero peccato ed una mancanza di rispetto per i tanti nomi citati in questa rassegna.





## I NOMI DEI CARÓGGI - terza parte

di Pietro Costantini, testo e foto

### IL SESTIERE DEL MOLO - 1

La carrellata sul Sestiere del Molo parte...dal Molo, dall'intrico di caruggi che dal "Porto Antico" (che poi è quello nuovo) va fino all'area delle Riparazioni Navali.

**Porta Siberia:** era il nome con cui era popolarmente nota la *Porta del Molo*, il bastione realizzato da Galeazzo Alessi fra il 1550 e il 1553. Il nome deriverebbe dall'espressione dialettale *Pòrta do çibbo* (Porta del cibo), da cui *çiberia* (cibaria), motivata dalla vicinanza dei magazzini del grano.

**Mura del Molo:** le mura del Molo furono erette nel 1276 a protezione degli scali e del retrostante edificio dei *Salvatori del Porto*, poi *Conservatori del Mare*. La *Via del Molo* ricorda il primo molo cittadino (o molo Vecchio), sulla Calata del Mandraccio, di cui si ha notizia fin dal 1133.

**Mura della Malapaga:** le mura, costruite nel XVI secolo, congiungevano la Porta del Molo con il Casone della Malapaga (edificato nel 1262 nell'area dell'attuale Piazza Cavour e non più esistente), adibito a carcere per debitori inadempienti fino al 1850. Hanno dato il titolo ad un famoso film del 1949 con Jean Gabin.

**Porta della Marinetta:** dava accesso al piccolo scalo presso la chiesa di San Marco, dove era ancorata l'imbarcazione con cui i *Salvatori del Porto* perlustravano gli approdi. Esistono tuttora anche la *Calata Marinetta* e la *Via alla Calata della Marinetta*.

**Vico Ferrari:** qui il riferimento non è a una famiglia, ma alle attività dei fabbri ferrai della zona.

**Vico Bottai:** il toponimo si riferisce alla concentrazione

in questa via di attività artigianali legate alla produzione di botti.

**Vico Cimella:** prima si chiamava *Vico Rosa*. Venne ride-nominato con la riforma del 1868 per ricordare l'antico centro dei Liguri Vedianzi *Cemenelum*, oggi Cimiez, vicino a Nizza. *Cimella* è la trasposizione popolare del nome latino della città. Fu patria di San Celso, insieme a San Nazario primo evangelizzatore della Liguria.

**Vico Malatti:** in origine era uno dei tanti *Vico dell'Olio* presenti in città. L'attuale denominazione ricorda la famiglia *Malatti* o *Malatto*, famiglia di artisti il cui più insigne rappresentante fu Nicolò (n. 1682) decoratore allievo di Domenico Parodi.

**Vico Palla:** in questo vicolo si riunivano i giocatori di pallone prima e dopo le competizioni sportive. Si trattava di una specie di gioco della palla a mano, molto popolare a Genova nei secoli passati. Nel catasto del 1798 è annotato come *Strada della Palla*.

**Vico chiuso della Gelsa:** anch'esso un tempo *Vico dell'Olio*, e ribattezzato nel 1868 in onore di una pianta di gelso (in dialetto *sersa*) ivi presente.

**Vico delle Vele:** nome già presente nel catasto napoleonico, è dedicato all'importanza della manifattura delle vele, da sempre esercitata nell'area del molo Vecchio assieme alle altre attività artigianali legate al porto e alla navigazione.

**Vico chiuso Grillo:** pur essendo stato assegnato nella riforma del 1868, il nome non è dedicato all'animale, bensì all'ammiraglio Simone Grillo, che nel 1264 riportò a Durazzo un'importante vittoria sui Veneziani.



## IL SESTIERE DEL MOLO – 2

Qui viene esaminata l'antichissima area attorno a Piazza Cavour, compresa fra il Molo, S. Maria di Castello e S. Bernardo.

**Vico dei Lavatoi:** qui era presente un lavatoio pubblico, ma nell'estimo napoleonico era noto come *Vico dei Lavazzi* (ne esiste anche un altro, come vedremo), e ciò potrebbe far pensare a un'identità di significato dei due toponimi.

**Vico Damiata:** altro ex *Vico dell'Olio*, cui venne assegnato l'attuale toponimo "in memoria della città di tal nome espugnata dai Crociati col potente aiuto dei Genovesi l'anno 1219".

**Vico Cera:** il nome fa ipotizzare la presenza di magazzini per le cere, facilmente ipotizzabile in un'area d'angiporto come questa.

**Vico delle Camelie:** ebbe questo nome con la riforma del 1868, poiché prima si chiamava *Vico Largo*, vista la sua maggior larghezza rispetto ai vicoli adiacenti. Ma gli si cambiò nome per non confonderlo con un "caruggio" del Sestiere di Pré.

**Via delle Grazie:** una vasta zona dell'angiporto ha località che fanno riferimento alle Grazie: *Calata delle Grazie, Archivolto delle Grazie, Mura delle Grazie, Piazza delle Grazie, Via al varco delle Grazie*. Sui resti di un antico edificio pre-romano (di cui si sono rinvenute le tracce), venne edificata una chiesa (forse nel VII secolo, poi ricostruita nel XI secolo) dedicata ai Santi Nazario e Celso. Su questa, nel XVII secolo venne costruita l'attuale chiesa di Ns. Signora delle Grazie, che dovrebbe il nome ad una statua proveniente dall'oriente. Tuttavia non si può trascurare l'ipotesi di un'origine più antica del toponimo: nella stessa zona dove ora c'è la chiesa delle Grazie, sorgeva un tempio dedicato alle *Tre Grazie*, divinità dei commerci, che

nella zona erano attivissimi. La stessa Piazza Cavour era prima chiamata *Piazza delle Grazie*, e vi si svolgeva un mercato delle erbe.

**Vico dei Cavoli:** sembra riferirsi allo stoccaggio o al commercio di prodotti dell'orto, anche se non vi è traccia del nome negli estimi settecenteschi ed esso compare solo a partire dal 1868.

**Vico Foglietta:** qui non c'entrano le foglie. Si tratta di un vicolo originariamente senza nome, che nell'Ottocento fu dedicato all'annalista Oberto Foglietta.

**Vico delle Pietre Preziose:** anche questo toponimo fu attribuito nell'Ottocento, con sicuro riferimento ai commerci di ori con l'Oriente che si svolgevano nella zona.

**Vico della Pece:** qui la denominazione è molto antica, perché nel vicolo erano presenti attività di lavorazione della pece per la calafatura delle navi.

**Vico dei Mattoni Rossi:** sembra che il nome di questo caruggio derivi dall'arbitrario accostamento dei cognomi di due famiglie, i *Matoni* e i *Rossi*, le cui tombe si trovano nella vicina chiesa dei SS. Cosma e Damiano. Comunque vi si affacciano anche le vestigia di un antico edificio medievale, costruito con mattoni a vista, oggi integrato nel recupero il cui ingresso è dal lato opposto, in vico Paggi.

**Vico Basadonne:** questa fascinoso denominazione ha un'origine più banale di quella che si immagina a prima vista: deriva infatti dalla famiglia *Basadonne*, mercanti e artigiani ghibellini.

**Vico Stoppieri:** gli *stoppieri* erano gli artefici e i venditori di stoppa e di canapa. Le loro società erano molto importanti e, nel 1734, una di esse fece eseguire nella chiesa di S. Marco al Molo un bel gruppo marmoreo con la Madonna e i SS. Nazario e Celso, da parte di Francesco Schiaffino.



### IL SESTIERE DEL MOLO – 3

**Via di Sottoripa:** faceva parte della più estesa *Ripa Maris*, il fronte a mare della città, realizzato fra il 1125 e il 1133 per ordine dei Padri del Comune, per controllare le attività commerciali che transitavano attraverso il porto. La soluzione fu quella di edificare un porticato con negozi a livello strada, offrendo incentivi a coloro che fossero interessati a costruirvi. Sorse così un modello commercial - residenziale unico, formato da 43 edifici costruiti uno di fianco all'altro e riuniti da un portico continuo al piano terra. Fu la base del *fondaco*.

**Via della Mercanzia:** prende il nome dall'antico *Ponte della Mercanzia*, oggi Ponte Embriaco, che si affacciava sul porto direttamente da Palazzo San Giorgio.

**Via Pescheria:** la denominazione è recente, in omaggio all'attività di commercio del pesce che si svolgeva in prossimità del Ponte della Mercanzia.

**Vico dell'Oliva:** denominazione presente nell'elenco settecentesco dell'Accinelli. Nulla ha a che fare con il commercio dell'olio, in quanto il vicolo è dedicato alla memoria dell'antica famiglia Oliva, o De Oliva, che aveva qui la propria *insula*, ossia un luogo comprensivo di abitazione e di locali commerciali, come tutte le famiglie genovesi dedite ad attività mercantili.

**Vico delle Compere:** era uno dei vicoli senza nome. Battezzato nella riforma ottocentesca di Banhero, la denominazione fu voluta "a ricordo del primitivo titolo del Banco di San Giorgio, poiché la Repubblica, quando contraeva un prestito, diceva di *accattare* o *comperare* denaro, e quindi ogni prestito si chiamava *compera*, precludendo alle teorie dei moderni economisti che stimano il denaro merce".

**Piazza della Raibetta:** la *raibetta* era il mercato dei legumi, così detto per distinguerlo da quello dei cereali, la *raiba*. *Rayba* è un antichissimo termine arabo e indica il luogo o la piazza per il mercato del grano o di altri commestibili. Il nome implicava un diritto verso chi si recava a smerciare i suoi prodotti; in questo caso era appaltato

dalla Repubblica o amministrato direttamente dagli uffici di San Giorgio. Da *rayba* derivò il termine genovese di *reboieu* "rebaiolo" dato ai venditori di commestibili, specialmente di farina.

**Vico dei Caprettari:** il nome, già presente nel catasto del 1798, allude alla vendita o macello di carni ovine. Oggi il caruggio è noto soprattutto per un negozio storico, la *Barberia Giacalone*. Aperta nel 1882, questa piccola bottega fu rinnovata nel 1922, secondo i criteri della più pura Art Decò "stile Liberty". Gli arredi originali dai suggestivi vetri colorati alle pareti e sul soffitto, sono stati salvati negli anni '90 dal FAI, che ne ha assunto la tutela. La barberia è ancora aperta.

**Vico della Stampa:** sia il vicolo sia l'adiacente *Piazza della Stampa* sono dedicati all'importante attività delle stamperie. Tipografi di origine straniera costituirono a Genova una regolare Società a partire dal 1471.

**Vico della Noce:** era uno dei tanti "*Vico dell'Oliva*", ribattezzato nel 1868 in onore di un prodotto come la noce, così importante negli orti e giardini liguri.

**Vico dei Cartai:** come altre vie della città, porta il nome di uno specifico settore di attività. Qui avevano sede commercianti e produttori di carta, in posizione favorevole, vista la vicinanza con Banchi e la Dogana. Qui si scaricava il materiale proveniente dalle cartiere del Ponente cittadino per essere prelevato e caricato sulle galere in porto.

**Vico Fornetti:** non è riferito a forni di panificazione, ma alla famiglia dei Fornetti o Forneto, ascritta all'albergo dei Giustiniani.

**Via di Canneto il Curto – Via di Canneto il Lungo:** i due aggettivi attestano la diversa lunghezza delle strade in questione. Il toponimo *Canetus*, presente nelle carte medievali allude, probabilmente, all'antica orografia della zona, dove c'era un corso d'acqua attorniato da un canneto. L'intersecazione delle due vie formava la "croce di Canneto", toponimo usato nei documenti antichi per chiarire l'ubicazione di ciò che interessava.



#### IL SESTIERE DEL MOLO – 4

Qui siamo nel dedalo di caruggi che si gettano nelle vie di Canneto il Lungo, Canneto il Curto e Giustiniani, oppure le collegano fra loro.

**Piazzetta dell'Amico:** è opinione comune che il nome derivi non da un'amicizia, bensì dalla famiglia degli Amico, o D'Amico, che, originaria di Sestri Levante, aveva qui le sue case.

**Vico del Fumo:** la denominazione di questo brevissimo vicolo dalla targa ormai illeggibile risale alla riforma ottocentesca, è ignoto il perché dell'attribuzione.

**Vico chiuso delle Formiche:** anche questa denominazione è ottocentesca, e forse è dovuta al gran numero di questi insetti che pare infestassero il luogo.

**Vico di Valoria:** è collegato con **Piazza Valoria** e **Vico Inferiore Valoria**. Il Pastorino, nell'Ottocento, attribuiva l'origine di questo nome a certi Valauri o Valori, che furono campanari in San Lorenzo. E' probabile che invece l'origine sia molto più antica, facendo parte, questa via, della **Valle Aurea**, che collegava la **Porta Aurea** (nel Medioevo accesso orientale della città) con Via dei Giustiniani attraverso la collina di Morcento (attuale P.zza De Ferrari), e le attuali P.zza Matteotti e Salita Pollaioli.

**Vico Lavezzi:** il nome, presente nel catasto napoleonico, potrebbe alludere a dei lavatoi esistenti anticamente nella zona, tant'è vero che il vicolo era denominato Vico dei Lavatoi. Ma l'ipotesi più accreditata è quella che lo fa risalire alle attività di rivendita al minuto di pentolame, i cosiddetti *laveggi*, che potevano essere preparati lavorando la terra ollare, detta *lavezzara*.

**Vico delle Virtù:** nel 1466 il governo della Repubblica di Genova istituiva un *Ufficio delle Virtù*, allo scopo di esercitare un controllo morale sui cittadini. Il Magistrato di Virtù doveva vigilare affinché non si verificassero "*crapulosæ commensiones, effrenatæ libidines, manifesta adulteria, incestus, sacrilegia*". Dal 1578 la competenza passò al Collegio dei Procuratori che, per i reati più gravi,

quelli che potevano comportare carcere, mutilazioni corporali o la pena di morte, erano affiancati da un giudice della Rota Criminale.

**Vico dei Cassai:** la denominazione è molto antica e fa riferimento all'attività dei *capsarii*, legata alla manifattura di casse contenitori. Nel XIII secolo quest'attività era concentrata in un'area sotto Fontane Marose, detta *Casseria la Vecchia*. Fra il XIV e XV secolo a questa *casseria* se ne affiancò un'altra, detta *Casseria la Nuova*, nell'attuale Vico della Scienza, nel Sestiere della Madalena.

**Via dei Conservatori del Mare:** prende il nome dall'omonima Magistratura preposta alle questioni marittime e portuali. E' un'istituzione attestataglià dal X secolo, col nome di *Consules Maris*, detti poi *Salvatori del Porto* e, nel 1490, *Ufficio di mare*. Divennero *Conservatori* con la riforma del 1602.

**Via di S. Pietro della Porta:** come detto al principio di questa serie di articoli, le vie con i nomi dei Santi dovrebbero essere escluse, vista l'ovvietà dell'attribuzione. Ma qui si vuol mettere in rilievo la *Porta*, che accompagna il nome di Pietro. Il riferimento è alla porta di ponente della cinta muraria più antica, detta a sua volta *Porta di S. Pietro*, che si trovava nel luogo dell'attuale *Archivolto Cinque Lampadi*, in prossimità dell'attuale chiesa di San Pietro in Banchi.

**Piazza delle Cinque Lampadi:** il nome della piazza, come quello del *Vico Cinque Lampadi* e dell'*Archivolto Cinque Lampadi*, si deve alle cinque lampade che illuminavano l'edicola sacra posta all'angolo del vicolo, un dipinto su ardesia del XVII secolo dedicato alla Madonna e particolarmente venerato.

**Vico del Filo:** il nome del vicolo è antico, e risulterebbe già da documenti del XIV secolo. Qui un tempo avevano bottega i venditori di filo di lino, ma vi si concentravano anche le botteghe degli amanuensi, cioè i copisti di manoscritti e di codici. Anticamente era l'unica via che col-

legava, con un percorso rettilineo, il mare con la Cattedrale di San Lorenzo. Subì una deviazione ad angolo retto nella costruzione del tronco inferiore di Via San Lorenzo. Da questo fatto nacque il detto: “*o caroggio do fi o no vâ drîto a San Loenzo*”, che, per astrazione, fa riferimento a ciò che sembra perfettamente predisposto e che non riesce al fine prestabilito.

**Vico del Sale:** già presente nell'estimo napoleonico, il

toponimo si riferisce alla presenza di qualche deposito di sale. Il sale era un prodotto prezioso, sul quale il Comune di Genova aveva il monopolio. All'Ufficio del Sale competeva l'amministrazione delle gabelle, il suo acquisto, la distribuzione e la vendita. Genova riforniva di sale anche le regioni vicine, attraverso percorsi mulattieri che attraversavano i gioghi appenninici lungo le varie “Vie del Sale”.



#### IL SESTIERE DEL MOLO – 5

Questi sono i caruggi che, dalle Mura della Marina (sopra il tratto iniziale di Corso Aurelio Saffi) e dallo **Stradone S. Agostino**, si arrampicano verso **Piazza Sarzano**. E' la zona più antica della città, quella del *Castrum*, dove si costituì il primo nucleo abitativo di Genova.

**Vico Vegetti:** ho sempre pensato che fosse un vicolo celebrativo dei vecchietti di Genova, invece è dedicato alla famiglia *Vegetti* o *Vecchietti*, iscritta alla nobiltà dal 1528 sotto l'"albergo" dei Giustiniani.

**Via di Mascherona:** pare si riferisca al fatto che anticamente era la sponda dell'*asca*, il fossato che andava dal *Prion* al mare, detto *Mascaona*. E' adiacente alla **Salita di Mascherona**.

**Vico Alabardieri:** era "innominato". Fu battezzato così nel 1868 "a ricordo degli uomini d'arme famosi nel maneggiar l'alabarda".

**Vico Amandorla:** la denominazione è da ascrivere alla presenza di un albero di mandorlo, la cui presenza è documentata nel 1248. Nel medioevo la zona si trovava ai limiti fra l'abotato e le aree coltivate.

**Piazza di Sarzano:** si pensa comunemente ad un'origine mitologica della denominazione, cioè che sia dedicata al mitico fondatore della città, Giano, da cui *Arx Giani* (rocca di Giano), deformato poi in *Sarzano*.

**Scalinata del Laberinto:** l'intrico delle stradine della

zona fa pensare proprio ad un labirinto. Studiosi dell'Ottocento davano anche un'interpretazione morale per il nome di questa via, un tempo frequentata da "femmine pubbliche", un "labirinto" dove era facile perdere la retta via...

**Salita della Seta:** nel medioevo Genova si affermò come centro manifatturiero di grande livello, per la lavorazione e il commercio della seta, di origine orientale o mediorientale. Era quindi doveroso che la memoria di queste attività restasse anche nel nome di una via. In salita della Seta si trova oggi un tempio greco-ortodosso che tutt'ora celebra i suoi riti religiosi.

**Mura delle Grazie:** abbiamo già incontrato la **Via delle Grazie** e accennato agli altri punti o percorsi che fanno riferimento alle *Grazie* (vedi il Sestiere del Molo – 2). Le Mura delle Grazie erano la prosecuzione delle Mura della Malapaga. Vennero demolite con la costruzione della Circonvallazione a Mare, lasciando solo un tratto di sostegno alla via.

**Vico del Teatro Nazionale:** il nome è ispirato all'antico *Teatro di S. Agostino*, il maggiore dei teatri pubblici del Settecento, inaugurato nel 1702 dopo la costruzione ad opera del nobile Nicolò Maria Pallavicino, che aveva acquistato alcune aree bombardate dai Francesi nel 1684.



## IL SESTIERE DEL MOLO – 6

Qui siamo in piena *Cheullia*, l'erta che dal Piano di S. Andrea (Porta Soprana), porta in Sarzano. Questa zona è stata in parte falciata dagli interventi "modernizzatori" che hanno portato alla totale scomparsa di zone storiche (e suggestive) del confinante Sestiere di Portoria (ne parleremo...).

**Salita della Fava Greca:** nome di origine antichissima, probabilmente in relazione con una coltivazione o una pianta in essere nella zona; con questo nome è infatti chiamato il *bagolaro*, un grande albero spontaneo dal legno elastico e flessibile, usato per mobili e attrezzi agricoli. Tuttavia con lo stesso nome si intendono anche le fave di piccole dimensioni, comunemente dette *bacilli*.

**Vico di Coccagna:** il vicolo, insieme all'adiacente *Salita di Coccagna*, venne attribuito dal Pastorino come rispondente al termine dialettale *coccagna*, che si riferisce ad un "cocuzzolo o cima", perfettamente adeguato alla conformazione orografica della zona. Altri asseriscono che il toponimo è da farsi risalire alla quiete del luogo, che lo rendeva un "paese di cuccagna".

Un'ipotesi più convincente è quella espressa, in una approfondita ricerca, dal sig. Pietro Merello: nel Medioevo Genova importava dalla Lombardia una polvere vegetale, che serviva per tingere i tessuti in blu.

Le stoffe venivano poi utilizzate in città oppure prendevano, attraverso il porto, le strade delle Fiandre e dell'Inghilterra. La polvere vegetale era conservata sotto forma di coni o pallottole, grandi circa come una boccia, dette "coccagne".

Era un materiale deperibile con l'umidità e per questo era conservato nella zona alta della città di allora: il Colle, con le sue "fosse", dove si conservavano anche cereali e legumi, che temevano l'umidità.

Comunque il toponimo è già citato in un documento del 1667.

**Vico Noli:** prima chiamato *di San Cristoforo*, con la riforma del Banchemo del 1868 è stato dedicato ad Antonio da Noli, scopritore di alcune isole nell'arcipelago di Capo Verde.

**Salita del Prione:** di sicuro l'origine della denominazione è medievale e risale a una grossa pietra. Il Belgrano suggerisce che derivi dalla presenza di una "pietra arringatoria", dalla quale i banditori fornivano annunci e notizie alla cittadinanza in molte città italiane. Gaetano Poggi, invece, la fa risalire ad un "prión", ossia un lastrone roccioso. Comunque la zona era citata come *Prione* già dall'antico medioevo.

**Piazza delle Lavandaie:** la piazza era innominata. L'esistenza di un pubblico lavatoio ha suggerito l'attribuzione del nome attuale con la riforma ottocentesca.

**Vico del Dragone:** già nel medioevo la strada era denominata *carrubio del Dragonero* o *Dragone*.

L'ipotesi che il nome sia associato alla famiglia toscana dei Dragone, avanzata in passato, non sembra reggere, in quanto non vi è traccia di questa famiglia nelle ascrizioni nobiliari genovesi.

E' stata avanzata la possibilità che il riferimento sia al corpo dei *Dragoni*, in origine soldati che si spostavano a cavallo per combattere poi a terra una volta a contatto col nemico.

**Vico delle Fate:** prima era uno dei tanti *Vico Stella*. Il nome attuale è stato assegnato nel 1868, con motivazioni ignote. L'ipotesi che si fa è che nella zona sorgessero case di piacere, con le relative *fate*...

**Vico Boccadoro:** denominazione ottocentesca. Secondo Federico Donaver è riferita ad una famiglia omonima che aveva dimore nella zona.

**Vico del Fico:** il toponimo è antico ed è probabilmente in relazione a qualche albero di fico presente in passato nella zona. Uno slargo nel caruggio forma la *Piazzetta del Fico*.



## IL SESTIERE DEL MOLO – 7

**Vico delle Erbe:** è adiacente alla Piazza delle Erbe, e deve il nome al mercato degli erbaggi che vi si teneva fin dai tempi più antichi.

**Vico Biscotti:** la vicinanza alle Erbe non deve far pensare a una inusitata ricetta culinaria, ma solo alla famiglia dei Biscotti che qui aveva dimora.

**Vico delle Carabaghe:** le *calabrage*, vocabolo poi modificato in *carabaghe*, erano macchine belliche che servivano per lanciare gragnuole di sassi contro il nemico. Probabilmente qui ve ne era una fabbrica.

**Salita Pollaiuoli:** insieme alla **Piazza Pollaiuoli** deve il nome al mercato del pollame che fu qui trasferito nel Settecento. Fino ad allora, la piazza era intitolata alla famiglia dei Goardi.

**Vico Notari:** nome già presente nel catasto della Repubblica Democratica del 1798. E' dedicato ai notai, molto presenti nella zona, che erano figure ricorrenti nella società mercantile genovese fin dalle origini del libero Comune.

**Via di Ravecca:** nominata già nei documenti del XII secolo, dava il nome anche alla zona circostante (*Ravecha*). L'origine del toponimo è sconosciuta. Secondo il Belgrano deriverebbe da *ruga*, termine medievale che designava una via fiancheggiata da edifici. Il Miscosi la riconduce invece al termine *Ra Vecta*, cioè la strada che portava alla sacra vetta di Giano (oggi **Piazza Sarzano**). Questa via fa da confine fra i Sestieri del molo e di Portoria.

**Vico di Mezzagalera:** il vicolo ricorda le *mezze galere*, navi più piccole delle galere, allestite dalla Repubblica attraverso un prestito pubblico garantito da ipoteche applicate su case di proprietà pubblica, site appunto in questa zona. Comunque il moralismo imperante nell'Ottocento fece scrivere ad Amedeo Pescio: «...ebbe il nome ben espressivo, perché popolato di gente degna... di galera intera! Ne fa prova una supplica del 1567 alla Signoria, in cui si ricorda "quanti homicidi, sceleragini et enormi peccati si sian commessi in

la strada de mezza galera...". In seguito a questa supplica, si pensò ad epurare quel covo di malviventi, rovinando (cioè abbattendo) parecchie case...».

**Vico dei Tre Re Magi:** assieme alla **Piazza dei tre Re Magi** e alla **Salita Re Magi**, il toponimo ricorda un antico oratorio dedicato ai Re Magi.

**Vico Chiuso degli Eroi:** già nell'Ottocento, all'epoca della riforma della toponomastica genovese, ci si pose il problema dell'origine di questo nome, che esisteva da tempo immemorabile. Nessuno ha mai potuto accertarla con sicurezza, se non presumendo una dedica generica ai combattenti che fecero grande la Repubblica di Genova; si decise quindi di mantenere quell'antica denominazione.

**Piazzetta Ninfeo:** ricorda l'omonimo Trattato, stipulato fra il Capitano del Popolo Guglielmo Boccanegra e l'Imperatore d'Oriente Michele VIII Paleologo, con il quale Genova si impegnava a difendere il potere appena riconquistato dal Paleologo contro Venezia ed altri eventuali attacchi dal mare. In cambio Genova ebbe il predominio commerciale e marittimo sui mari dell'Impero bizantino e sul Mar Nero, situazione che durò circa due secoli, fino al 1453 (caduta di Bisanzio per mano degli Ottomani).





#### IL SESTIERE DEL MOLO – 8

**Vico Squarciafico:** la pianta del fico in questo caso non c'entra. L'intitolazione è invece per la famiglia Squarciafico, inserita nella nobiltà genovese fin dal primo medioevo.

**Via di Scurreria:** la derivazione è latina, da *via scutaria*, derivante a sua volta da *scutum*. Infatti tutta questa zona, come anche nell'adiacente *Via di Scurreria la Vecchia*, era fiorente l'attività di produzione e decorazione degli scudi da parata e da combattimento.

**Vico degli Indoratori:** strada antichissima, dedicata ai laboratori dei decoratori degli scudi.

**Vico degli Scudai:** senza nome fino alla riforma ottocentesca, fu attribuito a questo vicolo un nome che ricordasse l'attività peculiare di tutta la zona.

**Vico dei Ragazzi:** già presente nel catasto del 1798, era dedicato ai numerosi studenti del vicino Oratorio degli Scolopi.

**Piazza delle Scuole Pie:** la piazza, assieme al *Vico delle Scuole Pie*, deve il nome al collegio e alla chiesa fondati dagli Scolopi di Savona nel 1623.

**Vico dell'Isola:** "isola" era denominato un terreno della Domoculta di fronte alla chiesa di S. Matteo, di proprietà dei Contardo.

**Salita del Fondaco:** deve il nome ai depositi di merci varie ricavati nelle fondamenta del Palazzo Ducale.

**Vico delle Fiascaie:** la denominazione non sembra essere anteriore all'Ottocento. E' riferita all'ufficio incaricato di stabilire il prezzo di vendita dei vini (ubicato nell'adiacente *S.ta del Fondaco*), oppure da una fabbrica o una rivendita di fiaschi li presente.



Piazza delle Erbe



Salita del Prione

# A CROXE DE SAN ZÒRZO

di Isabella Descalzo

Anche stavòtta començemmo con 'na còsa façile, chi a-a drita: palasso San Zòrzo. E atre didascalie en tutte in fondo, coscì chi veu peu provâ a riconosce dove s'atreuva o stemma rafiguròu.



foto 1 (segnalata da Giorgio Bianchini)



foto 2 (segnalata da Pier Luigi Gardella)



foto 3 (segnalata da Patrizia Risso)



foto 4 (Elvezio Torre)



foto 5 (Pier Luigi Gardella)



foto 6



foto 7 (Elvezio Torre)



foto 8 (segnalata da Patrizia Risso, foto F. Bampi)

#### Didascalie

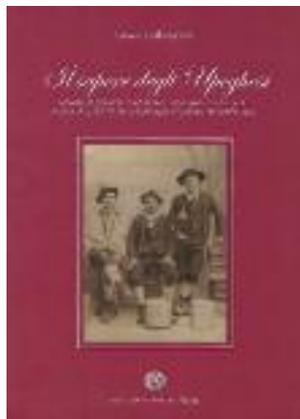
- foto 1: Atrio del Monoblocco
- foto 2: Palazzetto Criminale (Archivio di Stato) in via Tommaso Reggio
- foto 3: Palazzo San Giorgio (via Frate Oliverio)
- foto 4: TessilModa, portici via San Vincenzo - piazza Verdi
- foto 5: Stazione Principe
- foto 6: Via Borgo degli Incrociati 47
- foto 7 : Via Mira 9
- foto 8: Caveau Banca Carige (sede)



a cura di Isabella Descalzo

**Luisa e Carlo Lanteri, *Il sapere degli Upeghesi – Raccolta di proverbi, modi di dire, espressioni caratteristiche, filastrocche, indovinelli, scioglilingua, preghiere, racconti e canti*, Associazione Fondiaria Upega, 2015, pagg. 160**

Ùpega o l'è in paizetto da *Tæra Brigasca*, 'na zöna alpinn-a de coltûa e tradiçoin liguri a cavallo tra l'Italia e a Fransa ch'a comprende eutto paixi: do 1947 doî, Briga Marittima e Morignolo, en diventæ franseixi e òua se ciamman La Brigue e Morignole; i atri en aministrativamente spanteghæ: Realdo e Verdeggia en fraçoin de Trièua; Viozene de Ormea; Piaggia, Ùpega e Carnino an formòu o neuvo comune de Briga Èrta, in provinça de Cunio. Però a comunità brigasca, che tutti i anni a setembre a s'incontra inte un di eutto paixi, a turno, a l'è de longo restà unia e vitale e a ghe tegne a mantegnì a sò identitæ con tante inìciative: unn-a a l'è questo bello libro di doî fræ Lanteri, scrìto inta lengoa brigasca co-a traduçion e-e spiegaçoin in italian.



**Pier Luigi Gardella (a cura di), *Confraternite della Diocesi di Savona-Noli*, De Ferrari, Genova 2015, pagg. 164**

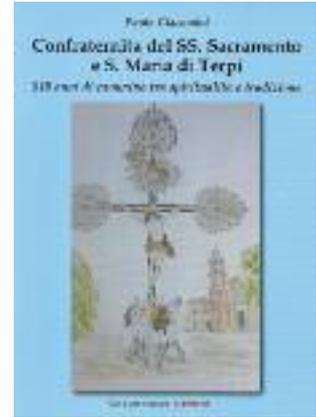
**Paolo Giacomini, *Confraternita del SS. Sacramento e S. Maria di Terpi – 540 anni di cammino tra spiritualità e tradizione*, Genova 2015, pagg. 176**

Pe parlâ de confraternite no basta seguio queste pöche righe: gh'an 'na stöia longa e inportante, che va a penn-a de conosce e aprofondì, comensando magari da questi doî libbri.

Into primmo gh'è 'na scheda pe ognidunn-a de 53 confraternite da Diòcexi de Sann-a, co-a stöia, a descriçion de l'òtöio e de òpie d'arte che gh'en conservæ: Cristi e casce

procesionali, quaddri e atri aredi preçioxi, con de belle fotografie e ascì a dæta da fèsta patronale e i giorni che se peuan vixità.

O segundo o l'è tutto dedicòu a-a confraternita de Montezignan, con stöia, descriçion de l'òtöio e tantiscime fotografie, ma ascì tanta atençion pe-e personn-e che ciù s'en dæte da fâ e àn lasciòu in segno, co-i nommi di cristezanti de vei e d'ancheu e di prioî ch'an governòu a confraternita da-o 1692 a òua: a l'è ben ben ciù antiga, ma pe-i tempi inderê manca i documenti.



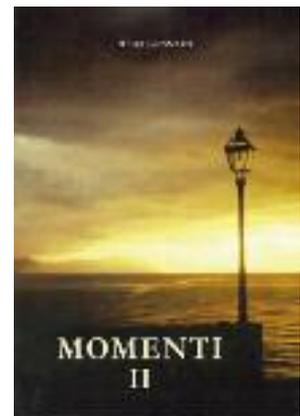
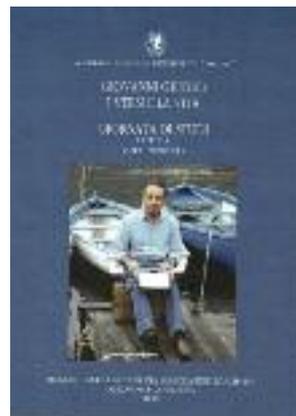
**Paola Polito e Antonio Zollino (a cura di), *Giovanni Giudici. I versi e la vita*, Accademia Lunigianese di Scienze "Giovanni Capellini", La Spezia 2016, pagg. 310**

**Aldo Gennaro, *Momenti II*, pagg. 92**

Doî poeti. O primmo, o Giovanni Giudici (1924-2011), o l'è famozo: o l'ea spezin, o l'è avuo 'n infanzia senza mamà e 'na zoentù tribolâ, ma o l'è riescio a studiâ, a diventâ giornalista e a fase 'na famiglia. Do 2013 l'Accademia Lunigianeze a gh'è dedicòu 'na giornâ de studi a-a Spezza, con l'intervento de tanti relatoî, e òua n'è stæto publicòu i atti.

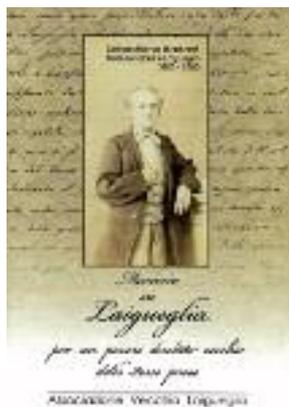
O segundo o no l'è famozo, o l'è zeneize, apascionòu do mà e da Liguria, e o fa o "nònno inte scheue" pe mostrâ a nòstra lengoa a-i figeu. Questa a l'è a segunda arecugeta de sò poëxie.

Tutti doî gh'an in comune, tra de lô e con tutti i poeti, 'na cösa: i vèrsi ghe sciòrtan da-o cheu.



**Sebastiano Badarò, *Memorie su Laigueglia per un povero derelitto vecchio dello stesso paese*, Associazione Vecchia Laigueglia, 2011, pagg. 208**

I Badarò ean 'na famiglia inportante de Lengoeggia: o poæ de l'aotô o l'ea mego; sò fræ Gianbattista Libero o l'ea mego lê ascì, mòrto a 32 anni in Braxì, amasòu pe-e sò idee liberali. O Bastian, invece, o s'ea fæto præve ma, esendo anche lê liberale, o l'àiva avuo di problemi co-a Gexa, tanto da ese pe 'n pö d'anni sospeizo a *divinis*. Za vegio (o l'è mòrto do 1880 a 75 anni) o l'à scritto questa stöia do seu pàize tanto amòu, co-o cheu pin d'amao pe veddilo anà senpre ciù zu, senza ciù i ciantê, i armatoî e i bravi e coragiozi naveganti che aveivan réizo Lengoeggia prosperoza e pinn-a de vitta. In libbro veramente interesante, con de bèlle ilustraçioin in gianco e neigro e a colori.



**Donatella Alfonso, Giulia Destefanis, Valentina Evelli, Erica Manna (a cura di), *Al di qua del mare - Migranti e accoglienza in Liguria*, De Ferrari, Genova 2015, pagg. 150**

O gròsso problema d'ancheu, tutta questa gente ch'a l'ariva e che vedemmo pe-a stradda, senpre ciù tanti, a domandâ. Lô veddan o nòstro benêse e s'aspêtan che ghe ne demmo in pö: niatri pensemmo che i dinæ bezeugna goâgnâseli e n'ascidia veddili li a tørsio a no fâ ninte. Ne vegniâ senpre de ciù, chi pe scapâ da-e goære e chi pensando de trovâ l'America: en zoeni, fòrti, no àn ninte, e ninte da pèrde, e no an manco ciù poîa de ninte, con quello ch'an za pasòu. Questo libbro o ne conta comme vegne afrontòu o problema in Liguria: sèrve pe capîne quarcösa de ciù, anche se soluçioin a breve tèrmine no se ne vedde, perché a facenda e l'è ben ben spessa e a rigoarda l'Italia, l'Eoröpa, o mondo intrego.



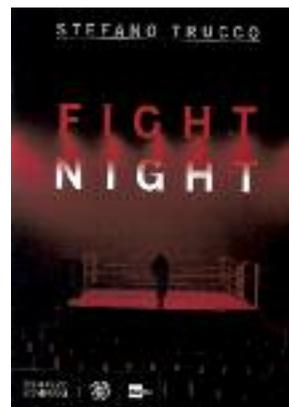
**Vittorio Massone, *Recco un paese nel cuore*, Recco 2008, pagg. 136**

In libbro comovente. L'aotô o ne piggia pe man, o ne conta in pitin a stöia de Recco da l'antichità e pöi o ne pòrta a giâla, ma no a Recco d'ancheu: quella de primma da goæra, stradda pe stradda, ciassa pe ciassa, con tutte e caze ancon in pê, co-e biteghe, a gente, e cöse da vitta. No gh'è ne raggia ne tristessa inte queste pagine, solo amô. E pöi tantiscime fotografie de l'epoca, e disegni de l'aotô, pe descrive tutto pròpio ben inti particolari. O Masson o l'è tra i fondatoî de l'asociaçion *L'Ardiciocca* e do muzeo çitadin *L'angolo dei ricordi*, e questo libbro o l'è 'n atro tascello pe ricostroî e mantegnî armeno inta memöia in pàize che a goæra a l'à distruto (inprescionante l'urtima fotografia) ma a no l'à posciuo fâ moî.



**Stefano Trucco, *Fight Night*, RAI Eri-Bompiani, Roma-Milano 2014, pagg. 416**

O titolo o l'è in ingleize ma questo romanzo o l'è ambientòu a Zena e dintorni. L'aotô, impiegòu comunale co-a pascion de scrive, do 2013 o l'à parteciòu a-a trasmiscion *Masterpiece* insce RAI3: o l'ea in *talent*, comme se dixè òua, 'na seleçion tra çentanæa de aspiranti scritoî, e lê o l'è arivòu tèrso, premiòu co-a publicaçion do seu libbro. I fæti avêgnan inte l'ambiente do *kickboxing*, dove se fían cascì e pugni a reo, e parieiva ch'o poese interesâ solo chi ghe gusta quelle cöse li de violensa, ma no l'è coscì, gh'è ben ben de l'atro. Chi n'avesse quæ o peu demoase a leze in internet (<https://vibrisse.wordpress.com/2014/01/07/houn-problema-sono-finalista-a-masterpiece>) comme l'aotô o descrive questa sò esperiensa.



**Gianluca Zanelli (a cura di), *Joos van Cleve - Il trittico di San Donato*, Sagep Editori, Genova 2016, pagg. 80**

Questa mâvegioza òpia d'arte, ch'a raprezenta 'n Adoracion di Remaggi pinn-a de colore e richiscima de particolari, l'àiva comiscionâ a-o pitô fiamingo o marcheize e mercante Steva Raggio into primmo Çinqueçento, pe-a sò capella in San Donòu, e inte quella gexa a l'è arestâ. Lezendo questo libbro se ven a savei tutta a stôia do quaddro, do pitô e do marcheize, inquadrâ inti rapòrti comerciali che aloa Zena a l'aveiva co-e Fiandre. Amiando e bèlle riproduçioin a colori, ven pròpio quæ d'anâse a vedde o dipinto da-o veo, e ascì o ritræto che o Raggio o s'ea fæto fâ da-o mæximo pitô e che òua o l'è into palasso Spinoa de Pelisàia.



**Gian Francesco Grasso (a cura di), *Compendio della storia della Società Economica (1791-2006)*, Società Economica di Chiavari, 2008, pagg. 128**

A merita rispètto 'n asociaçion ch'a l'è a 225 anni de vitta. Do 1791 çinquanteçinque çitadin de Ciâvai e dintorni decidan de fondala, a imitaçion de societæ conscimili za prezenti in atre çitæ eorpee, pe meglioâ l'agricoltua, e arti e o comèrcio, e questo a l'è sempre fæto fin'òua: chi gh'è contâ tutta a stôia, co-o longo elenco de cöse fæte anche graçie a-i tanti benefatoî.

Pe dîne unn-a, a *Mostra do Tigullio*, ch'a l'è de longo reciamòu tanti vixitatoî, e pòi a biblioteca, con 86.000 volummi, e a parte museale, con quaddri, cimeli risorgimentali e de goæra, e l'importanto lascito do scoltô Loenso Garaventa.



**Carlo Alberto Cozzani, *Lo spazio dell'accoglienza - 7 progetti per Finale Ligure*, Sagep, Genova 2016, pagg. 168**

A Finâ gh'àn o problema, ò l'òportunitæ, de decidde cöse fâne de quello ch'o l'ea o stabilimento da Piaggio. Coscì l'Aministraçion comunale a l'è colaboròu co-o Dipartimento de Scense pe l'Architetua da Scheua Politecnica de Zena dando a-i studenti, goidæ da-o profesô Cozzani, a poscibilitæ d'açimentase con 'na sitoaçion reale pe proponn-e de soluçioin.

L'è vegnuo feua i sètte progètti descritti inte questo libbro, ch'o contegne ascì a stôia de comme l'è nasciua e a s'è svilupâ questa bèlla çitadinn-a, e pòi tante conscideraçioin in sce comm'a dev'èse fæta 'na çitæ perché ghe stagghe ben chi ghe vive e chi ghe ven.



Raccomandiamo ai nostri collaboratori di inviare alla Redazione del Bollettino testi preferibilmente scritti a computer (carattere Times new Roman corpo 10, salvato in Word.doc) corredati da materiale informativo-illustrativo (foto ecc.) attinente l'argomento trattato.

Si ricorda che il materiale inviato **non si restituisce** e che la Redazione - in accordo con l'Autore - si riserva di esaminare ed uniformare ed eventualmente correggere o tagliare (*senza, ovviamente, alterarne il contenuto*) i testi inviati e di deciderne o meno la pubblicazione.

Chi possiede un indirizzo di posta elettronica è pregato di darne comunicazione a:

**posta@acompana.org**

**Grazie**



*a cura di Maurizio Daccà*

Riprendono le attività dopo la pausa estiva, e come sempre abbiamo intensamente lavorato per programmare il trimestre che sta per iniziare ma anche per il prossimo anno.

Prima di parlare delle novità desidero ricordare alcuni appuntamenti che non abbiamo potuto recensire nel numero scorso perché avvenuti all'atto della chiusura del numero per andare in stampa.

Sabato 11 giugno abbiamo visitato, grazie sempre all'organizzazione di Eolo Allegri, alcuni "impianti speciali" dell'A.M.T. di Genova: l'ascensore di Montegalletto che collega Via Balbi / Principe con C.so Dogali, gli ascensori di Castelletto Levante e Castelletto Ponente che collegano la Spianata di Castelletto con Piazza Portello e la ferrovia a cremagliera erroneamente da molti definita "funicolare" Principe / Granarolo. Speciale guida nella visita è stato Claudio Serra autore di diverse pubblicazioni in materia di trasporti mentre Stefano Romanelli, Capo Struttura di

A.M.T. ci ha assistito nell'accesso agli impianti e grazie alla sua presenza si è potuto andare sul tetto dell'impianto di levante, oggi chiuso al pubblico, dove un tempo c'era un piccolo bar e godere di una speciale vista panoramica sulla nostra bella città.

Come tutti gli anni A Compagna partecipa, con il proprio gonfalone, alla solenne processione in onore di San Giovanni Battista, santo patrono di Genova. Alla processione hanno partecipato anche alcuni dei nuovi consoli eletti a maggio 2016.

Sabato 16 luglio Eolo Allegri ha organizzato la visita delle strutture dell'Acquedotto Nicolay. Accompagnati dall'architetto Michele Pittaluga, curatore del Museo dell'Acqua e del Gas della Fondazione Amga. Prima tappa alla diga della Busalletta, il bacino che fornisce acqua all'acquedotto ed abbiamo visto dall'interno della diga le complesse strutture che servono a garantirne la sicurezza.



I Consoli Eolo Allegri, Mauro Ferrando, Alfredo Remedi, Isabella Descalzo, Silvana Raiteri e il Presidente Franco Bampi



La riga bianca in mezzo è il filo del pendolo per rilevare spostamenti della diga

Quindi, a Busalla per visitare la galleria filtrante del 1854 costruita sullo Scrivia e ancora funzionante. Nel pomeriggio visita all'impianto di filtraggio di Mignanego dove l'acqua è trattata per diventare potabile.

A Compagna ha donato un pomeriggio alla cittadinanza organizzando *A Paxo in zeneize* come tutti gli anni, ma per via di concomitanze, è stata spostata la programmazione.

Quest'anno l'attenzione è stata rivolta a gruppi liguri non genovesi che cantano in lingua ligure e che propongono la loro interpretazione di ciò che è e di ciò che può essere la musica ligure di oggi e di domani.

C'erano il Nuovo Gruppo Folcloristico Città di Genova, I Pertinaci della Sabazia di Giorgio Coggiola, I Mandill, il Gruppo De Juanuicans con Marco Carbone e I Nuovi Disertori.

Il 27 settembre sono ricominciati i Martedì de A Compagna organizzati da Franco Bampi.

Come sempre un esponente delle Istituzioni genovesi ha aperto la nuova programmazione; Pino Boero del Comune di Genova è intervenuto sul tema "Incontro con l'Assessore alle Scuole, alle Biblioteche e alle Politiche Giovani". Ecco cosa ci ha dichiarato l'assessore Boero: «Per chi viene da un mondo diverso da quello della politica "professionale" accettare la "sfida amministrativa" in periodi di "sfrangiamenti" come l'attuale, ha un po' del temerario; d'altra parte la scuola e i giovani sono stati parte rilevante anche del mio percorso professionale... racconterò, quindi, storia passata e futuro prossimo di un'esperienza che, comunque, ho vissuto come "servizio civile"».

**PROSSIMI APPUNTAMENTI - chiedere per orari**

**Celebrazioni Colombiane**

**Genova città di Cristoforo Colombo**

**12 OTTOBRE** – cerimonia di deposizione corona alla casa, ore 15,30

**19 OTTOBRE - PREMI DI LAUREA A COMPAGNA**, ore 17,00 in sede

**16 NOVEMBRE - PREMI A COMPAGNA**, Cerimonia di assegnazione, ore 17,00 Aula S. Salvatore - Sarzano

**5 DICEMBRE – ricorrenza di Balilla**

cerimonia di deposizione corona dal monumento

**10 DICEMBRE – Scioglimento del Voto a Oregona**  
Santa Messa

**17 o 24 DICEMBRE – Confeugo, al pomeriggio**

**20 DICEMBRE – in sede Auguri di Natale**



Franco Bampi e Pino Boero

# PREMI E MENZIONI SPECIALI 2016

## PREMIO LUIGI DE MARTINI



**Luca Sessarego**

COLTÒ DA STÒIA DE TRADIÇIÒIN LOCALI  
O PARTEÇIPA CON INTERESSE  
A-O CENTRO STUDDI "STORIE DI JERI"  
SEGUO PONTO DE RIFERIMENTO  
PE-I LIGURI EMIGRE  
O FONDA L'ASOCIAÇION SESEGO INTO MONDO  
PE CONSERVÀ E ALIMENTÀ  
O PREÇIOZO LIGAMME  
IN PARTICOLARE CO-O SUD AMERICA

## PREMIO ENRICO CARBONE E MARIA GRAZIA PIGHETTI



**Lorenzo Banchero**

IMPRENDITÒ E FIGUA DE SPICCO  
O L'É ÔMMO DA-A GRANDE E ATENTA VIXON  
CH'O L'À SACIUO CHEUGGE E SVILUPÀ  
A-I CIÙ ERTI LIVELLI INTERNAZIONALI  
O GRANDE PATRIMONIO  
DA TRADIÇION MARITIMA ZENEIZE  
AMANTE DA SEU ÇITE  
O CONTRIBOISCE CON PASCION  
A L'ATIVITE DO MUZEO DO MÀ

## MENZIONE SPECIALE ANGELO COSTA



**Famiglia Carega**

CO-O TRAVAGGIO DE TUTTI I GIORNI  
INTA STÒRICA BITEGA ZENEIZE  
A DA A SEGUSSA DE RITROVÀ  
I SAVOÍ DE L'ANTIGA CUXINN-A ZENEIZE  
CONSERVÈ E TRAMANDE  
INTO RISPETTO DA NÒSTRA TRADIÇION

## MENZIONE SPECIALE GIUSEPPE MARZARI



**Marco Carbone**

"U CARBUN"  
O L'É PERSONN-A ESTROZA E COMUNICATIVA  
E DE GRANDE VERVE ARTISTICA  
E SEU CANSOIN  
SCRITE CO-I RITMI D'ANCHEU  
SON 'IMPORTANTE AGIUTTO  
PE VALORIZÀ E TRAMANDÀ  
A LENGOA ZENEIZE

## MENZIONE SPECIALE VITO ELIO PETRUCCI



**Bruno Gattorno**

CON GRANDE IMPEGNO E SENTIMENTO  
O S'INVENTA MODDI DIVERTENTI  
PE FA PARTEÇIPI I ZOVENI  
DA PASCION PE-A LENGOA ZENEIZE  
PE TEGNILA VIVA  
TRA E NEUVE GENERAÇIÒIN

# RICORDO DI PIETRO MACCAGNOLO

*È mancato Pietro Maccagnolo, importante poeta genovese e socio de A Compagna dal 1979, anche se, a causa della malattia, negli ultimi anni non ha partecipato molto. Abbiamo chiesto a Roberto Della Vedova di scrivere un suo ricordo per il Bollettino.*

## PEO CI HA LASCIATO...

Il 9 luglio 2016 Pietro - PEO - Maccagnolo ci ha lasciati in questa valle - dicono sia di lacrime - ed è andato a recitare poesie là dove vanno i poeti e tutti gli uomini sensibili. È stato socio fondatore e animatore instancabile del gruppo genovese "O NOSTRO PARLÀ - O NOSTRO SCRIVE" dal 1985 al 2005 quando il "male di vivere" ha cominciato ad impadronirsi dei suoi pensieri.

Lo ricordo mentre declamava le sue poesie con garbo e professionalità. Ed il rimpianto è quello di non vederlo più davanti ad un microfono mentre recitava, a memoria, le sue liriche.

Mi fa piacere ricordarlo a quanti lo hanno conosciuto con questi versi, recitati in Chiesa durante l'estremo saluto.

Vegio gosso a-a Foxe abandonòu  
che ti vivi di regordi do passòu,  
co-a prua a tocchi, pin de ruzze,  
sensa remmi, quand'arriva o spruin... Ti tremmi  
co-o mà aburascòu a l'èa 'na guaera  
ma i teu pescoèi son sempre tornæ a tæra.  
Oua andâ pe mà no t'è ciù bon,  
t'è veegio, a tocchi, no t'ammia nisciun.  
Ma 'na gattinn-a, proppio stamattin  
in sciò teu paggeu a l'ha fæto sei mignin.  
A ti, pe-a giòia, t'è vegnùo o magon...  
a quarcòsa t'è servio ancon!

## E due sue liriche

### Sotta 'n figo negretto

Assettòu sotta 'n figo negretto  
in sce 'n strazetto de Monte Mòu  
ralleggròu da-o zi zi de çigàe  
me difendo da-o cado da stæ.

Due feugge de figo, incornixan  
un gælo de mà verderammo,  
respio ödò de fën e menton  
me ripàro da-o sò in lion.

Chi, i pensieri son comme farfalle  
se pösan in sce tutti i fiori.  
Imbriægòu de natùe e de paxe  
ho deciso, sta vitta a me piaxe.

Daa chi a 'n pò torniò zù in to remescio  
in te 'n baçi de catramme ch'o bogge  
a lottâ co-e unge e co-i denti  
pe 'na vitta de raggia e de stenti.

Se me poése portâ quest'amigo!  
...Ma son profonde e réixe do figo.

### Da - o trippâ

Semmo in cassa integrassiòn,  
strapassæ da l'inflasiòn,  
co- a crisi ch'a l'avansa  
l'é'n problema impinse a pansa.

Se non sèi cöse mangiâ  
ve consegna un bon trippâ,  
con pochisscimi dinae  
tanta trippa gh'accattæ,

e de trippa impii 'na xatta  
e mangëla 'n' insalatta,  
euio, sâ 'n pò de limôn  
e no ghe mangiâ ciù bon!

Co- e patate accomodæ  
son ancon ciù prelibæ.  
Ma che pollo, che vitella!  
Chi bezeugna risparmiâ:  
se n'andemmo da- o trippâ!

## CONSEGNATI ALTRI DUE CONTRASSEGNI DELL'INIZIATIVA



Contrassegno n° 15  
sòccio **Giorgio Besagno**

Ristorante Trattoria "Agnese", stradda Gîo do Vento 56



Contrassegno n° 16  
sòccio **Riccardo Rossi**

Riccardo Rossi Editore, stradda Pasquale Pastorin 36/158

Cari Soci,  
ricordiamo che, **al fine di poter ricevere regolarmente il Bollettino, gli avvisi e gli inviti** da parte dell'Associazione, è necessario mantenere aggiornato l'indirizzo, inclusa la casella di posta elettronica (e-mail), telefono e cellulare. Di conseguenza, Vi chiediamo di **segnalarci tempestivamente le vostre variazioni** perché una Vostra mancata comunicazione, oltre che costituire un disservizio, è un inutile aggravio di costi. Ringraziamo vivamente per la collaborazione ed auguriamo buona lettura.



## "I VENERDÌ" A PAXO

Riprende a ottobre, giunta al sesto ciclo, la presentazione di libri a tema Genova e Liguria.

Per questa edizione abbiamo in programma come sempre titoli interessanti, spesso inediti e curiosi che siamo certi incontreranno il favore dei nostri Soci e Simpatizzanti.

Gli incontri, condotti da Francesco Pittaluga con la collaborazione di Eolo Allegri, Agostino Bruzzone, Isabella Descalzo e Luigi Lanzone, continueranno a tenersi come sempre alle ore 17,00 a:

**Palazzo Ducale  
Sala Borlandi**

Società Ligure di Storia Patria  
(entrando da piazza De Ferrari, seconda porta a sinistra).

### Programma del secondo trimestre, ciclo 2016 - 2017:

- **venerdì 20 gennaio 2017** - Claudio Serra, Corrado Bozzano e Roberto Pastore: "Storia illustrata della Ferrovia Genova-Casella"; la ferrovia delle tre valli fra mare e monti.

- **venerdì 3 febbraio** - Francesca Di Caprio Francia: "Donne genovesi nell'Età dei Lumi" (ed: De Ferrari); volti e ritratti, alcuni molto noti e altri dimenticati o sconosciuti ai più.

- **venerdì 17 febbraio** - Emmina De Negri, Filippo Tassara, Maria Teresa Facco, Micaela Antola (a cura di): "Cornigliano. Città di ville" (ed. Sagep); itinerario storico-artistico nei fasti di un passato ancora in parte fruibile.

- **venerdì 3 marzo** - Roberto Balestrino: "San Martino di Paravanico, Casa Rossi e il Gran Bosco fra Polcevera e Oltregiogo: resti di un archivio di nobiltà valligiana" (ed. Coedit); testimonianze dal passato dell'Alta Val Polcevera.

- **venerdì 17 marzo** - Riccardo Speciale, Stefano Petrella e Renato Venturelli: "I cinema della Liguria. Storia delle sale cinematografiche dal 1945 al 2015" (ed. Le Mani); le sale e il pubblico in un secolo e più di storia.

## Anno sociale 2016 - 2017

Abbiamo il piacere di annunciare il calendario degli appuntamenti che A Compagna organizza, da settembre a giugno, al martedì alle ore 17.00, alla Scuola Politecnica dell'Università di Genova (ex facoltà di Architettura), Aula San Salvatore in piazza Sarzano (350 posti), vicinissima alla stazione della metropolitana.

L'Aula San Salvatore è la chiesa sconsacrata presente in piazza Sarzano. È raggiungibile, oltre che con la metropolitana, anche con il 35 attraversando il Ponte di Carignano o seguendo la direttrice, tutta in piano, piazza Dante, Porta Soprana, Ravecca.

### Secondo Trimestre

#### Gennaio

**Martedì 10 - Resistenti, combattenti, libere.** Le donne nella guerra partigiana in Liguria; a cura di Donatella Alfonso

**Martedì 17 - Degradato urbano a Genova: problemi di oggi, problemi di sempre;** a cura di Andrea Buti

**Martedì 24 - Un'imperatrice in incognito: “Sissi” a Genova, 1893;** a cura di Vittorio Laura e Massimo Sannelli

**Martedì 31 - Lina Volonghi, attrice genovese;** a cura di Gian Domenico Ricaldone con introduzione di Eugenio Pallestrini

#### Febbraio

**Martedì 7 - Guardando Genova che cambia musica;** a cura di Vincenzo Spera

**Martedì 14 - San Valentino tra dolci e tradizione;** a cura di Alessandro Cavo

**Martedì 21 - Ma siete sicuri di conoscere l'Eneide di Nicolò Bacigalupo?;** a cura di Piero Campodonico e Franco Ghisalberti

**Martedì 28 - L'area del Porto Antico a venticinque anni dall'EXPO, storia di una trasformazione urbana riuscita;** a cura di Ariel Dello Strologo

#### Marzo

**Martedì 7 - Il restauro ed il mobile genovese;** a cura di Federico Crovara Pescia

**Martedì 14 - Molto più che pazienti. L'ospedale di Pammatone e la popolazione della Repubblica di Genova nel XVIII secolo;** a cura di Cinzia Bonato

**Martedì 21 - La simbologia della croce. Dal Cristo triunfans al Cristo patiens;** a cura di Patrizia Marica

**Martedì 28 - Un castello genovese ed un raro esemplare della “divina” traduzione;** a cura di Enrica Arvigo

---

## Quote sociali 2016

---

Le quote deliberate dal Sodalizio per il 2016 sono le seguenti:

Soci Ordinari residenti in Italia	euro	30,00
Soci Ordinari residenti in altri Paesi Europei	euro	35,00
Soci Ordinari residenti in altri Continenti	euro	40,00
Soci Sostenitori	euro	90,00
Giovani e Studenti	euro	15,00
Enti e Società	euro	350,00

#### QUOTA UNA TANTUM SOCI VITALIZI:

Residenti in Italia	euro	350,00
Residenti in altri Paesi Europei	euro	400,00
Residenti in altri Continenti	euro	450,00

Ai soli Soci Ordinari, oltre alla loro quota associativa annuale, è richiesta all'atto dell'iscrizione la somma di euro 10,00. A tutti i nuovi Soci consegneremo:

la tessera, lo statuto, il distintivo e l'adesivo per l'auto. **Per chi non abbia ancora provveduto al pagamento della quota sociale ricordiamo che, anche per quelle arretrate, questo può essere effettuato a mezzo:**

- bonifico sul conto corrente:  
CARIGE IBAN IT59 X061 7501 4000 0000 0976 480  
BANCOPOSTA IBAN IT13 A076 0101 4000 0001 8889 162
- assegno non trasferibile intestato A Compagna
- bollettino di c/corrente postale n. 18889162 intestato a:  
A Compagna - p.zza della Posta Vecchia, 3/5 - 16123 Genova

Per contatti segreteria e biblioteca, tel. e fax 010 2469925  
E-mail: [posta@acompana.org](mailto:posta@acompana.org)

---

Direttore responsabile: Aldo Repetto - Impaginazione e grafica: Elena Pongiglione

Redazione: Maurizio Daccà - Isabella Descalzo - Alfredo Remedi - Foto: Elvezio Torre

Autorizzazione Tribunale di Genova n. 13/69 del 2 aprile 1969 - Direzione e Amministr.: Piazza Posta Vecchia, 3/5 - 16123 Genova - Tel. 010 2469925 - e-mail [posta@acompana.org](mailto:posta@acompana.org)  
Stampa: Microart srl - Via dei Fieschi, 1 - 16036 Recco (GE) - Tel. 0185 730120 - Fax 0185 720940 - Grafica: Loris Böhm

In caso di mancato recapito ritornare al mittente: “A Compagna” piazza Posta Vecchia 3/5 - 16123 Genova - che si impegna a pagare la relativa tariffa  
Stampato nel mese di Ottobre 2016