



# 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 LII, N.S. - N. 3 - Luglio - Settembre 2020

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>Cöse sucediâ a setembre?</i>	p. 1	Giorgio A. Chiarva <i>Amedeo Peter Giannini il banchiere galantuomo</i>	p. 22
<i>Il Ponte di Genova</i>	» 3	<i>A Setimann-a Santa a Sann-a</i>	» 25
Francesco Pittaluga <i>Quando a Genova si costruivano aeroplani</i>	» 4	Rodolfo Decleva <i>9 aprile 1970: la tragedia della London Valour a Genova</i>	» 26
Patrizia Risso <i>L'antica chiesa di Santa Maria in Via Lata</i>	» 10	Franco Bampi <i>Ricordo di Bruno Rombi: una voce tabarkina che se ne va</i>	» 29
Felice Pozzo <i>Emilio Firpo</i>	» 14	Isabella Descalzo <i>A Croxe de San Zôrzo</i>	» 30
Piero Bordo <i>Ricerche etimologiche Gârso</i>	» 18	Francesca Di Caprio Francia <i>Galleria di donne genovesi del passato</i>	» 32
Sandro Pellegrini <i>I Luxardo</i>	» 20	Isabella Descalzo <i>Libbri riçevui</i>	» 37

## CÖSE SUCEDIÂ A SETENBRE?

di Franco Bampi

Quand'ò scritto o fondo de l'urtimo Boletin, quello de arvî-zugno 2020, stavimo pe intrâ in pinn-a pandemia. Da li a 'n pö no saieiscimo ciù sciortii liberamente, ma solo pe fâ certe cöse e solo quelle. Da li a 'n pö saieiva comensou o baletto de "outocertificaçoin" che son cangiæ mille vötte a tempo de recòrd. Cosci o 25 de marso, (o giorno de l'Anonciaçion, quande do 1637 a Madonna a l'é stæta proclamâ Reginn-a de Zena) emmo dovuo comunicâ a tutti i söcci e scinpatizanti che tutte e ativitæ za programæ ò ancon da programâ pe-o periodo da stæ saieivan stæte anulæ. Cosci, pe via de st'açidente de 'n viro, emmo dovuo rimandâ e eleçioin sociali a dæta ancon da decidde. Ma l'é anche sâtou o spettacolo che femmo tra mazzo e luggio ciamou: A-o Paxo in zeneize, che tutti i anni o mescia ciù ò meno duxento personn-e pe doe oe de demoa into cortî do Paxo con cômichi, muxicisti, atôi, fantazisti, acompagnæ da-a muxica e da-i balli da nõstra tradiçion interpretæ da o Gruppo Folcloristico Città di Genova, grande amico da Compagna. Ma l'é sâtou anche e varie procescioin a-e quæ

### ***Diamo il 5 per 1000 alla Compagna***

A COMPAGNA ODV  
è associazione del Terzo Settore  
e può ricevere il 5 per 1000.

Nella "Dichiarazione dei Redditi",  
spazio dedicato al  
"Sostegno del volontariato",  
basta scrivere il Codice Fiscale

**80040290100**

partecipemmo tutti i anni: Santa Zitta, o Corpus Domini, Sant' Antògno de Bocadaze e San Gioan Batista. E questo solo pe çitâ e cöse ciù inportanti.

E a setembre cöse sucediâ? Ben, pe primma cösa st'anno chi gh'è da celebrâ e eleçioin pe-o renewo de càreghe sociali. Niatri semmo pronti. I nommi di candidæ son za sciortii inte l'urtimo Boletin.

Non apenn-a se poriemmo rionî convochiemmo o Parlamento per l'aprovaçion do bilancio e da relaçion morale e, in coa, se votiâ. A dæta e o pòsto saian comunicæ, secondo o Statuto, co-in giusto antiçipo a tutti i sòcci.

E ativitæ ciù inportanti, perché periòdiche, son i Martedì de A Compagna, i Venerdì de A Compagna e o corso de zeneize. Ben, intanto recuperiemmo i Martedì e i Venerdì za programæ e sospeixi. Comme senpre a programaçion a

saiâ publicâ in sciô nòstro scito Internet, ma se daiemo da fâ pe fâ sciortî o Boletin de òtobre-dexembre verso a meitæ de setembre pròpio pe fâ conosce e dæte di nòstri incontri. O corso de zeneize o se tegniâ inta Sala Chierici da Biblioteca Berio a partî da-o primmo mercoledì dòppo Pasqueta do 2021: pe questo, do corso ne daiö notiçia durante i atri apontamenti.

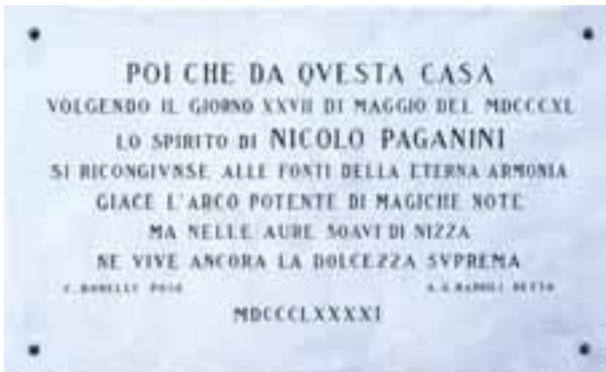
Pe concludde veuggio aseguâ tutti i sòcci che o Consolato o se da da fâ pe poei repigiâ o ciù fito poscibile e nòstre ativitæ gradie segge pe-o contegnuo culturale di incontri, segge pe-i contatti tra de niatri che, a son de veddisse, semmo òrmai vegnui 'na brancâ de amixi. E anche sta cösa chi, fæmelo dî, a fa parte do spirito da Compagna e da coæ che tutti gh'emmo de continuoâ a parlâ o nòstro bello zeneize e tegni erto o nomme de Zena, la Superba.

## ACROSTICO

**C**reddo che ricordiemmo con intime emoçioin  
**Ò**gni àtimo visciûo, in doræ segregaçioin,  
**R**elaçionandose in mòddo asæ diversò e  
**Ò**servando, con diversà atençion,  
**N**euve sitoaçioin inte atri momenti scontæ  
**A**ntighe comme a vitta, ma squæxi ascordæ.

**V**ive a quotidianitæ a epidèrmico contatto  
**I**nvisa a riflètte in scî perché da vitta  
**R**ivixitando, in questa costruçion, poscibilitæ  
**Ù**niche inta seu quotidiann-a sucescion,  
**S**crovî che vixin se peu ancon stâ ben!

Mario Gerbi



## NICCOLÒ PAGANINI

**Nel 180° anno dalla morte avvenuta a Nizza, omaggiamo il nostro concittadino, il più grande violinista di tutti i tempi, che è ricordato con la targa posta sulla sua ultima dimora a imperitura memoria dai Francesi, in Rue de la Préfecture.**





La suggestiva immagine al termine della costruzione dell'impalcato

# IL PONTE DI GENOVA

## ORGOGGIO PER LA CITTÀ

RINGRAZIAMO

IL SINDACO E COMMISSARIO MARCO BUCCI

IL GOVERNATORE GIOVANNI TOTI

L'ONOREVOLE EDOARDO RIXI

L'ARCHITETTO RENZO PIANO

LE AZIENDE E LE MAESTRANZE

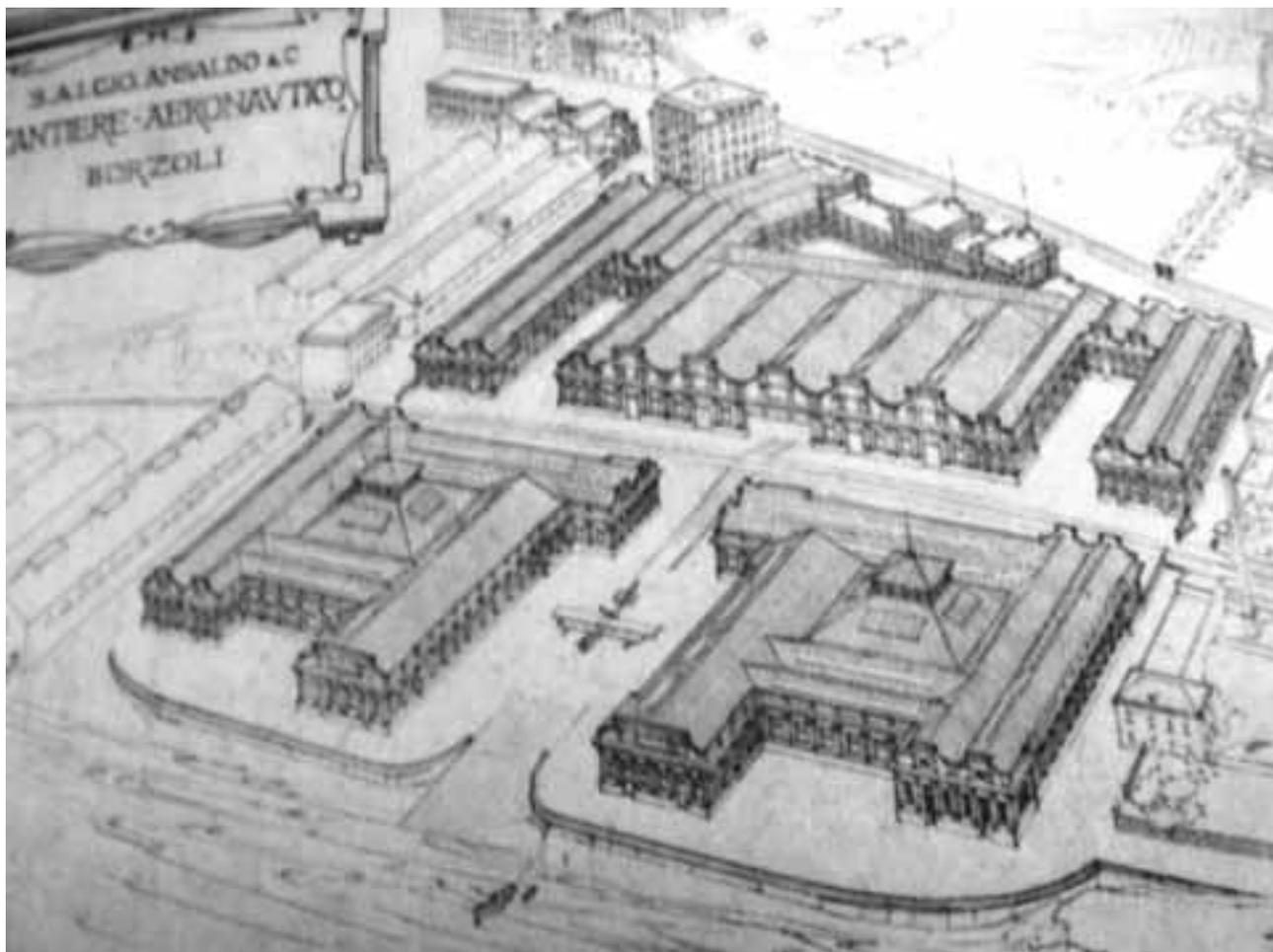
I GENOVESI

GLI AMICI DI GENOVA

COLORO CHE HANNO CONTRIBUITO

UN RICORDO SPECIALE ALLE VITTIME DEL CROLLO





Planimetria e prospetto stabilimento Ansaldo Aeronautica-Borzoli 1918

## QUANDO A GENOVA SI COSTRUIVANO AEROPLANI

di Francesco Pittaluga

La tradizione genovese e ligure dei cantieri navali è risaputa: come pure si sa che in campo aeronautico la Liguria è sempre stata all'avanguardia grazie all'attività della Piaggio iniziata nel secondo decennio del secolo scorso. Forse meno noto è il fatto che lo sia stata anche agli albori dell'aeronautica stessa, quando, agli inizi del Novecento, muoveva i primi passi questo nuovo mezzo di trasporto che, in poco più di sessant'anni, avrebbe portato l'uomo sulla Luna e i primi a cimentarsi con esso venivano definiti con ammirazione e diffidenza... "quei temerari sulle macchine volanti"!

Riandando alla storia dell'aeronautica in generale, c'è da ribadire che anche in questo campo, come in tanti altri, la nostra Regione è stata all'avanguardia complici alcuni fattori importanti. Il dinamismo economico e industriale faceva, della Genova di fine Ottocento primi Novecento, uno dei crocevia commerciali del mondo. La presenza in Liguria di industriali illuminati e lungimiranti e di maestranze altamente qualificate sotto il profilo tecnologico e la vicinanza della Francia, all'inizio il Paese europeo

"leader" in campo aeronautico dopo il volo dei Fratelli Wright in Carolina nel 1903, sono tutti elementi che, messi assieme, hanno concorso ad un primo interesse verso questo nuovo mezzo di trasporto che si è poi sviluppato in un'importante attività industriale che ha lasciato in seguito tanti eredi in altre parti d'Italia ma risulta oggi pressoché dimenticata o sottovalutata.

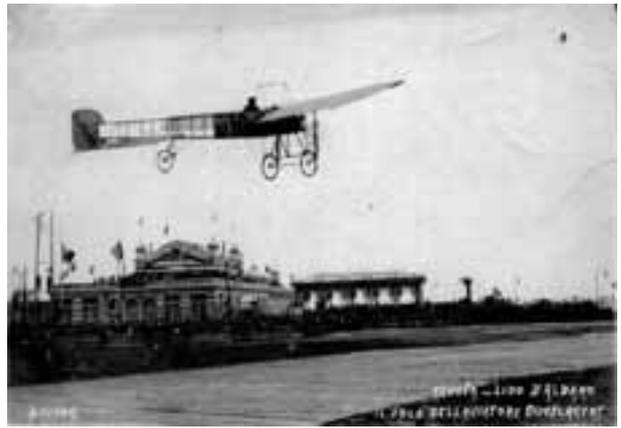
A conferma di quello che asseriamo, non a caso uno dei primi se non il primo aeroplano assemblato nella nostra nazione è stato il piccolo monoplano ideato e costruito nel 1910 presso i cantieri navali Costaguta di Voltri da Mino Balbi di Robecco, genovese doc e futuro calciatore e tennista. Il velivolo, ovviamente in tela e legno, costato quindicimila lire di allora, era caratterizzato da una fusoliera a sezione triangolare, carrello fisso ed era equipaggiato con un motore Anzani fabbricato a Torino della potenza di 24 cavalli. Quando il velivolo uscì dal cantiere suscitò l'interesse dell'ingegnere francese Thouvenot e la malcelata invidia di Blériot, asso dell'aviazione d'olttralpe e già famoso per le sue prime imprese aeronauti-



Mino Balbi col suo Isonzo 1910

che. Anche il poeta Mario Maria Martini, letterato attivissimo nella Genova del primo Novecento e fervente dannunziano ne venne colpito, tant'è vero che fece di tutto per fare da padrino alla nuovissima macchina che battezzò 'Isonzo', personaggio della mitologia greca caro al Vate di Pescara che poi il Martini seguirà nell'impresa di Fiume. Il velivolo di Mino Balbi volerà per qualche anno ancora ma, sebbene i cantieri Costaguta si cimenteranno nella costruzione di alcuni idrovolanti, non avrà un seguito di produzione industriale perché il suo ideatore, dopo averlo trasferito a Cameri presso il Lago Maggiore, sede di un'importante scuola di volo, se ne disinteresserà per dedicarsi alle attività sportive che più gli si confacevano. Egli, in seguito, confiderà che come giocava a tennis e a pallone così aveva volato: per passione, per gioia, per piacere personale, perché voleva sentire cosa si prova a volare. Alla qualifica ufficiale di primo pioniere dell'aeronautica italiana non ambiva e la lasciò ad altri, anche se è stato il primo a Genova, e forse in tutta Italia, a costruire un aeroplano.

Per porre la prima pietra di quella che sarà la storia ufficiale dell'industria aeronautica in Liguria dobbiamo quindi guardare all'Ansaldo, all'epoca uno dei maggiori consorzi nazionali nel campo della cantieristica navale e non solo. Specializzata in tutte o quasi le branche operative che sfruttavano le invenzioni e i manufatti riguardanti la moderna siderurgia, aveva allora il suo massimo esponente nella figura del commendatore Ferdinando Maria Perrone. Attento e curioso di tutte le innovazioni tecniche che andavano prendendo piede nei primi anni del ventesimo secolo, dati i rapporti ed i contatti che le sue aziende avevano coi principali gruppi industriali europei, non avrebbe potuto sfuggirgli l'opportunità di fare



Jean Olieslanger in volo sul Lido di Albarto

entrare l'Ansaldo anche nel nuovo, per allora, campo dell'aeronautica. Ciò è dimostrato dal fitto carteggio intervenuto fra lui e l'ingegnere Guido Luzzatti, corrispondente da Parigi per conto dei rapporti commerciali che il governo italiano aveva col mondo industriale francese e nella fattispecie con le officine Surcouf e Farman legate al mondo dell'aviazione. Complici di ciò anche le varie manifestazioni aeronautiche che vedranno coinvolta Genova e la Liguria grazie ai primissimi voli dimostrativi di piloti entrati nella leggenda quali i nostri Ciriaco De Bono e Filippo Cevasco o il francese Roland Garros e il belga Jean Olieslanger che fu il primo in assoluto a levarsi in volo dal Lido d'Albaro solo per citarne alcuni e a seguito dei vari raids aeronautici fra cui le varie Genova-Milano ed una storica Parigi-Nizza-Roma con sorvolo della nostra Riviera che susciterà l'interesse e l'entusiasmo di tutta la popolazione e non solo degli addetti ai lavori.

I primi contatti dell'Ansaldo nel campo delle costruzioni aeronautiche risalgono al 1908 e ci rivelano una fitta rete informativa intercorsa fra Perrone e i suoi collaboratori con tutte le ditte e gli ingegneri sia nazionali che esteri interessati allo sviluppo di questo nuovo mezzo di trasporto. Fra costoro Forlanini e Cobranchi a Milano, Crocco e Ricaldone a Vigna di Valle presso Bracciano in provincia di Roma dove poi sorgerà il Museo dell'Aeronautica che possiamo visitare oggi.

Perrone era però gravemente malato e se ne andrà proprio nel corso di quel 1908: dovranno pertanto trascorrere ben otto anni prima che le maestranze dell'Ansaldo decidessero di dare vita al suo disegno.

Nel 1916 l'Italia era già in guerra da un anno e, rispetto alle altre nazioni belligeranti, sia alleate che nemiche, era in ritardo circa la produzione di aeroplani che, nati con scopi prevalentemente sportivi o diporto, ancor prima di rivelare tutte le loro potenzialità in campo civile si erano dimostrati molto validi anche nelle applicazioni militari. E ciò fin dal 1912 quando, durante la guerra di Libia, assisteremo al primo bombardamento aereo della storia per opera dell'aviatore genovese Giulio Gavotti che lanciò verso le oasi di Ain Zara e Tagiura alcune granate: primato discutibile ma comunque storico e documentato.

Rispetto a Francia, Inghilterra e Germania che disponevano di una flotta aerea consistente, l'Italia interviene in guerra con pochissimi aeroplani e non ancora come arma autonoma bensì come una diramazione della cavalleria.



Interno stabilimento Ansaldo Borzoli 1918 ca.

Nel momento in cui l'Ansaldo decide di entrare in lizza lo farà con l'energia e la dovizia di mezzi che ha sempre saputo mettere in atto in tutte le sue imprese: in un arco di tempo brevissimo verranno resi disponibili ben cinque stabilimenti aeronautici a Torino, a Rivoli, a La Spezia e nell'area genovese a Bolzaneto e a Borzoli. La prima pietra di quest'ultimo, che sarà per un po' di tempo il più importante, verrà posta nel gennaio del 1917 e già nell'aprile successivo vedrà il primo velivolo completo uscire dalla catena di montaggio. Fra settembre e ottobre la produzione si attestava su due aerei al mese finché nell'agosto del 1918 si era in grado di fare uscire dai cinque stabilimenti ben dodici aeroplani completi al giorno. Nel giro di un solo anno verranno costruiti circa 3.800 aerei, duemila dei quali destinati alle Forze Armate nazionali. Lo sforzo economico e industriale fu enorme e venne ovviamente finanziato in parte dallo Stato: ciò non toglie il valore e l'impegno delle maestranze tutte e dei progettisti che riuscirono a compiere questa titanica impresa. Fra questi ricordiamo Celestino Rosatelli, destinato a divenire uno dei più importanti progettisti italiani del settore, e soprattutto Umberto Savoia e Roberto Verduzio cui si dovrà la realizzazione di quello che sarà all'epoca il più moderno, veloce e affidabile aeroplano da ricognizione e da combattimento e che avrà una lunga carriera anche in tempo di pace come aereo postale o destinato ad altri impieghi civili. Si chiamerà 'S.V.A.', dalle iniziali dei cognomi dei progettisti cui era stata aggiunta la 'A' di Ansaldo: il prototipo uscirà dai cantieri di Borzoli nell'apri-

le del 1918 ed effettuerà il primo volo dal campo d'aviazione di Grosseto ai comandi dell'asso dell'aviazione Mario Stoppani che in seguito, lasciata l'Ansaldo, diverrà capo collaudatore e istruttore presso i cantieri 'CRDA' di Trieste dove, in stretta collaborazione con Filippo Zappata, contribuirà alla realizzazione dei più importanti idrovolanti italiani costruiti fra le due guerre.

Ricordo ai lettori che lo 'S.V.A.', sul quale è uscito a suo tempo su questo Bollettino un articolo relativo a quello esposto all'aeroporto di Sestri, era un biplano monomotore lungo poco più di 8 metri con apertura alare di 9 dal peso al decollo di circa 950 kg. Propulso da un motore 'SPA 6' della potenza di 205 cavalli raggiungeva una velocità massima di 220 km/h con una autonomia di volo di 3 ore. Poteva elevarsi in quota fino a 6.500 metri ed era equipaggiato con due mitragliatrici da 7.7 mm. Costruito in legno come tutti i velivoli del tempo, presentava una fusoliera aerodinamica rivestita di compensato mentre ali e superfici di controllo erano di tela. Se ne assemblarono più di duemila esemplari nelle varie serie da 1 a 10 più una successiva modello idrovolante: la serie più famosa è stata quella denominata 'S.V.A.-5', legata al fatto che fu proprio a bordo di questo velivolo che Gabriele D'Annunzio compì il famoso raid su Vienna del 9 agosto 1918. La squadriglia, decollata all'alba dal campo di San Pelagio in provincia di Padova, comprendeva sette 'S.V.A.-5' e uno 'S.V.A.-9' pilotati da Natale Palli, Piero Massoni, Gino Allegri, Ludovico Censi, Antonio Locatelli, Aldo Finzi, Giordano Bruno Granzarolo e Giuseppe Sarti. Per inciso,



S.V.A-5 del raid D'Annunzio su Vienna, pilota il maggiore Giordano Bruno Granzarolo, oggi al Museo Aeronautica Militare di Vigna di Valle (Bracciano)

D'Annunzio non era pilota e questi velivoli erano tutti monoposto: apposta per lui l'ingegnere Giuseppe Brezzi, allora direttore dei cantieri aeronautici Ansaldo, fece modificare uno dei velivoli realizzando il primo 'S.V.A.' biposto che, dotato di un serbatoio supplementare da 300 litri, divenne una nuova versione da addestramento e verrà successivamente prodotto in serie come 'S.V.A-9'.

Questo primo esemplare dannunziano a bordo del quale il Vate gettò sui cieli della capitale austriaca i suoi famosi volantini di propaganda anti-asburgica, lo possiamo vedere oggi al Vittoriale sul Lago di Garda mentre gli unici altri quattro 'S.V.A.' originali ancora disponibili li troviamo al Museo Caproni di Trento, al Museo storico dell'Aeronautica Militare di Vigna di Valle già citato, presso il Mu-

seo dell'aria e dello spazio di San Pelagio-Due Carrare (PD) e all'interno dell'azienda Alenia-Aermacchi di Torino, conservato a cura del GASV-Gruppo Amici Velivoli Storici, che provvede alla conservazione e alla manutenzione. Oltre a quello su cui volò D'Annunzio, i primi due degli altri quattro citati parteciparono al raid su Vienna ed erano quelli dei piloti Allegri e Granzarolo, mentre grande assente alla missione sarà l'aviatore ligure Maurizio Pagliano da Porto Maurizio, che aveva progettato questa impresa assieme a D'Annunzio fin dall'ottobre di due anni prima ma verrà abbattuto qualche mese prima della sua effettuazione dalle raffiche delle mitragliatrici austriache sui cieli di Conegliano mentre era in volo di ricognizione a bordo del suo biplano "Caproni Ca-300".



Raid Aereo Roma Tokio, l'arrivo di Ferrarin



A-1 Balilla, 1916 ca.

Anche se in realtà sono repliche costruite in seguito, oltre allo 'S.V.A.' già ricordato e posizionato oggi all'interno di una grande teca di cristallo all'aeroporto Cristoforo Colombo di Genova gentilmente concesso dalla vicina Fondazione Ansaldo, ne possiamo vedere altri due: uno a Lima in Perù presso il Museo de la Fuerça Aerea Peruana e l'ultimo in Giappone presso l'Air Park della città di Hamamatsu, patria della Suzuki, realizzato dalla ditta Gonalba come quello esposto all'aeroporto di Genova e donato all'Aeronautica Militare Nipponica nel 1970 in occasione del cinquantenario del raid aereo Roma-Tokio effettuato fra il 14 febbraio ed il 31 maggio del 1920 da Arturo Ferrarin e Gino Capannini a bordo, appunto, di uno 'S.V.A.' della serie 9.

Questo modello non fu il solo ad uscire dalle officine Ansaldo: anzi, il primo progetto originale era stato l'"A-1 Balilla" concepito da Giuseppe Brezzi, unico caccia terrestre di produzione nazionale realizzato in serie durante la prima guerra mondiale. Di poco più piccolo dello 'S.V.A.', presentava analoghe prestazioni. Robusto, veloce e maneggevole era fra i velivoli preferiti di Francesco Baracca e Folco Ruffo di Calabria, altro celebre aviatore che fortunatamente sopravvisse al conflitto. Ne verranno assemblati più di 160 esemplari durante la guerra e quasi altrettanti fino al 1921, sia per le forze armate italiane che per tanti paesi esteri fra cui Grecia, Lituania, Lettonia e altri stati soprattutto dell'America Latina e verrà utilizzato anche per scopi civili, dal trasporto della

posta al volo acrobatico. Oggi in Italia ne sopravvivono solo due esemplari, uno al Museo Caproni di Trento e l'altro al Museo Storico di Bergamo.

Un altro bell'aereo progettato dall'Ansaldo sarà il ricognitore 'A 300', il cui nome verrà casualmente ripreso da un famoso jet commerciale entrato in servizio negli anni Settanta. Costruito anch'esso nei cantieri di Borzoli in varie versioni e collaudato come gli altri da Mauro Stoppani, fu oggetto di una delle prime operazioni mondiali di marketing effettuando fra 1919 e 1920, un lungo raid attraverso un'Europa appena rappacificata, che fece acquisire cospicue commesse soprattutto in Francia, Spagna, Belgio e Polonia.

La straordinaria capacità produttiva di quegli anni è stata davvero notevole: impiegando nei suoi vari stabilimenti più di 9000 persone fra tecnici e maestranze varie che diventeranno 36000 nel giro di pochi anni, l'Ansaldo fra il 1916 e il 1919 produsse 3800 velivoli, 10000 cannoni, 550 bombarde, 150 autoblindo, dieci milioni di proiettili d'artiglieria, quasi 1600 motori d'aeroplano e 150 per navi. Se si somma a ciò l'attività dei cantieri navali con una produzione di 95 navi da guerra e 17 mercantili fra cui il grande transatlantico Duilio di 23.000 tonnellate, ci si può rendere conto che il record costruttivo dell'Ansaldo di quegli anni non verrà mai più eguagliato da nessun'altra realtà industriale italiana di ieri e di oggi. Per rendere l'idea di quanto fosse enorme l'indotto che tale attività assicurava alla città di Genova e agli altri centri dove ope-



Velivolo A – 300, ricognitore e trasporto civile 1920 ca.

rava, si può dire che ad un certo momento un terzo dell'economia cittadina si basava sulle attività portuali, un terzo su altre attività e un terzo era legato all'Ansaldo e al giro di affari e occupazionale che generava. Inoltre, oltre all'attività lavorativa il gruppo prevedeva tutta una serie di istituti per il dopolavoro, lo svago e lo sport dei suoi dipendenti e contribuirà non poco a concretizzare il tessuto sociale di quel ponente cittadino genovese, che non era ancora inglobato nella Grande Genova voluta dal Fascismo nel 1926, che guadagnerà a quella precisa area urbana l'appellativo invidiabile di 'Manchester d'Italia'.

Come abbiamo già osservato, lo sviluppo bellico fu tale che il personale addetto veniva incrementato di anno in anno: la riconversione all'economia di pace costituirà quindi un problema imposto dalle circostanze, sia in campo navale ma soprattutto aeronautico. Al repentino taglio delle commesse da parte del governo italiano corrispose la progressiva riconversione o chiusura degli impianti: al posto delle eliche d'aeroplano si cominciarono a produrre aratri per l'agricoltura e i motori furono adattati per i primi trattori agricoli mentre dei cinque cantieri aeronautici l'unico che mantenne la sua abituale fisionomia fu quello di Torino gestito in origine dai Fratelli Pomilio e ceduto all'Ansaldo durante la guerra. Onde arginare la perdita delle commesse belliche l'Ansaldo punterà sull'innovazione e l'esportazione. In questo ambito vanno inquadrati anche i raids organizzati allo scopo di pubblicizzare nel mondo il prodotto aeronautico italiano:

dall'impresa di Antonio Locatelli che sorvolerà le Ande col suo piccolo 'S.V.A.' al famoso volo Roma-Shanghai-Pechino-Tokio di Ferrarin che abbiamo già ricordato. Questi eventi, prodromi delle trasvolate atlantiche di Italo Balbo del decennio successivo, verranno seguiti con interesse ed entusiasmo dal mondo intero ma nel 1922, quando tutto il comparto industriale Ansaldo venne ristrutturato, anche l'ultimo stabilimento aeronautico del gruppo passò di mano.

Lo sviluppo dell'aviazione civile era ancora in fieri ed erano ormai maturi i tempi per l'affermazione di altre realtà imprenditoriali quali Caproni, Savoia-Marchetti, Macchi, FIAT stessa e altre che faranno la storia della nostra industria aeronautica dagli anni Venti in poi del Novecento. L'Ansaldo resterà leader nel campo cantieristico navale e proprio dall'ambito navale emergerà e le subentrerà nella realtà produttiva ligure un'altra importante società che contribuirà ugualmente a fare la storia della nostra aviazione sia civile sia militare. E continua a farlo tutt'oggi, seppur con alterne vicende ora floride ora tribolate. Si tratta ovviamente della Piaggio, entrata anch'essa in campo aeronautico fin dal 1915 dapprima timidamente e poi via via affermandosi fino a prendere in consegna il testimone lasciato libero dall'Ansaldo.

Questo è un breve ma doveroso omaggio alla Ansaldo Aeronautica, quando gli aerei iniziavano a volare e a Genova, capolinea dei transatlantici, si costruivano anche aeroplani.



## L'ANTICA CHIESA DI SANTA MARIA IN VIA LATA

*"La Chiesa di Santa Maria in Via Lata...  
sorge quasi a dominar la città sovra l'attigua piazzetta di questo nome" <sup>1</sup>*

di Patrizia Riso

Sul colle più alto del quartiere di Carignano, quasi nascosta in una piazzetta tra via Fieschi, via di Santa Chiara e salita San Leonardo, sorge la chiesa di Santa Maria in Via Lata.

La posizione piuttosto appartata, le sfortunate vicissitudini storiche, a seguito delle quali la chiesa non è più officiata se non molto sporadicamente, e l'attuale utilizzo come laboratorio di restauro fanno sì che la chiesa sia poco nota agli stessi genovesi, e ancor meno ai turisti che visitano la città.

L'origine della chiesa risale al Trecento ed è legata alla volontà testamentaria del cardinale Luca Fieschi.

Il Fieschi, nato a Genova nel 1270, apparteneva alla famiglia nobile dei Fieschi conti di Lavagna, era legato a molte delle principali famiglie genovesi e, attraverso una zia, pure ai Savoia. Fu nominato cardinale nel 1300 da Bonifacio VIII a neppure trent'anni, con il titolo diaconale legato alla chiesa romana di Santa Maria in Via Lata (oggi la celebre via del Corso, nel centro di Roma). Le relazioni della famiglia con l'ambiente ecclesiastico, soprattutto romano, erano molto strette e continue: i Fie-

schi nel tempo diedero alla Chiesa cattolica due papi, settantadue cardinali e centinaia di altri prelati; alla repubblica di Genova generali, ammiragli, ambasciatori, gareggiando costantemente con le altre maggiori famiglie, specialmente con i Doria e con gli Spinola.

Quando nel 1336 il cardinal Luca morì ad Avignone, allora sede della corte pontificia, lasciò agli eredi il compito di costruire con i proventi dell'eredità una chiesa di giuspatronato con una collegiata di dodici canonici e altri religiosi, che replicasse nella denominazione quella romana di cui aveva il titolo e che potesse divenire cappella gentilizia della famiglia.

Si era ispirato, in questo, alle scelte dei due pontefici della sua famiglia: Innocenzo IV (Sinibaldo Fieschi), che nel 1245 aveva fondato a Cogorno, nell'entroterra di Lavagna, una basilica che nella dedicazione al Salvatore richiama la cattedrale romana, e Adriano V (Ottono Fieschi), suo più anziano cugino e nipote di Sinibaldo, che nel 1270 aveva promosso la fondazione a Trigoso, nella Riviera Ligure di Levante, di una chiesa che ricordava il suo titulus cardinalizio di Sant'Adriano (questo



Tomba del Cardinale Luca Fieschi - Museo Diocesano, (GE)



La zona di Carignano nel secolo XV <sup>2</sup>

edificio, dopo un lungo periodo di abbandono, fu demolito a metà del Settecento; solo l'abside fu salvata e trasformata nella cappella oggi esistente).

Gli eredi del cardinal Luca acquistarono da Benedetto De Marini il terreno necessario, nella zona di Carignano, fuori dalle mura del XII sec. ma all'interno dell'ampliamento del 1320-1327; la chiesa ad un'unica navata fu rapidamente costruita tra il 1337 e il 1340.

Pur essendo sotto la tutela della Santa Sede, fu giuspatronato dei Fieschi, che mantennero nel tempo il diritto di nomina dei canonici e del prevosto.

L'area divenne il centro dell'insediamento dei Fieschi a Genova; nel 1390 la famiglia edificò accanto alla chiesa un grandioso palazzo con giardino, collegato alla sottostante zona dei Servi (via Madre di Dio) da una imponente scalinata di un centinaio di gradini.

La zona, pur a ridosso delle nuove mura, ancora nel XV secolo era, come si può vedere nella ricostruzione topografica riportata, scarsamente edificata.

Nel 1500 Sinibaldo Fieschi fece ampliare il palazzo, abbellendolo con la realizzazione nel giardino di un orto botanico che presto divenne famoso (in alcune vecchie mappe la zona è indicata come *Viuvà*; il nome secondo alcuni alluderebbe alla fioritura di viole del giardino).

In quegli anni il palazzo ospitò molti illustri personaggi, tra i quali spiccano il re di Francia Luigi XII, a Genova nell'agosto del 1502, e papa Paolo III Farnese nel 1538. Jean d'Auton, annalista al seguito del re Luigi, di cui fu anche biografo, ricorda il palazzo nella sua "Descrizione di Genova" del 1502: durante la sua visita il religioso francese ebbe a contare i cento gradini della "scalea" del palazzo. Egli rimase molto colpito dallo splendore dei palazzi genovesi, dalla santuosità di abiti e gioielli e dalle dame che li indossavano, descrisse "nel portamento un po' altere e superbe, nei tratti benigne, nel comportamen-

to graziose, in amore ardenti, nel volere costanti, nel parlare feconde, nel carattere leali".

Al soggiorno genovese del re di Francia è legata la tenera storia di amicizia amorosa del sovrano con Tommasina Spinola, conosciuta in un'altra splendida residenza genovese, la villa Cattaneo Imperiale (nel quartiere di San Fruttuoso, oggi sede della Biblioteca Lercari).

La tradizione racconta che, partito il re, tra i due fosse iniziata una romantica corrispondenza epistolare. Alcuni mesi dopo però giunse a Genova la falsa notizia che il re fosse caduto in battaglia; Tommasina sconvolta si lasciò morire di crepacuore nel palazzo dove abitava, posto sulla piazzetta nella zona delle Vigne che dalla vicenda prese nome dell'Amor Perfetto, come il vicino vicolo.

Nel 1547, col fallimento della congiura di Gianluigi Fieschi contro Andrea Doria, tutti gli edifici fiesciani vennero abbattuti ed incendiati a spese del pubblico erario; solo la chiesa e l'attiguo convento furono risparmiati, forse per rispetto alla religione; in essi furono però scalpellati tutti i fregi, gli stemmi e le epigrafi del casato.

Comincia un periodo di decadenza della famiglia Fieschi: nel 1550, a causa della mancanza di risorse, la collegiata si estinse; la chiesa divenne Commenda col titolo di Abazia e con una drastica riduzione del numero degli ecclesiastici ad essa legati.

Tuttavia, la chiesa mantenne un prestigio, attestato dal fatto che nel Seicento la sua decorazione venne arricchita con tele che riproducevano scene della vita di Sant'Antonio, opere di artisti quali Giovanni Raffaele Badaracco, Lorenzo Bertolotto e Giobatta Bruno.

Le ristrutturazioni dovute all'imporsi del gusto barocco compromisero però la purezza delle originarie linee gotiche dell'edificio.

Con l'epoca napoleonica e le successive soppressioni, comincia la decadenza: la chiesa fu adibita per alcuni anni ad usi civili e venne spogliata di buona parte delle ope-

re d'arte e degli arredi, dispersi e ormai almeno in parte non facilmente rintracciabili.

Nel 1858, con la morte dell'ultimo abate, Adriano Fieschi, l'Abazia cessò la sua esistenza; l'anno dopo il conte Alessandro Negri di Sanfront riscattò i benefici dei Fieschi per la moglie Maria Maddalena Fieschi, nipote del defunto Abate.

Alessandro Negri di Sanfront (1804-1884) è noto per essere stato un militare e uomo politico; durante la prima guerra d'indipendenza era comandante dei tre "Squadroni di Guerra" dei Carabinieri Reali e guidò la celebre carica di Pastrengo del 30 aprile 1848, salvando la vita al re Carlo Alberto. Ancor oggi, la rievocazione dell'episodio chiude l'annuale Carosello dei Carabinieri, durante il concorso ippico di Piazza di Siena a Villa Borghese.

Con la nuova proprietà la chiesa fu chiusa al culto e sconsecrata; il campanile venne abbattuto, il convento demolito e il complesso fu messo a reddito come falegnameria e mobilificio. Ospitò la manifattura Zignago e Picasso, molto apprezzata sul finire dell'Ottocento e tra i più importanti mobili dell'epoca: nel 1892 compare infatti tra gli espositori di mobili all'Esposizione italo-americana tenuta a Genova in occasione del quarto centenario della scoperta dell'America.

L'unica figlia del conte Negri di Sanfront, Marinetta, andò in sposa al conte Alessandro Thellung di Courtelary; la famiglia Thellung acquisì quindi la chiesa per eredità e nel 1911 la vendette alla confraternita dei Santi Antonio Abate e Paolo Eremita.

Questa confraternita, nota anche come "de' Birri in strada Giulia", era forse la più antica di Genova e aveva avuto sede prima nella chiesa di San Domenico (demolita negli anni '20 dell'Ottocento per la sistemazione dell'attuale piazza De Ferrari e la costruzione del Teatro Carlo Felice), poi, dalla fine del Quattrocento, in un oratorio

che sorgeva nei pressi dell'Accademia, allo sbocco dell'attuale via Ettore Vernazza.

L'oratorio fu demolito nel 1898, per consentire i lavori per l'apertura di via XX Settembre, e la confraternita fu ospitata per alcuni anni presso la chiesa di Santa Marta. Allo scopo di procurarsi una sede propria, la Confraternita acquistò dai Thellung la chiesa di Santa Maria in Via Lata, provvide ad un generale restauro e la riaprì al culto nel 1912.

Durante la Seconda Guerra Mondiale, la chiesa fu gravemente danneggiata dal bombardamento del 7 agosto 1943 e dal successivo incendio; si salvarono in pratica solo i muri perimetrali. Fortunatamente, la cassa processionale dei Santi Antonio Abate e Paolo Eremita, realizzata da Anton Maria Maragliano e databile al 1703, forse il più prezioso bene della confraternita, era stata ceduta nel 1874 alla confraternita di Sant'Antonio di Mele, che ancora la conserva; questa vendita ha forse salvato la cassa dalla distruzione.

I lavori di restauro della chiesa, iniziati nel dopoguerra a cura della Soprintendenza ai Beni Architettonici, sono proseguiti piuttosto lentamente fino agli anni '80 del secolo scorso; durante quel periodo la chiesa è stata oggetto di utilizzi impropri e vandalismi. Oggi, l'edificio ha recuperato la sua dignità architettonica e rimane proprietà della Confraternita; nella parte della navata è sede del prestigioso laboratorio di restauro di Nino Silvestri.

All'esterno, si può ammirare la facciata gotica tricuspidata, alta circa diciotto metri, che si rifà stilisticamente agli edifici degli ordini mendicanti (come San Domenico e San Francesco di Castelletto); è a fasce alternate di marmo e pietra bianche e nere, secondo la tradizione. Il rosone centrale originario, andato distrutto per gli eventi bellici, è stato ricostruito nel 1953 in legno. Il portale a strombo è adornato da colonnine con capitelli a fogliame. L'interno della chiesa è ad un'unica navata, che si articola



La cassa processionale di Anton Maria Maragliano



La facciata



L'abside e il Crocifisso del Maragliano



Volta dell'abside - San Luca Evangelista



Volta dell'abside - San Matteo Evangelista



la in tre settori: il primo, con copertura a capriate a vista (rifatta nel 1950), era lo spazio destinato ai fedeli; il secondo, con volta in muratura, era riservato ai membri della famiglia Fieschi e al clero; il terzo è l'abside quadrangolare, illuminata da due monofore.

Nella prima volta, molto danneggiata, in origine erano dipinti i colori dei Fieschi (azzurro e argento), poi erasi. Nella volta dell'abside, tinta d'azzurro e ornata da stelle dorate, sono emersi durante i lavori di restauro quattro clipei, da cui si affacciano le figure degli Evangelisti.

Recenti studi dovuti a Clario di Fabio attribuiscono le figure degli Evangelisti ad un pittore anonimo trecentesco attivo a Genova, legato all'ambiente giottesco padovano. Sull'altare marmoreo, probabilmente proveniente dall'Oratorio di Via Giulia, si ammira un crocifisso del Maragliano appartenente alla confraternita, salvatosi dalla distruzione perché messo opportunamente al riparo durante la guerra; venne poi conservato nella chiesa di Nostra Signora di Lourdes a Campi e oggi - restaurato dal laboratorio Silvestri - è tornato alla sua antica collocazione. Insieme alla cassa processionale della Confraternita di Mele, il Crocifisso è stato esposto al teatro Falcone (Palazzo Reale) nell'ambito della mostra, curata da Daniele Sanguineti, che dal 10 novembre 2018 al 10 marzo 2019 ha esibito molte delle opere del celebre scultore genovese.

#### Note

- 1 - Federico Alizeri, Guida Artistica per la città di Genova, vol. I, 1846
- 2 - Immagine tratta da "Una città portuale del Medioevo" di L. Grossi Bianchi e E. Poleggi

#### Bibliografia

- F. Alizeri, "Guida artistica per la città di Genova" vol. I, Genova 1846
- L. De Simoni, "Le chiese di Genova" vol. II, Genova 1948
- L. Grossi Bianchi e E. Poleggi, "Una città portuale del Medioevo", Genova 1979
- A. Prete - A. Torti - R. Viazzi, "Sei itinerari in Portoria", Genova 1997
- P. Cugurra, "Alessandro Negri di Sanfront. L'eroe di Pastrenago", Genova 2004
- M. Firpo, "I Fieschi. Potere, chiese e territorio", Genova 2007
- L. Alfonso - A. Padovano, "Le chiese genovesi", Genova 2014
- C. Di Fabio, "Echi giotteschi-padovani a Genova: gli Evangelisti di Santa Maria in Via Lata", in Rivista d'Arte, Serie V, vol. VII, Firenze 2017

## EMILIO FIRPO

*il musicista genovese*

*fu il primo grande studioso*

*di Emilio Salgari.*

*Il mistero di un sogno incompiuto*

di Felice Pozzo



La famiglia di artisti genovesi Firpo ha lasciato un ricordo imperituro. Ecco perché un egregio cantore della Genova che non c'è più, l'altrettanto indimenticabile Costanzo Carbone (1884-1955), il padre della canzone genovese, scrittore, giornalista, poeta innamorato della sua città, ha dedicato un libro a quella famiglia.

Si tratta di *Artisti genovesi - Biografie di una famiglia di artisti genovesi (Firpo) - Cronache e rievocazioni*, pubblicato nel 1940 dall'Editrice L'Italica.

I personaggi rievocati, con documenti e illustrazioni, sono Giovanni Firpo Senior (1829-1910), artista lirico; Giovanni Firpo Junior (1858-1905), maestro di musica, organista, compositore e direttore d'orchestra; Emilio Firpo (1890-1977, all'epoca vivente), compositore, nonché Edoardo Firpo (1889-1957, all'epoca vivente), poeta e pittore. In una breve appendice sono ricordati in poche righe Innocenzo Firpo (1832-1908), Giuseppe Firpo (1860-1932), Adriano Firpo (1864-1937) e Armando Firpo (1915-? all'epoca vivente), ognuno con meriti artistici.

Qui ci occupiamo di Emilio Firpo, sul quale Carbone si sofferma nel suo libro in meno di trenta pagine, riservate all'attività di compositore, con generoso spazio dedicato a recensioni e commenti. Quelle pagine si concludono con le seguenti parole: «Da qualche tempo l'attività artistica di Emilio Firpo si è trasformata da quella di professionista in quella di dilettante. Generalmente avviene il contrario ma molto spesso le esigenze della vita costrin-

gono l'artista a scendere a patti con se stesso». Le ragioni sono da ricercarsi nel tramonto dell'operetta.

Carbone ed Emilio Firpo furono amici e spesso colleghi di lavoro e le pagine a lui dedicate, in quel 1940, possono forse considerarsi anche un gesto di solidarietà, senza nulla togliere alle qualità artistiche del nostro compositore, figlio e nipote di musicisti.

Il punto di vista che adotteremo in quest'articolo è un altro. Pur non prescindendo dall'attività musicale di Emilio Firpo, ormai dimenticata, si vorrebbe qui sottolineare aspetti legati in qualche modo alla letteratura d'evasione e dintorni, con notizie inedite o poco note o anch'esse dimenticate, ma non per questo meritevoli del dimenticatoio.

Per comprendere subito l'aspetto al quale ci riferiamo, è utile ricordare quanto Emilio Firpo scrisse nel 1969, in uno dei suoi tanti articoli salgariani: «Credo di essere l'unica persona vivente che si possa vantare di aver conosciuto di persona Emilio Salgari, di averne ottenuto l'amicizia e di essere stato con lui in rapporto di cordiale amicizia per tredici anni, fino alla sua scomparsa».

Il periodo di riferimento inizia nel 1898 e termina nel 1911 (Salgari si tolse la vita il 25 aprile 1911). Il 1898 è l'anno in cui Salgari si trasferì da Torino a Sampierdarena per essere vicino all'editore Donath e proprio nella libreria di quest'ultimo, in via Luccoli, Giovanni Firpo junior mostrò al figlioletto Emilio, che aveva allora otto anni, l'ormai famoso romanziere.

Ha ancora scritto il nostro Firpo: «Avevo già letto molto di lui e stetti a guardarlo a bocca aperta. Lui si affezionò a me e io presi l'abitudine di accompagnarlo da via Lucicoli a piazza Caricamento, dove prendeva la tranvia a cavalli per recarsi a Sampierdarena dove abitava con la moglie e i primi due figli. Per strada riuscivo talvolta a strappargli qualcosa sulle sue trame e per ascoltarlo inciampavo nelle buche dell'acciottolato...».

Da quelle esperienze nacque una sorta di imperitura dedizione che - come vedremo - avrebbe agevolmente potuto anticipare di moltissimi anni quegli accurati e documentati studi salgariani che, invece, hanno tardato a dissipare bugie e leggende riferite sia alla vita che all'opera di colui che ha regalato all'Italia il genere avventuroso, prima inesistente nel nostro Paese.

Quando, nel 1898, Emilio Firpo conobbe Salgari, suo padre Giovanni, da molto tempo, istruiva gratuitamente nella musica gli orfani del Ricovero di Mendicità in Paverano, e la sua "Schola Cantorum" prendeva parte alle esecuzioni di autori classici durante le cerimonie di numerose chiese genovesi.

Nato e cresciuto in una famiglia che dalla musica traeva sostentamento e ragione di vita, il giovane Firpo, accanto alle avventure romanzesche, cominciò prestissimo a mostrare attaccamento all'arte musicale e iniziò suonando l'organo della chiesa di Nostra Signora della Consolazione. Mancato il padre, nel 1905, gli vennero lasciati quasi tutti i posti di organista tenuti dal genitore. Nel contempo proseguiva gli studi con il maestro Edoardo Modesto Poggi iniziando a comporre lavori musicali. Le sue composizioni, numerose e sovente di successo, si accompagnarono a testi di autori noti, tra cui il citato Carbone, Angelo Luigi Fiorita, il cugino Edoardo e Luigi Motta, di cui diremo presto.

Salgari, nel frattempo, era tornato a Torino da Sampierdarena dopo poco più di un anno, nel 1899. Aveva però iniziato a fare il pendolare tra il capoluogo piemontese e quello ligure dal 1904 e avrebbe continuato a farlo sino al giugno 1906, perché Donath aveva fondato la rivista "Per Terra e per Mare", di viaggi e avventure, affidandogli la direzione e gran parte dell'attività.

Fu così che Firpo riprese i contatti con il romanziere, unendosi a coloro che erano soliti passeggiare con lui in via XX Settembre e in Galleria Mazzini, durante le pause dal lavoro, e tra costoro era immancabile Giuseppe Garuti, alias Pipein Gamba, noto illustratore salgariano e non solo. Cessata la rivista "Per Terra e per Mare", Firpo pensò di fondarne una analoga.

Tra una composizione musicale e l'altra, egli amava collaborare assiduamente, con racconti, alle varie riviste di avventure che erano intanto sorte in Italia imitando quella diretta da Salgari.

Abbiamo rintracciato suoi racconti, ad esempio, su "Il Vascello", settimanale edito a Firenze, su "L'Oceano" edito a Milano e diretto da Luigi Motta, e l'articolo *La musica presso i negri d'Africa* sul n° 21 del 1906 di "Per Terra e per Mare".

Stiamo accennando a un fenomeno di proporzioni nazionali, definito "salgarismo", sorto vivente Salgari, destinato a diventare un importante capitolo di sociologia del-

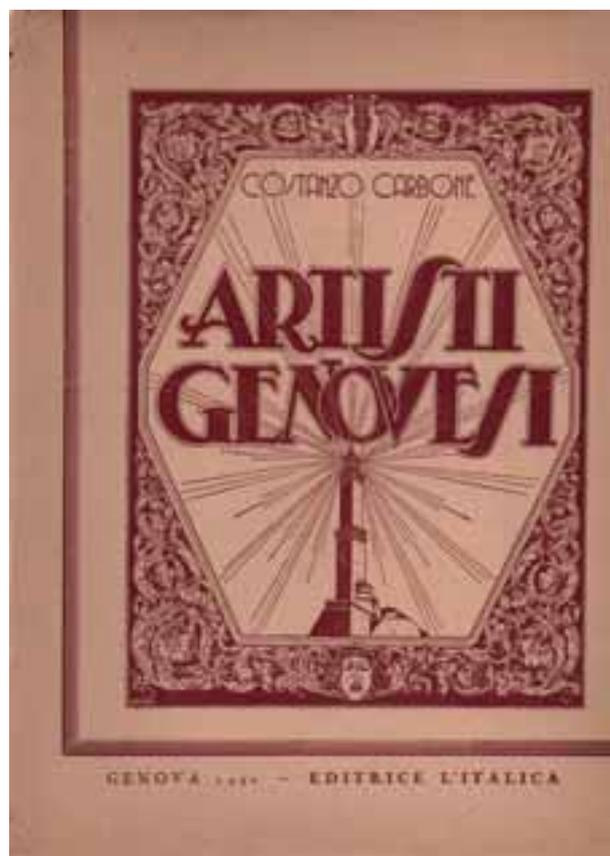
la nostra letteratura di consumo. Creando in Italia il genere avventuroso, Salgari aveva infatti dato vita a un mercato nuovo e dilagante, dal potenziale elevato, che stava facendo nascere come funghi imitatori, plagiatori, seguaci, per poi ottenere, nei decenni successivi, ricadute fumettistiche, cinematografiche, televisive, teatrali e altro ancora.

Dunque, Firpo, nel 1907, fondò a Genova la rivista "L'Atlantide", stampata dallo stabilimento Pio Gaggero di via Pisacane, e ne affidò la direzione a Guido Molinari, residente a Torino. Anche Molinari era un seguace di Salgari e autore di romanzetti avventurosi.

La rivista, annunciata sul "Caffaro" del 20 novembre 1907, sarebbe durata soltanto sei numeri, oggi introvabili, e l'ultimo apparve il 9 marzo 1908, dopo aver ospitato anche testi di Luigi Motta, che è l'unico imitatore di Salgari che è ancora ricordato, grazie a vari accorgimenti, tra cui la pubblicazione di romanzi (molti anni dopo la morte di Salgari) con l'abbinamento dei nomi Motta-Salgari, assolutamente improbabile, per usare un eufemismo. Oggi, e da molto tempo, nessuno presta più fede a quel binomio, tanto più che dietro a quelle opere aleggia il fantasma di un *ghost writer*.

Nato nel 1881, Motta aveva esordito a Genova presso l'editore Donath nel 1901 con un romanzo al quale Salgari aveva apposto una breve presentazione. E nel 1908, a Genova, lui e Firpo si conobbero personalmente, dando inizio a un'amicizia e a un sodalizio che sarebbe durato sino al 1955, quando, a Milano, Motta morì assistito dalla moglie e dall'amico.

Firpo, per tre anni, a partire dal 1908, soggiogato dalla forte personalità dello scrittore, uomo spigliato, mondano, apprezzato dal gentil sesso, ospitò lui e la moglie a





Genova nel periodo estivo, frequentando uno stabilimento balneare alla Foce (da molto tempo scomparso), il Caffè Roma (anch'esso scomparso), il ristorante Marinetta a San Giuliano d'Albaro, e facendo gite in barca rallegrate dalle stentoree canzoni che Motta intonava.

Nel 1909 il già citato Pipein Gamba sottopose un progetto all'attrice Amelia Soarez, al secolo Amelia Del Negro: avrebbe accettato di interpretare uno spettacolo basato sulle eroine salgariane, per il quale lui avrebbe ideato un efficace tracciato scenico su musiche di Emilio Firpo?

La risposta fu affermativa e lo fu anche da parte di Salgari, che ne restò anzi entusiasta.

Purtroppo il progetto fallì per carenza di soldi, ma l'episodio cementò l'amicizia tra i tre artisti.

Nell'agosto del 1910 Firpo e Motta andarono a Torino in casa di Salgari per proporgli di adattare per il palcoscenico il romanzo *Le meraviglie del 2000* (1907), su musiche dell'uno e testo dell'altro. Nuovamente Salgari dimostrò grande entusiasmo e nuovamente il progetto si arenò. Di quella visita restano alcune fotografie che Firpo scattò ai due amici romanzieri.

L'anno successivo Motta e Firpo, l'uno per il testo e l'altro per la musica, presentarono in numerosi teatri l'opere *Sultana*, che riscosse un buon successo.

Salgari, a marzo, scrisse a Firpo: «Bravi, vi invidio. Dai giornali mi pare che la vostra *Sultana* abbia un leggero carattere salgariano. È così? In tal caso ne sono maggiormente contento. Io vivo in una tristezza infinita. Lei e Motta conoscono le mie pene, i miei dolori, ma non li conoscono nella loro tremenda realtà. Vogliatemi bene...».

Quasi un accorato appello ai suoi due "allievi", che non sospettarono l'incombente tragedia. Il mese dopo Salgari si tolse la vita.

Con il trascorre degli anni, Firpo - da tempo trasferitosi a Milano - conobbe l'ultimogenito di Emilio Salgari, Omar (1900-1963) e anche un giovane musicologo appassionato di Salgari, Mario Morini (1929-2005).

Fu così che nel 1948 la casa editrice milanese SADEL pubblicò una «ricostruzione biografica» di 125 pagine intitolata *Con Emilio Salgari tra pirati e corsari* a firma Emilio Firpo e Mario Morini con prefazione di Omar Salgari, ispiratore dell'opera oltre che, da molto tempo, prolifico divulgatore, forse in buona fede, di tutte le più strampalate leggende riferite al defunto padre.

Quel libro, dunque, risultò un contenitore delle più ritrite, fasulle e fantasiose notizie esistenti su Salgari (comprese le sue presunte battaglie al fianco di Sandokan), per non dire della più raffazzonata bibliografia salgariana mai apparsa prima.

Ma i due autori avevano serietà d'intenti e allorché si resero conto della situazione rinnegarono l'opera - come lo stesso Firpo ebbe a scrivermi nel marzo 1969 - e iniziarono una sistematica ricerca della verità, peraltro aiutati da Omar che prestò numerosa documentazione.

Sul finire del 1951 Firpo scrisse a numerosi quotidiani italiani per precisare che aveva nel frattempo raccolto un'imponente documentazione su Salgari, nonché vari cimeli, anche con l'aiuto di amici di Emilio Salgari (Motta, Pipein Gamba, il genovese Carlo Tallone e altri), mentre Morini si recava presso biblioteche ed enti in Veneto e in altre regioni a effettuare ricerche. Annunciò an-



che una rigorosa biobibliografia salgariana in due volumi, di cui il primo sarebbe uscito l'anno successivo (1952), lanciando un appello - tramite quei giornali - al fine di ottenere da chiunque ne fosse in possesso «tutti quei documenti e cimeli bio-iconografici e bibliografici salgariani» conservati ovunque.

«La nostra opera biografica e qualche articolo preliminare su giornali italiani diraderanno le incertezze e precisaranno, di Emilio Salgari, ogni periodo della sua vita», si legge sul «Giornale dell'Emilia» del 10 novembre 1951, poiché «tutto quanto si è scritto sino ad ora in libri biografici su Salgari è imperfetto, fantastico, in molti casi addirittura falso, incerto...».

Il suo pensiero andava certamente anche all'apocrifia e disonesta autobiografia di Emilio Salgari, *Le mie memorie*, pubblicato da Mondadori nel 1928 (Salgari - come si è detto - era morto 17 anni prima), scritta in realtà da Renzo Chiosso: un accumulo di frottole.

Il lavoro annunciato non uscì né nel 1952 e neppure negli anni successivi, benché l'annuncio sia stato ripetuto a più riprese. Ancora nel marzo 1969, Firpo mi accennò alla «grande biografia salgariana alla quale io e Morini stiamo lavorando».

Da quanto è possibile accertare, il loro lavoro ottenne risultati eccezionali. Già in molti articoli degli anni Cinquanta entrambi anticiparono notizie inedite di grande interesse, tesORIZZATE dagli studiosi, accendendo aspettative e speranze.

Massimo Alberini lo intervistò per il prestigioso settimanale «Epoca» (n° 120 del 24 gennaio 1953) dedicandogli tre pagine illustrate. L'articolo s'intitolava *I pirati di Sal-*



Alberto della Valle, la suggestiva immagine di E. Salgari



*gari aspettano un museo.* Firpo vi compare fotografato nella sua casa milanese di via Gustavo Modena, circondato da cimeli e tenendo in mano, con aria contrita, il rasoio con il quale Salgari si era tolto la vita (poi tornato in possesso degli eredi Salgari).

Nel 1961, per il cinquantesimo anniversario della scomparsa di Salgari, la rivista «A vox de Zena» affidò a Firpo, che mise a disposizione i materiali, la realizzazione di una prestigiosa mostra che fu allestita presso la sede dell'Associazione dei Giornalisti in piazza De Ferrari: durò dal 22 al 26 aprile e la conferenza di rito fu affidata a Ettore Cozzani. Contemporaneamente - dall'8 al 29 aprile - si occupò di analoga mostra, persino più grandiosa (tanto era il materiale a sua disposizione), presso Palazzo Sormani a Milano, con pubblicazione di un piccolo ma illuminante catalogo. E vi numerose furono altre iniziative.

Occorrerà tuttavia aspettare gli anni Ottanta per ottenere biografie e bibliografie perennemente aggiornate, perché frutto di ricerche di altri studiosi effettuate senza l'ausilio della indispensabile documentazione di carattere privato.

Le ragioni per cui il lavoro irripetibile di Firpo e Morini non vide mai la luce hanno destato varie ipotesi ma la verità è sconosciuta.

Di sicuro è stata una sciagura perché il ritardo causato è stato troppo lungo. E perché sulla vita di Emilio Salgari restano ancora numerosi misteri, che purtroppo pettegoleszi e versioni ipotetiche continuano a storpiare. Per non dire che il bravo Emilio Firpo avrebbe meritato di veder realizzato il sogno della sua vita. È mancato a Milano il 26 marzo 1977.



il toponimo “Carso”, che si trova poco sopra gli imponenti ruderi (*e Mûasse de Mâia*) di una casa disabitata da moltissimo tempo ma ho riscontrato che le caratteristiche del sito non si discostano da quelle del terreno che lo circonda.

Riporto anche l'ipotesi che *Gârso* sia una corruzione del termine *Gargo*, con cui in Val Polcévera si chiama la nebbia dell'oltre giogo che in determinate giornate di alta pressione, deborda dal crinale principale appenninico scendendo sul versante ligure sino a che lo permettono le condizioni atmosferiche. Secondo questa ipotesi, avanzata da Francesco Molinari, residente a Torbi, *a Capélla do Gârso* sorge dove si fermava il muro del *föhn*, il luogo lambito da tale nebbia.

A proposito del fenomeno atmosferico, si ricorda che in Val Polcévera è detto anche *Gâro*; mentre è chiamato *Gâro* a Varazze, *Gàigo* e *Ghèigo* ad Arenzano.

Nei pressi ci sono altre due località chiamate *Garséll* che si trovano: una tra il valico di Lencisa e *Lençisa d'âto*, l'altra sul crinale principale che divide le Valli Polcévera e Varenna ad Ovest della Rocca Mâia. Questa seconda è la Colla del *Garséll*, citata anche nel libro di Euro Montagna riportato bibliografia, nel capitolo dedicato al vicino rilievo, quotato 814 metri, del contraforte che dal *Garséll* scende verso meridione in Val Varenna.

Inoltre ho scoperto che questo toponimo è assegnato ad un'altra località in Val Polcévera, precisamente ad un'area

che si trova fra Trasta Riva e il Rio Fontanelle, zona che il sac. Luigi Persoglio segnala come limite inferiore delle Comunaglie di Murta.

#### Nota

**1** – Il valico *a Croxêa de Rôcca Mâia*, è un quadrivio posto sul crinale principale tra la Val Polcévera e la Val Varenna ed è punto geologico di contatto tra le dolomie del Monte di Torbi e la lherzolite della Rocca Mâia. Vi arriva la pista forestale proveniente da Cà di Bruzzi e, sul versante della Val Varenna, scende un itinerario diretto ai borghi rurali di Vaccarezza Superiore ed Inferiore (*Vaccâesa de d'âto e de sôta*). Il crinale è percorso dall'antica strada che aveva valenze sia commerciali, collegando le Capanne di Marcarolo con il Valico di Bòrzioli sopra Fegino passando per Praglia e Lencisa, sia di culto per i pellegrini provenienti dall'alessandrino e dal Monferrato e diretti al Santuario di N. S. della Guardia (vedi foto a pag. 18).

#### Bibliografia

- Memorie della Parrocchia di Murta in Polcevera, dal 1105 al 1873, raccolte dal sac. Luigi Persoglio, Genova 1873. Con aggiunte fino al 1985. Ristampa Genova Bolzaneto 1986.
- Euro Montagna, Palestre di arrampicamento genovesi, CAI Sezione Ligure Genova 1962.
- AA. VV. - Alpi Liguri - Guide Geologiche Regionali - a cura della Società Geologica Italiana - Itinerario n. 1, pagine 70-85 - BE-MA Editrice 1994 - Roma.
- Piero Bordo- Rocca Mâia e dintorni - Bollettino de A Compagna n. 2-2020.



2 giugno 2010, l'arrivo della processione alla *Capélla do Gârso*

# I LUXARDO

UNA FAMIGLIA DI  
S. MARGHERITA LIGURE  
EMIGRATA A ZARA,  
ESULE A PADOVA.  
UN NOME CONOSCIUTO  
NEL MONDO

Il capostipite fece fortuna  
inventando il liquore di marascha  
e diffondendolo in ogni continente

di Sandro Pellegrini



Girolamo Luxardo, il capostipite

Se percorrendo le strade di Santa Margherita Ligure capitate di chiedere ai passanti informazioni sulla famiglia Luxardo emigrata in Dalmazia e stanziatasi a Zara, probabilmente sarebbero poche le probabilità di ottenere una risposta esatta. Il cognome è genovese, di una famiglia stanziata nel capoluogo ligure attorno al 1300. Da lì, vari discendenti si trasferirono verso le Riviere. Oggi esistono dei Luxardo, oltre che a Genova, a Bonassola, a Rapallo, a Lavagna e a Santa Margherita Ligure. Ma di quelli stabilitisi a Zara? Per i più rimane un argomento sconosciuto. Forse avranno appreso qualche particolare da una pagina del Secolo XIX, sulla notizia apparsa lo scorso mese di settembre, dedicata all'impresa di Gabriele D'Annunzio a Fiume. In due pagine del quotidiano si faceva cenno ad un liquore di ciliege marasche prodotto a Zara dalla famiglia Luxardo di cui si faceva largo uso fra i soldati che avevano accompagnato il Poeta-soldato nella sua impresa intesa a ribadire l'italianità della città di Fiume per farla anettere all'Italia. Quel liquore di color rosso scuro fece dire a D'Annunzio che assomigliava al "*sangue morlacco*". I morlacchi, erano e sono una popolazione nomade, arrivata in Europa dopo la caduta dell'impero romano. Appresero la lingua latina della frontiera e si fecero cristiani. Si divisero quindi in vari gruppi che si sparsero un poco dovunque nella Penisola Balcanica dove vivevano principalmente di pastorizia. Si spinsero fino all'Adriatico, prima contrastati da Venezia, e quindi arruolati tra i militari della frontiera dalmatica della Serenissima. Lo stesso fecero gli Asburgo d'Austria. D'Annunzio si riferiva quindi ai morlacchi stanziati nel vasto entroterra che va dalle porte di Trieste fino a Ragusa. Quella denominazione di "*Sangue morlacco*" si legge ancora oggi sulle etichette del liquore *cherry* che viene prodotto dai discendenti dei Luxardo liguri i quali per oltre un secolo abitarono a Zara. Ai giorni nostri l'industria del maraschino, dello *cherry*, e di altri liquori si è trasferita a Torreglia ai piedi dei Colli Euganei, un comune di circa 6 mila abitanti in provincia di Padova. Ritorniamo al punto di partenza: Santa Margherita Ligure, e a quel Luxardo che decise per primo di trasferirsi con l'intera famiglia sulle coste adriatiche. Le notizie sono ri-

cavate dalle prime pagine del volume "*I Luxardo del maraschino*" di Nicolò Luxardo De Franchi, pubblicato nella collana *I Leggeri* di Gorizia. Santa Margherita L. nella seconda metà del Settecento aveva circa 5 mila abitanti divisi nei due abitati principali di Corte e Pescino. Quella popolazione viveva di agricoltura e di pesca, specialmente di quella del corallo pescato fin sulle coste della Tunisia e di molte altre attività minori legate alla vita sul mare. Una delle più importanti era la costruzione di scafi adatti alla navigazione costiera, barche di pochi metri, armate con vela latina e fiocco spinte da tre o quattro coppie di remi. Accanto a quel mestiere, comune a tutte le popolazioni costiere, si erano sviluppate le industrie parallele della canapa, della pece e del catrame, indispensabili tutte per dotare ogni scafo dei cordami necessari a bordo, con la pece ed il catrame che si rivelavano indispensabili al mantenimento stagno di ognuno di essi. Tutte quelle attività impegnavano circa un migliaio di persone, tra uomini e donne, che vi si dedicavano soprattutto nei mesi invernali. Le donne poi erano specializzate nella confezione dei famosi pizzetti, divenuta una vera arte. In quel piccolo mondo del nostro Levante venne alla luce Girolamo Luxardo, il primo dei Luxardo del maraschino di Zara. I suoi genitori erano Bartolomeo e Maria Francesca Novella, sposatisi nel gennaio dell'anno 1762. Girolamo, undecimo e ultimo dei figli della coppia vide la luce il 29 settembre 1784. Rimasto orfano all'età di sei anni il ruolo paterno venne assunto dai fratelli Andrea e Michelangelo, di 20 e di 14 anni. La caduta della Repubblica di Genova di stampo nobiliare e la successiva associazione della Liguria all'impero di Francia, al finire del XVIII secolo, decretarono per i liguri il collasso di tutte le attività connesse al mondo del mare. Alcuni dei più attivi sammargherites, forti delle loro arti e dei contatti con altri centri affacciati sul mare, si trasferirono in cerca di fortuna lontano dal borgo natio. Girolamo evitò il servizio militare sotto le bandiere francesi in quanto piccolo di statura: era alto solo un metro e 47 centimetri. Pertanto venne soprannominato "*il piccolino*." Ancora in epoca napoleonica, nel 1806, Girolamo si trasferì presso uno dei suoi fratelli che risiedeva a Livorno, dov'era coin-

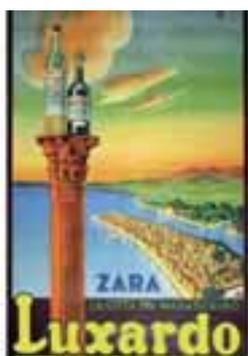
volto in varie attività commerciali. Lì apprese i primi rudimenti dell'arte della trattativa e convolò a nozze con la giovane Maria Canevari di padre e madre nobili genovesi, trasferiti anch'essi nella città portuale della Toscana. L'anno 1807 nacque il primo figlio della coppia cui venne imposto il nome di Bartolomeo. Nel 1812 un decreto imperiale stabiliva che i borghi della costa ad oriente del promontorio di Portofino si chiamassero Porto Napoleone, destinato ad ospitare un grande arsenale. Quel nome fu tramutato pochi anni dopo in Santa Margherita Ligure. Intanto Girolamo aveva compiuto un viaggio a Trieste per commerciare cordami e corallo. Nella città, primo porto dell'impero austriaco, venne a contatto con il mondo dei rosoli, i liquori ricavati dalla distillazione di svariati frutti. In quel tempo la moglie gli regalò un secondo figlio chiamato Emanuele Nicolò cui seguirono altri ancora. Intanto Girolamo proseguì i suoi viaggi, passando da Genova a Livorno, Pisa e Firenze. Si spinse fino a Roma e a Civitavecchia che avevano ricchi commerci con Genova. Passò quindi a Torre del Greco, Messina e Corfù per spingersi fino ad Ancona e Senigallia, sempre attento alle possibilità di accendere contatti utili alla sua famiglia. Fece ancora una sosta a Recoaro dove passò le acque, una seconda a Milano prima di tornare a Santa Margherita dove acquistò alcune case. Nel 1817 ritornò a Trieste dove aveva intessuto rapporti con alcune grandi case commerciali della città. Da Trieste si spostò a Zara dove mise le radici. Intendeva sviluppare il commercio e la lavorazione del corallo che si pescava lungo le coste adriatiche. Si occupò anche della lavorazione dei frutti della ciliegia marasca adottando per quel rosolio una bottiglia tondeggiante fasciata di paglia. Girolamo Luxardo si innamorò di quel liquore installando a Zara una distilleria che aveva gli impianti più moderni che migliorarono la qualità del liquore di ciliege marasche. Il maraschino di Zara del Luxardo, già prodotto da altre ditte, prese la strada di Vienna e dei paesi germanici, passando da un grande deposito realizzato a Trieste. Girolamo ricoperse per anni il vice consolato del Regno di Sardegna e successivamente anche di quello del ducato di Parma e Piacenza e successivamente anche di quello delle Due Sicilie. Intanto il maraschino di Zara, attraverso gli eredi di Girolamo, si affermò dall'Europa all'America, giungendo fino alla lontana Australia, sempre ricevendo premi, diplomi e medaglie. Un ramo della famiglia Luxardo, trasferitasi a Vienna diede all'impero d'Austria alcuni alti ufficiali dell'esercito, mentre altri si distinsero nelle guerre dell'Indipendenza italiana. I Luxardo di Zara furono sempre filo italiani e si interessarono della sorte dei concittadini e delle loro attività. Il destino volle che durante la prima

Guerra Mondiale, alcuni di loro combattessero contro l'Italia, altri contro l'Austria. Un Pietro Luxardo della quarta generazione zaratina, laureatosi al Politecnico di Torino, fu amico di D'Annunzio cui fece pervenire carichi di viveri durante l'impresa fiumana, ed il contributo di volontari zaratini armati i quali costituirono la Legione Dalmatica. Non mancò di far giungere sulle mense dei legionari il suo liquore che a Fiume fu battezzato da D'Annunzio con il nome di "*Sangue morlacco*". L'ingegner Pietro rimase alla guida dell'azienda familiare della Zara divenuta italiana per cinquant'anni. Durante la seconda Guerra Mondiale, uno dei Luxardo fu deputato della Camera fascista, altri combatterono nell'esercito fino al dramma dell'8 settembre. A quella data fecero seguito bombardamenti indiscriminati degli Alleati sull'intera Italia. Non venne risparmiata neppure la piccola Zara che ne subì una cinquantina e venne rasa al suolo. Venne occupata dalle forze militari titine, quindi da quelle tedesche, ed ancora da quelle jugoslave, con altri morti nel corso di due anni. Anche lo stabilimento dei Luxardo e le loro case vennero distrutti. Alcuni dei Luxardo erano già in Italia quando la guerra ebbe termine, altri li raggiunsero profughi da Zara dopo essersi lasciati dietro alcuni di loro giustiziati dal regime di Tito. Dopo alcuni anni, raccolte le loro forze, acquistarono dei terreni fra il Veneto e le Marche ove impiantarono grandi coltivazioni di ciliege marasche. Nei primi anni Cinquanta realizzarono una nuova distilleria vicino a Padova che continua fino ad oggi tramandando un segno della costanza dei liguri e dei dalmati continuando sempre, attraverso i loro prodotti, ad esaltare il genio italo-



Villa Luxardo S. Margherita Ligure

Sotto la fabbrica a Torreglia, foto E. Mannucci





(foto Albaniaeconomia)

## AMADEO PETER GIANNINI IL BANCHIERE GALANTUOMO

di Giorgio A. Chiarva

Nel 1869 Luigi e Virginia Giannini lasciano la loro terra e si imbarcano per emigrare negli Stati Uniti. Lo fanno come molte migliaia di liguri provenienti non solo da quel piccolo paese dove sono nati, Favale di Málvaro, ma da tutto l'entroterra dove la povertà e la fame la fanno da padrone da molti secoli.

Virginia, salita sulla nave rivela a Luigi che, nella tristezza di quella partenza, c'è anche una gioia: era incinta.

A San José, in California, Luigi e Virginia iniziano la loro vita americana e, con i pochi risparmi racimolati tra i

parenti prima di partire dall'Italia, cercano di realizzare il loro sogno di avere una proprietà agricola. Ma le informazioni che avevano sul prezzo dei terreni non erano aggiornate, e si accorsero che non avrebbero potuto comprare un terreno che gli permettesse di sopravvivere.



Casa Giannini a Favale di Malvaro



Favale di Malvaro, panorama dal passo della Scogliina



La famiglia di Amadeo Gianni a bordo della nave Giulio Cesare il 13 luglio 1923. Il figlio maggiore Mario, la moglie Clara, Amadeo Gianni, la figlia Claire, e Virgil l'ultimogenito (Getty Images)

Così affittarono una casa con qualche camera, che trasformarono in una pensione e fecero gli albergatori. Dopo pochi mesi, lavorando sodo, la pensione diventò una locanda con venti camere: l'Hotel Suisse.

Il 6 maggio del 1870 nasce il loro primo figlio, Amadeo Peter, che gli amici inizieranno subito a chiamare Appi. Appi si rivela fin da bambino estremamente precoce e curioso, è molto intelligente e fa amicizia con tutti.

Finalmente Luigi, con i soldi guadagnati con l'Hotel Suisse, riesce a comprare il campo da coltivare come aveva sognato fin dal loro arrivo e, in pochi anni, lo fa diventare una grande azienda agricola con molti dipendenti. Ma una tragedia si abbatte sulla famiglia, un bracciante che reclamava un dollaro di paga uccide Luigi sotto gli occhi di Amadeo.

Dopo i primi mesi di terribile dolore Virginia decise di risposarsi e scelse Lorenzo Scatena che, da oramai molto tempo, consegnava i prodotti dei campi per conto di Gianni. Era un gran lavoratore, mai stanco, di onestà e buon cuore da tutti riconosciuti. E voleva bene ad Amadeo e agli altri due figli di Virginia ed era da loro contraccambiato.

La vita in famiglia ricominciò e l'azienda, sotto la direzione di Lorenzo, prese a rifiorire.

Con il passare degli anni Appi dimostrò di essere un ragazzo pieno di idee molto innovative, fu lui che capì che era meglio commerciare che produrre, quindi convinse Lorenzo e sua madre Virginia a cedere i campi ad altri agricoltori comprando la loro produzione e a comprare altri campi da dare a lavorare ai coloni. Per allargare il loro giro d'affari decise di scrivere ai potenziali clienti magnificando i loro prodotti. Aveva inventato il *mailing*. Aveva solo 17 anni quando capì che la frutta andava raccolta acerba in modo che finisse la maturazione durante il trasporto e la consegna. Così facendo l'azienda di famiglia, la Lorenzo Scatena & Co., divenne sempre più importante.

Amadeo conobbe e sposò Clorinda Cuneo, la figlia di un notevole di San Francisco; la sua famiglia era emigrata tanti anni prima dalla stessa Val Fontanabuona da cui

proveniva la famiglia Gianni. Joseph Cuneo aveva fatto fortuna prima col commercio di materiali per i cercatori d'oro e poi con varie attività immobiliari. Ultimamente aveva fondato una banca, la Columbus Saving & Loan Bank, della quale era il presidente. Alla sua morte, alcuni anni dopo, indicò come successore al timone della banca lo stesso Appi del quale aveva grande stima.

Amadeo iniziò la sua esperienza in banca applicando le nozioni commerciali che aveva imparato nei suoi anni alla Lorenzo Scatena. Ma il suo concetto di banca etica e popolare non era gradito agli altri azionisti quindi decise di rassegnare le dimissioni.

Era il 1904 e sei mesi dopo Amadeo Peter Gianni fondò la Bank of Italy strutturandola in maniera totalmente diversa dalle altre banche americane. Creò la prima banca popolare ad azionariato diffuso.

Da quel momento la sua missione fu quella di dare finanziamenti anche di piccola entità a tutti quelli, soprattutto immigrati, che non avevano garanzie da prestare. Il successo fu immediato anche nella raccolta di fondi.

Nel 1906 il terremoto di San Francisco e il conseguente incendio distrussero la città. Amadeo comprese che se la banca non avesse aiutato chi aveva perso tutto la città non sarebbe mai rinata. Raccolse i denari e i lingotti dalla cassaforte e li mise su un banchetto da verduriere sul molo del porto e iniziò a imprestare i soldi a chi aveva le mani da lavoratore.

Questi micro-prestiti permisero la ricostruzione del quartiere di North Beach che divenne il traino per il resto della città.

Un anno dopo la Bank of Italy fu riconosciuta come maggior artefice della ricostruzione di San Francisco e la sua fama crebbe in tutta la California.

Gli anni successivi furono per gli Stati Uniti molto difficili e Gianni si trovò a combattere la recessione che aveva colpito anche la California.

La sua avventura cinematografica iniziò col finanziamento della prima sala di proiezione e proseguì negli anni a venire con enorme successo.

La sua etica lo portava a stare coi più deboli, fu sempre a fianco degli immigrati e delle donne; fu un sostenitore delle suffragette nella loro battaglia per il diritto di voto universale.

Non dimenticò mai l'Italia, furono molti i viaggi che fece per visitare i luoghi delle sue origini.

Intanto combatteva con la burocrazia e le leggi nazionali e federali per allargare il suo campo d'azione, creando nuove filiali nonostante l'ostilità dei grandi banchieri dell'Est come Rockefeller o J.P. Morgan. Giannini escogitò un trucco che gli permise, in maniera quasi legale, di aprire altre sedi della banca. Dovette combattere anche contro la mafia italo-americana.

Scoprì Charlie Chaplin a cui finanziò il film *The Kid* (Il monello) e molti altri suoi film successivi.

Il pensiero fisso di Giannini era comunque sempre quello di ingrandire la banca attraverso nuove acquisizioni e nuovi settori di lavoro. La Bank of Italy aveva grandi disponibilità e la fantasia di Amadeo non vedeva confini. In un suo precedente viaggio in Italia aveva convinto alcuni industriali a fondare una banca, la Banca dell'Italia Meridionale, dando un costruttivo appoggio. Appena dopo l'armistizio tornò in Italia e rilevò la banca.

Giannini permise a Disney di produrre il film *Biancaneve e i sette nani*, finanziò e creò alcune delle più importanti case cinematografiche e alcuni dei film di successo mondiale come *Via col vento*, *King Kong* e *Cime tempestose*. Giannini aveva la capacità di vedere nel futuro e molto spesso i suoi interventi avevano logiche fino ad allora sconosciute. Finanziò la costruzione del Golden Gate Bridge che fu il primo *project financing* di notevole entità che si conosca.

I suoi progetti di espansione ebbero una svolta con l'acquisizione di una delle grandi banche dell'Est, la Bank of America of Los Angeles con sede in Wall Street a New York. Questa sua "emigrazione" dalla costa West alla costa Est disturbò non poco i grandi banchieri di New York che lo osteggiarono in ogni modo. Anche in casa sua i problemi non mancavano, il figlio Mario era malato di emofilia.

Gli scontri con i banchieri di New York con a capo J.P. Morgan si fecero sempre più ardui. Durante un viaggio in Italia Amadeo si ammalò gravemente di una forma acuta di nevrite che lo costrinse a fermarsi in Italia per molti mesi.

J.P. Morgan stava prendendo il sopravvento e Amadeo non poteva fare nulla.

Al ritorno negli Stati Uniti Amadeo aveva già in mente la strategia da attuare per riprendersi la Banca. Con un trucco aveva cercato di calmare le acque e nel frattempo aveva agito come suo solito, andando a cercare i suoi vecchi amici e sostenitori della Bank of Italy. E li trovò. e in una memorabile assemblea degli azionisti si riprese il comando riportando la banca ai fasti di qualche anno prima.

La diffusione della banca ora era a livello continentale, il prossimo passo era quello di farla diventare un colosso. Con l'aiuto di suo figlio Mario applicò il microcredito a tutti i settori commerciali, appoggiando queste nuove iniziative con le medesime azioni pubblicitarie che venivano utilizzate per il commercio. In pochi anni divenne il primo finanziatore del settore automobilistico, della pe-



(foto, Il giornale della Numismatica)



Francobollo commemorativo del 1973  
(foto LuceraNet.it)

sca, del consumo a rate. Finanziò l'industria permettendo la trasformazione e l'espansione di aziende chiamate a sostenere lo sforzo bellico.

Un pensiero però era sempre alla sua bella Italia tragicamente martoriata dalla guerra.

Ma gli anni passavano e la sua amata Cloe, oramai consumata nel fisico, si spense. Per Amadeo fu un dolore immenso che lo rese ancora più scorbutico di quanto era mai stato. Ma il suo grande cuore era sempre lo stesso.

Il suo pensiero ora non era più rivolto alla crescita della banca ma a quello di aiutare il prossimo. E il primo pensiero fu per gli italiani, e non solo gli immigrati che stavano vivendo un periodo di persecuzione negli Stati Uniti ma anche gli italiani in Italia che faticavano a riprendersi dopo la fine della guerra. Fu il precursore del Piano Marshall anticipando i finanziamenti destinati alla ricostruzione dell'Italia.

Concluse la sua vita con la creazione della Bank of America - Giannini Foundation a cui destinò tutti i suoi soldi. Il fondo era destinato alla ricerca medica e all'istruzione dei figli dei suoi dipendenti.

N.d.R - Giorgio A. Chiarva è autore del romanzo: *Amadeo Peter Giannini il banchiere Galantuomo*, Francesco Brioschi Editore.

A Compagna ringrazia e contraccambia gli auguri ricevuti dagli amici de A Campanassa e pubblica la testimonianza



Cari amici e soci della A Campanassa,

quest'anno la Santa Pasqua la celebriamo, insieme, nei nostri cuori e nelle nostre menti, con animo rivolto al particolare momento che stiamo vivendo. Il saluto che la Campanassa invia è accompagnato dalla testimonianza

sulle tradizioni della settimana Santa, per non dimenticare le nostre origini, la nostra cultura, per ricordare ai giovani le nostre radici, i costumi come fatti pervenire dai Padri fondatori.

## A SETIMANN-A SANTA A SANN-A



Donato de' Bardi, pinacoteca civica - Savona

In Ligùria, int'u tenpu pasà, int'u periodu pasquäle ch'u va da-a Duméniga Ramuiva a Pasquetta, int'e gexe vegnivan organizè da-i stessi prèvi d'i mumentì rumuruzi.

Int'u 1400 i fedeli ävan i zöccli de le u che a'n çertu puntu vegnivan batüi cun forse insc'ou pavimentu pe mandä via diói e strie.

Sulu int'u 1618 u Vescu u pruibiä i rumuri int'e gexe.

A Duméniga Ramuiva a piggia u sò numme da-e ramme d'ouviva che insemme a-i parmé vegnan benedette propiu in quella duméniga.

A benedisiùn a tegniva luntann-e e disgrassie; u l'ea opiniùn difüsa che int'e burasche pende e ramme d'ouviva vixìn a-e porte e a-e finestre u prutegesse a cà da-i fürmini.

Pe tradisiùn a mezugiurnu d'a Duméniga Ramuiva se brüxävan int'a stiva o int'u camin e vegie ramme d'ouviva e i vegi parmé; a stu puntu un bun oudù u se span-

dèiva inte l'äja.

A Cenne a vegniva cunservä in gexa pe döviäla u mercurdi omonimu, giurnu into què a vegniva fèta asci 'na Via Crucis.

U zöggia u l'è u giurnu d'a vixita a-i sepulcri; e vixite duveivan ese dispari: i nümeri säcri, in veitè, su senpre dispari: ün, trei, sette, e cusci via.

Inta giurnä du zöggia santu, finn-a a-u 1910, i figiö a-u puidiznä fävan 'na prucesciun cun cà e originäli, uguäli a quelle dü venerdi ma ciü picinn-e, cà e che a-a giurnä d'ancö sun ndète perdüe.

A-u venerdi se ligävän e canpann-e perché u Cristu u l'ea mortu e se sligävän a-u sabbu a dex'ue de matin.

A procesciùn du Venerdi Santu a l'è multu antiga, a l'ea zà cunosciüa int'u 1500, fò ia int'u 1200.

Partecipävän sulu omni d'e Casacce, Cunfraternite che recitävän u "Miserere".



Foto Archivio Storico Publifoto

## 9 APRILE 1970: LA TRAGEDIA DELLA LONDON VALOUR A GENOVA

di Rodolfo Decleva

Il 9 Aprile 1970 successe a Genova una grave tragedia marittima quando una nave portarinfuse fu sbattuta dalla forza delle onde contro la diga foranea del porto provocando la perdita della nave e 18 morti. Era la “London Valour” arrivata da Novorossisk, che da due giorni stazionava in rada a meno di un miglio dalla diga foranea in attesa dell’attracco in porto. Non era sola perché c’erano tante navi che avevano dato fondo in rada per il fatto che allora nel porto di Genova i lavoratori portuali operavano in regime di monopolio e quindi si lavorava poco nei giorni festivi con la conseguenza che gli accosti venivano rallentati. Nel mattino del 9 Aprile il mare aveva qualche crestina con un vento da scirocco sui 4-5 metri di velocità al secondo: vento e mare che, notoriamente, non preoccupano il golfo ligure.

Fu verso mezzogiorno che lo scirocco cominciò a rinforzarsi e, man mano che ruotava verso il libeccio, anche il mare si rinforzava e le onde crescevano a vista d’occhio. Io mi trovavo a passare con la macchina in corso Aurelio Saffi e doveti fermarmi essendo la strada ostruita da auto mentre una folla di gente da quel Belvedere sul porto e

dalla Rotonda di via Corsica assisteva al dramma che vi si stava svolgendo. Tutte le navi alla fonda in rada avevano salpato le ancore e si dirigevano verso il largo o sottovento di Capo Mele in cerca di riparo. Una sola era ferma, ancora ancorata, e cominciava a sculettare: segno evidente che l’ancora non teneva più sul fondo melmoso. Era la “London Valour” che piano piano stava scarrocciando verso terra con la poppa sempre più ballerina. A circa 300 metri dalla diga si vide una nuvola di fumo uscire dal fumaiolo e poi più nulla. Segno che a bordo avevano tentato di avviare il motore da due giorni spento, ma l’operazione non era riuscita e la nave si avvicinava sempre di più alla diga. Il giornalista di mare Darwin Ziravello scrisse sul “Secolo XIX” che il Comandante avrebbe dovuto governare con il timone il rinculo per evitare di finire sulla diga, ma era la zavorra rappresentata dall’ancora di prua che arava, la quale impediva questo tentativo estremo di manovra. Nella disgrazia che si stava svolgendo fu una fortuna che a cento metri dalla catastrofe, lo sculettamento della nave avesse presentato la poppa verso levante con il risultato che nel crack della nave sui blocchi della diga la prua veniva a

guardare a ponente e la poppa veniva a trovarsi molto vicina alla lanterna della diga. La perdita di vite umane sarebbe stata molto più grave se fosse stato il contrario perché fu la prua che venne a trovarsi schiantata sui blocchi con lo scafo di traverso e la poppa allargata una trentina di metri che offriva all'equipaggio la possibilità di buttarsi in mare senza trovarsi subito a contatto con gli scogli.

L'equipaggio perciò venne concentrato a poppa e un gruppo minore sul ponte di comando mentre i soccorsi della Capitaneria, Vigili del Fuoco, Piloti, Rimorchiatori erano già allertati e affollavano l'area riparata dalla diga da questa eccezionale libecciate che ormai soffiava a 80-100 km. all'ora e mare forza 9. Dal ponte di comando organizzarono una seggiovia navale aerea sparando le sagole ai soccorritori sulla diga con cui iniziarono il salvataggio di alcuni marittimi. La seggiovia funzionava perché era ben fissata sia sul ponte della nave che sulla diga, dove era stato ben incastrato un palo sui blocchi e la cima principale tra il ponte e il palo su cui doveva scorrere la carrucola con il seggiolino aveva la giusta tensione, e così pure le altre sagole - quella a terra per recuperare il naufrago e quella a bordo per recuperare il seggiolino - erano pronte. Anche l'inclinazione della nave inclinata di 15 gradi verso terra - facilitava l'operazione riducendo il percorso della seggiovia e così poté iniziare il recupero dei naufraghi del gruppo sistemato sul ponte di comando. L'operazione di allestimento era durata dai 30 ai 45 minuti mentre la nave appariva ben salda nel suo incastramento con gli scogli. Tre marittimi erano già in salvo e toccò il turno alla moglie del Comandante. La signora era già assicurata sul seggiolino e già avanti di una quindicina di metri sul percorso quando un'ondata di eccezionale violenza squassò lo scafo sugli scogli provocando una violenta e ulteriore inclinazione verso terra, allentando la tensione dell'apparecchiatura di soccorso. La conseguente risacca provocò un violento sbandamento dello scafo in senso contrario che distrusse la seggiovia e precipitò il corpo della povera signora sui blocchi. Tutto avvenne nel giro di pochi secondi.

Nel frattempo l'evacuazione dalla poppa della nave era già in corso con i marittimi che si buttavano in mare con un supporto di salvataggio cercando di portarsi a levante per una trentina di metri e poter così aggirare la diga e non finire sugli scogli. Dovevano lottare contro i frangenti delle onde, ma respiravano mare polverizzato invece di aria, inquinato dal carburante che ormai stava uscendo abbondante dalle falle dello scafo, spezzato ormai in due tronconi. Anzi quei naufraghi erano pure inzuppati di nafta che li faceva diventare ai soccorritori, scivolosi e difficili da afferrare. Solo due mezzi di soccorso si arrischiavano di uscire dal porto ed erano la pilotina CP 233 della Capitaneria di Porto comandata dal Capitano Giuseppe Telmon, fratello del noto speaker nazionale televisivo, e una pilotina dei Piloti del Porto di Genova comandata dal Pilota Capitano Luigi Santagata. Loro procedevano in base alle segnalazioni da terra dei naufraghi che galleggiavano, sparpagliati nella tempesta nel su e giù dei tremendi cavalloni, e quando erano al riparo della diga li trasbordavano sugli altri mezzi e gommoni in attesa che a loro volta li portassero sul Molo Gianno o sul porticciolo della Fiera dove stavano in attesa le ambulanze. Ma anche dall'aria arrivarono i soccorsi e fu

il fragile e minuscolo elicottero "Libellula" dei Vigili del Fuoco ai comandi del Capitano Rinaldo Enrico. Solo da pochi anni era stato superato l'incubo degli elicotteri che spesso precipitavano per problemi al rotore del timone e qui non soltanto persisteva quella paura, ma c'era da tremare al solo vedere come quel minuscolo apparecchio fosse capace di resistere alle raffiche e stesse fermo sopra il naufrago a meno di 20 metri di altezza lasciandogli



La CP 233 in avvicinamento alla London Valour  
foto Altomareblu.com



La pilotina dei Piloti del Porto  
foto Altomareblu.com



Il Capitano Rinaldo Enrico in azione con la "libellula"  
foto genovaquotidiana.com

una capiente ciambella di salvataggio sulla quale lui doveva salire. Una vita strappata al mare, una per volta e anche il naufrago veniva depositato in mare dall'elicottero

ro quando era al riparo della diga dove lo recuperavano gli altri mezzi. Uomini diventati eroi che rischiavano veramente la propria vita per salvare quella di altri.

Telmon, Enrico e Santagata salvarono rispettivamente 26, 9 e 5 naufraghi. Loro tre furono premiati con la Medaglia d'Oro e gli altri soccorritori con medaglie d'Argento, di Bronzo e Diplomi di Merito. Tra questi ultimi ci fu anche il mio amico e vicino di casa a Priaruggia Pepi Kozir, fiumano, imbarcato su un rimorchiatore della Rimorchiatori Riuniti.

Una nota. Il sistema del recupero aereo dei naufraghi da nave a terra era stato attuato già nel 1909 dal postale "Slavonia" della Cunard Line, incagliata nell'isola de Las Flores nelle Azzorre. La nave, sulla quale era imbarcato mio padre, navigava da New York a Fiume e il Comandante inglese cedette con leggerezza alle richieste dei passeggeri di I Classe, desiderosi di passare da vicino per vedere all'indomani le Isole Azzorre. Egli modificò la rotta e nella notte andò a urtare sugli scogli per colpa di un calcolo errato delle miglia percorse a causa del lock contaminiglia che si lasciava a poppa. Quella volta era consuetudine gettare fuori bordo ogni tipo di rumenta ed è perciò stato possibile che forse ciò abbia alterato i giri della propella. La nave avrebbe dovuto arrivare alle dieci del mattino e invece colise otto ore prima. La seggiovia aveva funzionato egregiamente favorita dal mare calmo e dalla assoluta immobilità della nave. La nave fu abbandonata sugli scogli.

Un'altra nota. Giustino Spigno, grande marinaio e velista priaruggino, che aveva fatto tante regate oceaniche impegnative sul Mait I e II di Italo Monzino come la Capetown-Buenos Aires e il tremendo Fastnet inglese, mi descrisse così le cause della tragedia della "London Valour". "A volte - anche se raramente - non si considera che nel mar ligure genovese di levante lo scirocco è una anticipazione del libeccio prodotto da una forte perturbazione che si origina nel Golfo del Leone. Il violento vento - dato che il vortice gira in senso antiorario - picchia su La Spezia e da qui risale sulla costa per presentarsi da noi con un mare già formato. Magari c'è anche il sole e lo

chiamiamo "scirocco bianco". E invece, dopo 2 - 3 ore questo scirocco ruota a ostro e poi arriva da sud ovest sulla nostra costa con tutta la sua carica distruttiva.

Probabilmente il Comandante della "London Valour" ha sottovalutato lo scirocco mattutino allegro senza approfondire la pressione barometrica o verificare le previsioni meteo. Successe già così nel 1951 quando questo scirocco poi diventato libeccio, ruppe addirittura la diga del porto procurando gravissimi danni, incendio di una nave piena di carburante e affondamento di natanti vari. Io aggiungerei la recente gravissima perturbazione del 29 Ottobre 2018, che addirittura e per la prima volta nel suo genere, distrusse con un fortunale proprio da sud-est e non da libeccio i porticcioli di Santa Margherita e Rapallo e la stessa carrozzabile per Portofino.

Un'ultima nota. Nell'estate del 1972, sempre a Priaruggia, alcuni giovani velisti della Sportiva Quarto - non potendo mettere in mare le loro barche per colpa di una libeccinata media - facevano il surfing sui cavalloni. Con un paio di pinne ai piedi si portavano a un centinaio di metri dalla spiaggia e aspettavano l'onda buona per planare sino alla battigia. Mentre erano intenti a offrire il loro temerario spettacolo gradito dai numerosi bagnanti presenti, volteggiava nel cielo la "Libellula" del Capitano Enrico al ritorno da Nervi dove aveva prestato soccorso all'incauto bagnante della domenica incapace di rientrare per i marosi che picchiavano sugli scogli. L'elicottero si abbassò ad una ventina di metri e i nostri ragazzi non ci pensarono due volte a salutare. Quelle mani che si alzavano furono interpretate come richiesta di aiuto e così - mentre arrivavano a sirene spiegate le auto-soccorso e i gommoni dei pompieri - l'elicottero si abbassava calando la ciambella dei miracoli dove alcuni vi salirono con gioia per farsi recapitare via-aria in spiaggia. La loro allegria birichina svanì subito quando i Funzionari dei Vigili del Fuoco cominciarono a prendere nome e cognome.

Un ricordo commosso al Comandante Enrico, indimenticabile artefice di mille salvataggi, l'Eroe della "London Valour".



# RICORDO DI BRUNO ROMBI: UNA VOCE TABARKINA CHE SE NE VA

di Franco Bampi



Non mi ricordo quando ho conosciuto Bruno Rombi: per me era un amico da sempre, un appassionato della nostra lingua come me; ma aveva in più la capacità di esprimere i propri sentimenti nella lingua universale della poesia. Tra di noi abbiamo sempre parlato la nostra lingua locale: io il genovese di Genova centro, lui il tabarkino di Calasetta (Câ de sédda, la calata della seta come mi aveva svelato). E con me è sempre stato prodigo nel confidarmi informazioni, curiosità, modi di dire in tabarkino, e poi brani di storia e qualche confidenza con i rivali di Carloforte, tabarkini anche loro, ma di un'altra isola... Tra le tante cose che mi ha insegnato mi è caro ricordare un antico detto di Calasetta e che qui riporto: se vaddo pe mô (mare) o tûrco o me piggia, se vaddo pe tæra o sôrdo (sardo) o m'amàssa. Ecco me l'aveva detto per dimostrare come fosse dura la vita dei tabarkini obbligati a lasciare l'isola di Tabarca, su cui avevano vissuto per oltre tre secoli, per andare, come intrusi, in terre sconosciute.

Bruno Rombi era nato il 22 settembre del 1931 e ci ha lasciati il 27 aprile del 2020. Con lui perdiamo un amante della genovesità e della tabarkinità, un amico sempre disponibile, un cantore studioso della nostra composita cultura ligure, un poeta apprezzato. E sono certo di fargli piacere terminando questo mio ricordo con la sua poesia più famosa: minindé, che nella parlata di Calasetta significa coccinella (dêdê in genovese).

## **Minindé**

Minindé, Minindé, pigia a scò  
e vagni 'n cé...  
me sentiva ripete da me nonna  
quand'ea figiö piccin e immaginova  
che Minindé u fise n'equilibrista  
che u cercova d'anò da-u Padreternu  
cun l'üso de 'na scò assé speciole.  
Anche perché u nome Minindé  
u l'aiva quarche cosa d'orientole.  
Quande o descuertu a faccia de l'insettu  
da-u mantu russu e naigru che u l'incante  
m'illüdu mi de ese 'n Minindé  
e de puai anò cun ina scò in cé.

Traduzione

## **Coccinella**

Coccinella, Coccinella, prendi la scala  
e va' in cielo...  
mi sentivo ripetere da mia nonna  
quand'ero piccolino e immaginavo  
che Coccinella fosse un equilibrista  
che cercava d'andar dal Padreterno  
con l'uso di una scala assai speciale.  
Anche perché il nome Minindé  
aveva qualche cosa d'orientale.  
Quando ho scoperto la faccia dell'insetto  
dal manto rosso e nero che incanta  
m'illudo d'essere io una coccinella  
e di poter andare con una scala in cielo.

E sono certo, caro amico mio, che tu quella scala assai speciale l'hai davvero percorsa per raggiungere il Padre Eterno in Paradiso.

# A CROXE DE SAN ZÒRZO

di Isabella Descalzo

Inta fotografia chi a-a drita gh'è za scritto tutto: o l'è in vegio contrasegno de metallo da fisâ con doe vie a-o radiatô da màchina; e atre didascalie en comme senpre in fondo, pe lasciave o piaxeì de provâ a indovinâ dove s'atreuvan.



foto 2 (Guido Luigi Carbone)



foto 3 (Elvezio Torre e Pier Luigi Gardella)



foto 4



foto 5 (Elvezio Torre)



foto 6 (Pietro Costantini)



foto 7 (Elvezio Torre)



foto 11 (Elvezio Torre)



foto 8 (Elena Paccani e Giuseppe Balestrero)



foto 12 (Pier Luigi Gardella)



foto 9 (Maurizio Daccà)



foto 10 (Maurizio Daccà)

#### Didascalie

- foto 2: Salita superiore di San Gerolamo
- foto 3: San Rocco di Camogli, pavimento della chiesa
- foto 4: *Riseu* di Campo Pisano
- foto 5: Via Cesare Cabella 25
- foto 6: Via Celesia 38
- foto 7: Cattedrale di San Lorenzo, organo transetto destro
- foto 8: Cucchiaino per lo zucchero
- foto 9: Carloforte, sala del Consiglio comunale
- foto 10: Carloforte, la tonnara
- foto 11: Cattedrale di San Lorenzo, organo transetto sinistro
- foto 12: Nervi, via Marco Sala 25-27



# GALLERIA DI DONNE GENOVESI DEL PASSATO - settima parte PASSEGGIATE IN CITTÀ E TOPONOMASTICA FEMMINILE:

Flavia Steno e Giuseppina Tollot Lomellini

di Francesca Di Caprio Francia

Quando passeggiamo per Genova ci si accorge subito che le vie intitolate alle donne sono pochine, anche se è difficile fare un esatto calcolo per vari motivi quali l'uso, nei nostri elenchi cittadini, di riportare spesso il cognome privo del nome o con la sola iniziale, la ripetizione sotto lettere alfabetiche diverse della stessa intitolazione ( Santa Chiara e Chiara Beata), i nomi di famiglie patrizie che possono riferirsi anche a persone femminili (via Brignole De Ferrari ricorda le due benefiche famiglie imparentate con il matrimonio di Maria Brignole Sale e Raffaele de Ferrari), alcune strade e piazze scomparse oppure mutate nell'intitolazione oppure nuove e così via. Come risulta dai dati dell'Agenzia del Territorio, a Genova le intitolazioni al femminile sono davvero scarse: 160 su 3954 strade (dati relativi all'anno 2019), il 4 per cento, quindi in perfetta media del già pur modesto dal 3 al 5 per cento del valore nazionale. E sì che molti libri, inclusi i miei tre relativi alle *Donne genovesi*, possono fornire ampie indicazioni di nomi femminili degni di tale privilegio...<sup>1</sup>

Iniziamo la nostra passeggiata con una targa dedicata ad...un uomo e apposta sulla scalinata Giuseppe Banchemo situata tra corso Montegrappa e via Asiago. Alla do-

manda: come mai ci sono così poche targhe al femminile? E come mai c'è invece un profluvio di targhe post-risorgimentali dedicate ai protagonisti e alle memorie del nostro passato? Può aiutarci a rispondere proprio il citato Giuseppe Banchemo (Genova, 1816-ivi, 1874), lo storico dell'arte che provvide al nuovo assetto della toponomastica cittadina, autore di approfonditi libri su Genova tra i quali *Genova e le due riviere*, edito da Luigi Pellas nel 1846. Nonostante sia un uomo (!!!) e quindi fuori tema, vorrei presentare alcuni cenni sulla sua biografia. Banchemo iniziò la carriera amministrativa presso l'Albergo dei Poveri senza rinunciare a coltivare interessi storici ed artistici. Lasciato l'incarico nel 1840 e dopo aver viaggiato in Europa, si dedicò alla stesura della citata e ambiziosa opera: una guida illustrativa dei monumenti di





Lorenzo Pareto



Flavia Steno

Genova e delle due Riviere. Il volume, non ancora completato, fu pubblicato in occasione dell'VIII Congresso degli Scienziati Italiani tenutosi a Genova nel 1846 con Banchemo segretario.

In tale ambiente, pervaso da idee liberali, l'erudito rafforzò i suoi ideali patriottici risorgimentali e divenne poi segretario del generale Lorenzo Pareto, geologo e uomo politico, comandante delle Guardie Nazionali (ebbene sì, anche a lui è dedicata una via nel quartiere della Foce). Allo scoppio della terza guerra d'indipendenza, Banchemo fece parte del Comitato per l'assistenza dei combattenti e delle loro famiglie. Nel frattempo era diventato "catastaro" del Comune di Genova e con quell'incarico, nel 1861, propose alla Giunta Municipale una nuova nomenclatura delle strade e della loro numerazione civica. Nel 1862 la Giunta gli affidò ufficialmente il compito di provvedere al nuovo assetto della toponomastica cittadina.

Ma qual era la situazione toponomastica nell'Italia preunitaria? Le strade e le piazze erano prevalentemente dedicate a arti e mestieri, a santi, a caratteristiche fisiche o funzionali del luogo. Successivamente, per cementare gli ideali nazionali, furono intitolate a uomini e fatti notevoli del nostro Risorgimento, che offriva grande abbondanza di toponimi. A margine posso ricordare che, dal 1870, tutte le strade genovesi furono ribattezzate vie.

Gli studiosi Bedocchi e Profumo ricordano che la toponomastica del nostro centro storico rappresenta non solo un accumulo di memorie passate, ma anche un'operazione culturale di recupero storico realizzata dalla Giunta Municipale poco dopo l'Unità d'Italia.<sup>2</sup> In tale circostanza fu determinante l'apporto del citato Giuseppe Banchemo che esercitava allora l'incarico di funzionario del catasto (catastaro) i cui ideali patriottici chiariscono molte sue scelte. Egli infatti propose le nuove intitolazioni basandosi sul recupero di memorie e glorie municipali in un'ottica di esaltazione della patria e dei miti nazionali. Si spiegano così il gran numero di cognomi di antiche famiglie nobiliari, i nomi delle colonie d'oltremare e delle battaglie vinte dai Genovesi, i molti nomi legati alle recenti vicende risorgimentali che tutti insieme costituiscono un complesso toponomastico di indubbio fascino storico. Banchemo agì in tre direzioni: unificò e rinnovò le

targhe stradali, eliminò i doppi nomi e diede un nome a vie e piazze che ne erano prive eseguendo un esame toponomastico di oltre novecento vie.

Col passare dei decenni si decise di valorizzare le figure della Resistenza e più recentemente nomi stranieri di filosofi, poeti, cantautori... così di fatto si è andato costruendo un immaginario collettivo popolato quasi solo da uomini. Quindi è ancora più significativa la presenza delle poche vie e piazze dedicate a donne (tralasciando quelle intitolate alla Madonna, Sante e Beate) anche se col tempo e la buona volontà le cose stanno via via migliorando.

Iniziamo dunque la nostra passeggiata. In ambito giornalistico-narrativo una strada, che si trova da corso Europa a Quarto, è dedicata a una genovese di adozione, una donna battagliera e intelligente conosciuta con lo pseudonimo di Flavia Steno, all'anagrafe Amelia Cottini Osta, nata a Lugano nel 1877 e deceduta a Genova nel 1946. È opportuno ricordare che nell'ambito della produzione narrativa nella nostra città, come altrove in Italia, le prime donne che si dedicarono alla composizione romanzesca furono capaci e coraggiose giornaliste che svolsero così una duplice attività. All'interno di questa produzione di fine



Willy Dias



Dal film "Sissignora": María Denis (Cristina), Rina Morelli, Irma ed Emma Gramatica (sorelle Robbiano) nella scena in cui Cristina trova il suo primo impiego

Ottocento primo Novecento ebbero un ruolo assai importante alcune autrici in bilico tra evasione e impegno, in particolare a Genova il dittico Flavia Steno e Willy Dias, due amiche giornaliste e scrittrici di notorietà nazionale, entrambe genovesi di adozione. La Steno, dopo la laurea, entrò nella sede del quotidiano genovese "Il Secolo XIX" nel 1898, diretto da Luigi Arnaldo Vassallo (Gandolin) che, dopo un attento esame con relativa prova di scrittura (peccato sia sparito tale controllo!!!), le affidò la posta femminile. Poi tenne la rubrica "Cose, chiosette e chiose" dove l'autrice, con lo pseudonimo di "Fragoletta", alternava riflessioni, ricordi, consigli spesso anticipatori di tendenze future come quella di libera propaganda della contraccezione, e siamo nel 1910! Fu corrispondente in Germania nel 1915 e ne nacquerò gli articoli a firma Ariel per acquisire quella credibilità che una donna in zona di guerra non avrebbe mai potuto avere così come per l'altro pseudonimo Mario Valeri. Fece un'esperienza al fronte come crocerossina per vivere la realtà drammatica della guerra. Iscritta al partito nazionale fascista dal 1932, lavorò a "Il Secolo XIX" fin quando, nel 1943-44, fu processata e condannata per aver denigrato l'opera del Fascismo. La scrittrice si diede alla clandestinità e si rifugiò sull'Appennino tra le fila dei partigiani. Nel dopoguerra riprese l'attività giornalistica ma morì improvvisamente pochi anni dopo, nel 1946, a 68 anni.

A lato del suo lavoro in redazione, la Steno iniziò un'intensa attività narrativa che si manifestò in oltre sessanta romanzi ricchi di trovate, intrecci, rapidi dialoghi e avvincenti macchiette. Tra i tanti ricordo *La veste d'amian-*



*to* (1912): l'ispirazione di questo romanzo nasce sull'onda dell'interesse e della partecipazione di tutti coloro che, all'inizio del Novecento, assistevano stupiti e rapiti ai primi voli aerei.<sup>3</sup>

Il suo romanzo più conosciuto, uscito prima in appendice su "Il Lavoro" di domenica 7 gennaio 1940 e firmato con lo pseudonimo di Vittoria Greco, portava originalmente il titolo *La servetta di Masone* (paesino vicino a Genova) che divenne poi, edito nello stesso anno da Sonzogno, *Sissignora*. L'opera ottenne un successo tale da essere riproposta in un omonimo film del 1942 interpretato dalla popolare attrice Maria Denis e dalle sorelle Grammatica. Nel libro la Steno racconta la storia infelice di una dolce e compassionevole orfana quindicenne che, dopo una se-

rie di negative esperienze lavorative in città, muore sola e abbandonata in ospedale; il libro conclude: "Era una piccola servetta a tutto fare. Tutto compreso il morire". Il romanzo, ricco di sentimento, tocca vari aspetti della vita, raccontati con squisita umanità: l'emigrazione, le difficili relazioni familiari, i dissidi sociali, i problematici rapporti tra padroni e servette. Tale fu il successo che, come scrisse Umberto V. Cavassa: 'alla fine della vicenda molte donne, con mazzi di fiori, si recarono dai custodi del Camposanto di Staglieno a chiedere ingenuamente dove era sepolta la povera servetta, morta per curare un bimbo malato e trascurato da una mamma bella e leggera'. Certamente le donne non trovarono la tomba della generosa servetta Cristina, ma noi sicuramente quella di Flavia Steno che vi riposa in pace.

Se legato al suo nome e al suo ricordo Giuseppe Bancherò lascia la benemerita attività svolta per l'assetto cittadino e la memoria storica, se Flavia Steno un'apprezzata attività letteraria e sociale di grande spessore, una donna dal cuore particolarmente materno lascia a sua memoria un erede molto particolare: una scuola per l'infanzia di-



saggiata. A lei, Giuseppina Tollot Lomellini (Genova, 1807 - Milano, 1881) è dedicata l'omonima via tra via Galata e via Ricci, nel quartiere di Portoria, dove si trova l'Asilo da lei fondato.

La famiglia Tollot, (talvolta Tolot), di origine elvetica, risiedeva fin dagli inizi del XVIII secolo a Genova dove Giuseppina sposò il marchese Luigi Lomellini Tabarca e la sorella Giacobita il signor Ravina. Purtroppo entrambe ebbero una vita travagliata e non lasciarono discendenza. Per onorare la memoria del padre Andrea e della figliuola morta in tenera età, la nobildonna destinò la maggior parte dei suoi averi alla erezione di un asilo infantile per i bimbi bisognosi. Nel testamento, datato 1881, sono ricordate, in un lungo elenco di beneficiari, anche molte persone che a vario titolo le avevano prestato servizio come i domestici, le cameriere, un fattore, un facchino e altri che dimostrano la sua costante attenzione alle fasce più deboli della popolazione.

Nel testamento la Marchesa esprime la richiesta di essere trasportata nel cimitero di Staglieno e di essere collocata vicino alla sorella Giacobita, mancata nel 1875, cui era molto affezionata. Ancor oggi il monumento funebre dedicato alle due sorelle, opera di G.B. Cevasco (1876), può essere ammirato al nostro Camposanto. Poco dopo il decesso della Marchesa, l'attiva Commissione amministrativa deliberò, in omaggio alla volontà della fondatrice, che l'Asilo, completamente gratuito e destinato ai piccoli bisognosi da tre a sei anni, divisi per età in tre se-



zioni, avesse un'impostazione moderna per rispondere pienamente alle esigenze di istruzione e di educazione infantile, impartite da personale qualificato secondo il metodo Montessori. L'Asilo era organizzato con criteri moderni e con programmi didattici all'epoca d'avanguardia perché inteso come istituzione educativa e non come semplice luogo di custodia. Il regolamento interno vietava ogni tipo di punizione che, se proprio indispensabile, doveva essere molto leggera, tipo il far allontanare il birichino dal banco o farlo mangiare separatamente. Era anche presente un medico che visitava giornalmente i bambini per evitare eventuali contagi e che poteva ordi-



Interno dell'Asilo (scuola d'infanzia) Tollot



Veduta parte facciata Asilo in via Ricci

nare loro olio di fegato di merluzzo e fosfato di ferro e calcio per rinvigorirli.

L'Ente, che iniziò la sua storia nel 1881, pur subendo attraverso i decenni trasformazioni di ordine sia architettonico per quanto riguardava l'edificio, sia istituzionale, si è sempre attenuto all'impronta voluta da Giuseppina Tollot nel metodo d'insegnamento e nel trattamento degli allievi. Lo stabile, in cui ha sede l'Asilo, presenta ora l'accesso principale in via Vincenzo Ricci; nell'atrio due grandi iscrizioni in marmo ricordano la generosità della fondatrice e le benemeritenze del senatore Vincenzo Ricci con gli atti costitutivi dell'Asilo; inoltre ornano l'ingresso tre busti marmorei dedicati a Giuseppina Tollot e ai due esecutori testamentari, senatore Ricci e avvocato Meriardi. Attualmente la Scuola Materna è gestita dal Comune di Genova mentre la restante parte dell'edificio è data in locazione a terzi per ricavarne i fondi necessari alla gestione dell'Ente. A memoria dell'importante donazione, a Palazzo Tursi, in via Garibaldi, il Municipio ha intitolato a Giuseppina Tollot una sala dove si conserva un suo ritratto bronzeo, opera di Giovanni Scanzi.

Chi desidera riprendere l'immaginaria passeggiata alla ricerca di altre vie intitolate al femminile? Si può scegliere tra un centinaio sparse in tutta Genova: da Madre Francesca Rubatto a Castelletto a Adelaide Cairoli a Sampierdarena, a Sofia Lomellini a Portoria, a Antonietta Massuccone Mazzini a Bolzaneto, a Teresa Durazzo Pallavicini a Rivarolo...Ai volenterosi camminatori decidere la meta e buon divertimento!

Foto: Alinari, Leonardo Brancati, Comune di Genova, iVid

Note

1 - Francesca Di Caprio Francia, *Donne genovesi tra fine Settecento e primo Novecento*, Genova, De Ferrari, 2014, pp.119-126. Proprio in questo primo libro della triade si trova il capitolo intitolato "Toponomastica femminile" ed anche quelli dedicati a Flavia Steno e a Giuseppina Tollot Lomellini.

2 - A.Bedocchi, E.Profumo, *I caruggi di Genova*, Roma, Newton Compton, 2007, pp. 7-10.

3 - Mi fa piacere ricordare l'aviatrice Carina Massone Negrone (Bogliasco, 1911-ivi, 1991) che stupì il mondo (maschilista) del Fascismo. Prima si dedicò al nuoto, allo sci, al tennis, alla pesca sportiva, al ciclismo e all'alpinismo (e siamo negli anni Trenta!), poi si appassionò di volo e di aeroplani e fu la prima donna italiana a conseguire il brevetto di pilota oltre a stabilire numerosi primati. Bogliasco la ricorda con una piazzetta e Genova con i giardini di via Prasca a Quarto; nel 1966 le venne dedicato un francobollo.



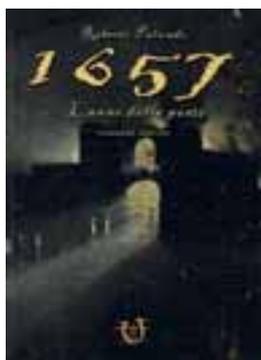
Palazzo Tursi, Sala dedicata a Giuseppina Tollot



a cura di Isabella Descalzo

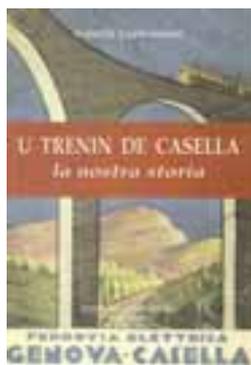
**Roberto Palumbo, 1657. L'anno della peste, Arpeggio Libero Editrice, Lodi 2017, pagg. 328**

De questo aotô emmo presentôu, a marso do 2015, 'n atro libro in sciô mæximo argomento: *La Grande Paura. La Spezia, Genova e il Levante Ligure al tempo della peste 1656-1658* (boletin 3/2015). Questo o l'é invece in romanzo stòrico, protagonista o mego Pietro Argentieri ch'o l'ariva in çitæ pöchi giorni primma che sceppe l'epidemia: o l'é dovuo scapâ da-o granducato de Toscann-a, acuzòu d'avei tentòu d'amasâ in feudatiao imperiale, e òua o deve difèndise da chi ghe da a caccia e ancon de ciù da-a pestilensa, senza poéi ciù anâ da nisciunn-a parte. O sperimentiâ dô, raggia, sconfòrto e tradimenti, ma anche amò, solidarietà e speranza.



**Manuel Carrossino, U trenin de Casella. La nostra storia, Edizioni L'Impronta, Sant'Olcese (GE) 2014, pagg. 66**

Questo zoen o l'àiva partecipòu do 2013, quand'o l'ea ancon studente do Nàotico, a-o nòstro concorso *Crescere in Compagnia* e o l'ea stæto premiòu pe questo travaggio, pöi publicòu. Con stâ de caza a Sant'Orçèize o l'à de longo visto pasâ o trenin e o gh'é montòu 'n infinitæ de vòtte, o fa parte da seu vitta; coscì, inti lunghi meixi che o trenin o l'é stæto fèrmo pe tanti problemi e no se saiva se e quande o saia posciu ripartì, o l'à pensòu ben de scrìvine a stòia, aconpagnâ da tante bèlle imagini e da-e paròlle da canson trallalero do Gino Villa "O trenin de Casella".



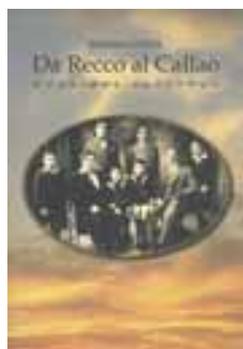
**Massimo Antola, Da Recco al Callao, 2016, pagg. 228**

**Riccardo Ferrarini Finetti, Recco. Storie di un piccolo mondo, 2018, pagg. 60**

A vègia Recco, tanto martoriâ inte l'ùrtima goæra, a l'é aregordâ con amò inte libri comme questi.

O primmo o l'é particolare finn-a into sototitolo, 44° 22' 25" N, 9° 08' 49" E - 12° 04' 18" S, 77° 09' 44" O, ch'én e coordinæ giògráfiche de Recco e de Callao: l'aotô, ch'o l'é òmmo de nòbili sentimenti e o l'à fæto o Nàotico comme o mesiâo e o bezavo, o ne conta a stòia di seu ascendenti, ricostroia con pascion e precixon, con èrboi de famiglia, dæte e fotografie, e o destinn-a i proventi de questo seu travaggio a-o restàoro do Santoaio da San Michê e do Santiscimo Crocifisso, a Recco.

O segundo libro o l'é 'na recugèita de interessanti raconti stòrichi, documentæ anche con tante bèlle imàgini, ch'o ne veu agiutâ a capì mëgio a Recco d'ancheu dòppo avéi fæto in passo inderê into pasòu. In apendice gh'é l'elenco de tutti i scindichi, da-o 1804 sotta a-a Fransa finn-a a quello in càrega do 2018.



**Alberto Angela, Le città del mare, Genova e le altre, la Repubblica e Rai Libri, 2019, pagg. 176**

Finalmente in megàfono ch'o parla de Zena a livello nazionale, senza bezeugno che vegne zu in ponte. L'outò o-o conoscemmo tutti, o libro o l'é o dècimo de 'na colann-a ch'a se ciamma *Come eravamo. Il romanzo degli italiani dalle origini all'Unità d'Italia*, e o l'é divizo in doe parte: a primma a l'é ambientâ inti anni Trenta do Duxento, comme 'na *fiction* (in zeneize streito) con protagonista a famiglia de 'n mercante aspèrto; a segunda a l'é fæta de tanti brevi capitoletti che, con paròlle e figùe, fan mëgio conosce quello mondo inti seu aspètti ciù carateristichi, comme e "Compagne" che àn ispiròu i fondatoî da nòstra asociazion.



Associazione Pro Loco Carloforte, *L'Odissea umana e cristiana dei Carolini catturati dai pirati tunisini nel 1798*, Unigester Libri, Ragusa 2014, pagg. 152

Bruno Rombi, *Il mare è una sirena*, Condaghes, Cagliari 2017, pagg. 96

Tito Bruna, *Pegliesi di Tabarca*, Ateneo Edizioni, Genova 2017, pagg. 56

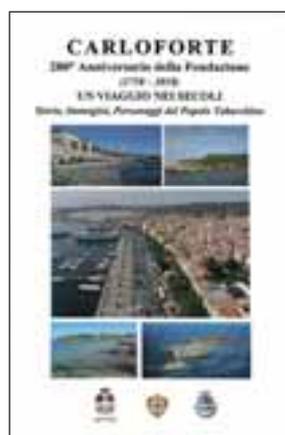
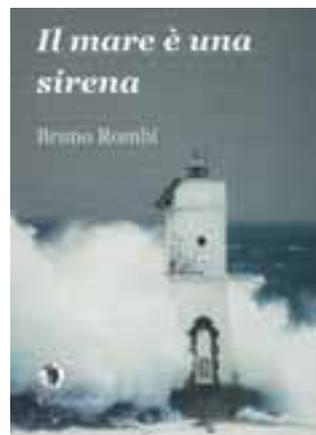
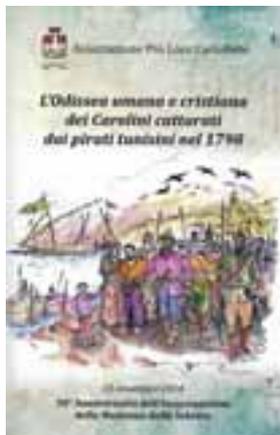
Pro Loco di Carloforte, *Carloforte. 280° Anniversario della Fondazione (1738-2018). Un viaggio nei secoli. Storie, Immagini, Personaggi del Popolo Tabarchino*, 2018, pagg. 74

Carloforte (che i seu abitanti ciamman U Pàize) e Câdezèdda en comuni ònòrari da Çità Metropolitanna de Zena, riconoscimento dovùo pe-a tenacia dimostrâ into mantegnî léngua e tradiçioin liguri a despeto do tempo e de traverscie comme quella contâ into primmo libro, publicòu pe-o 50° aniversaio de l'incoronaçion da Madòna do Sciaivo.

O segundo o l'é in libro de raconti ambientæ a Câdezèdda, dove l'outò o l'ea nasciuo e dove o l'àiva lasciòu o cheu, sciben ch'o l'ea pòi de longo visciuo a Zena e chi mancòu pòco tempo fa: gh'é in seu ricòrdo a pag. 29 de questo boletin.

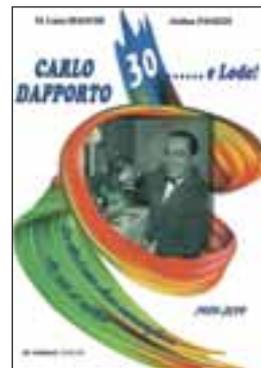
O tèrso libro o l'é a ristampa anastatica de 'na publicaçion do 1899, òpia do segretaio-cappo de l'aloa comune de Pegi, ch'o-a concludde co-o dî che a Pegi comme a Carloforte gh'é 'na gran netixe, a gente a l'é paxa e no gh'é ni pòvei ni delinquenti.

L'ùrtimo o l'é 'n arecugèita de saggi, testimonianse, ricòrdi e poexie, con tante bèlle inlustraçioin.



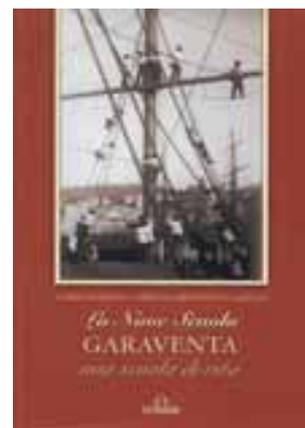
Maria Luisa Bianchi e Andrea Panizzi, *Carlo Dapporto 30... e lode!*, De Ferrari, Genova 2019, pagg. 240

Dòppo o libro che gh'à dedicòu a figgia Giancarla (boletin 2-2018), ecco 'n atro òmaggio a questo "principe" da rivista, in sanremasco che mai, sciben ch'o stava de caza a Romma e o giava l'Italia, o s'é ascordòu da seu çità. I outò s'én spartii o travaggio. A Bianchi a l'é 'na ponentinn-a che, conosciuo o figgio Màscimo e trovòu pe caxo inta sofita de l'ùrtima caza sanremasca de l'atò 'na valixe e in scatolon pin de ricòrdi, a l'à misso insemme a primma parte do libro: tantiscime fotografie, létie, testimonianse che ne fan conosce l'òmmo Dapòrto. A cariera de l'atò, invece, ne-a conta o Panizzi inta segunda parte, faxendo anche a stòia de quello genere tutto particolare de spetàcolo ch'o l'é stæto, primma a-o tiatro e pòi in televixon, a rivista co-i seu brillanti protagonisti.



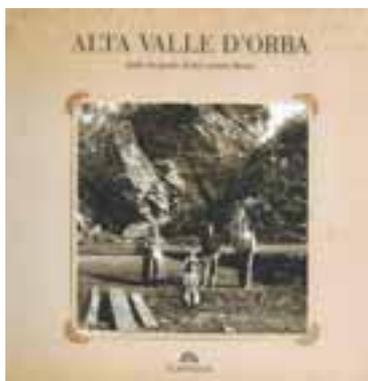
Carlo Peirano e Emilia Garaventa Cazzulo, *La Nave scuola Garaventa. Una scuola di vita*, De Ferrari, Genova 2016, pagg. 226

Quella da "Garaventa" a l'é stæta 'na mâvegjoza aventùia ch'a l'à cangiòu a vitta e o destin de tanti figioami aviaè da-a sòrte in sce de brutte deschinæ. O seu fondatò Nicolò Garaventa, profesò de matematica do liceo D'Òia, o l'àiva inparòu in famiglia a caitæ: seu barba præ Loenso o l'àiva tegnuo in caza sò, in Pontexello, 'na scheua de badda pe-i figgi da pòvia gente e lê o l'à vosciuo fâ ancon de ciù e o l'à creòu a "Nave scheua Redençion", 'n istitucion amirà e imitâ da atre çità in Italia e into mondo. O sciò Peiran, stæto l'ùrtimo comandante da "Garaventa", e a scià Emilia, pro-nessa do fondatò, àn vosciòu scrive insemme questo libro, pin de fotografie e testimonianse, perché no se ne pèrde a memòia.



**Aldo e Vittorio Laura (a cura di), *Alta Valle d'Orba. Dalle fotografie di don Andrea Bruno*, Tormena, Genova 2019, pagg. 92**

Òua a “vacansa” a se fa in croxea ò a-e Maldive, 'na vòtta se fava o “vilezzo”, de longo into mæximo pòsto pe generaçioin; a diferenza ciù gròssa tra e doe cöse a l'è che da-e vacanse se ritorna e se pensa a-a pròscima inte 'n atro pòsto, da-o vilezzo no se ritorna mai, se gh'arèsta ligæ pe-a vitta. Ne-o spiega ben questo libro, fruto da pascion de 'n præve pe-a fotografia, de quella di outoî pe-a riçerca inti magazin infinii da memöia (che sovente a finisce in scî banchetti), e de l'amò de tutti trei pe 'na valadda e 'n pàize, Martina: in pàize, aponto, de vilezzo. O Vitöio Laura o l'è console da Compagna e con seu papà Aldo, da pòco mancòu, àivan za publicòu *L'alta Valle d'Orba in viaggio. Le cartoline*, do 1997.



**Andrea Lercari (a cura di), *Gli Staglieno. Origini, ritratti e protagonisti di una storica famiglia patrizia genovese*, Sagep Editori, Genova 2018, pagg. 216**

A-i zeneixi o nomme Stagen o fa vegnì in cheu prima de tutto o canposanto; tanti san ch'ò l'è un di vegi comuni tra i primmi intræ a fâ parte da Grande Zena, ma fòscia pöchi san ch'ò l'è ascì o nomme de 'na famiglia antiga che li a l'à e seu rèixe e ch'a l'à contriboia a fâ a stöia da Republica, inparentâ co-e cazate ciù in vista. Fin da-o Duxento i Stagen àn avuo inportanti càreghe inte l'aministraçion e s'en distinti in campo militare, e in tempi ciù vixin a niatri anche inta coltûa, co-o stòrico Marcèllo Stagen (ch'ò l'à 'na stradda intitolâ, a-a Foxe) e o sò prònevò òmonimo, giornalista, scrîtò e politico (1938-2013). Inte questo libro gh'è tutto, rigorozamente documentòu, e l'ùrtima parte a l'è dedicâ a-e dònne da famiglia.



**Enrico Giannichedda (a cura di), *Il Museo di Masone. Come è nato, cosa contiene, come può crescere*, Sagep Editrice, Genova 1993, pagg. 80**

**Enrico Giannichedda, *Oggetti di vita quotidiana. Le collezioni del Museo Civico di Masone, Il Portolano*, Genova 2009, pagg. 64**

Doi libri datæ ma senpre atoali, perché ne fan cosce a stöia e ne descrivan e colejoìn de 'n muzeo speciale, ch'ò vâ ben o viaggio pe analo a vixità. O mérito o l'è tutto de l'Andrea Tubin (1919-1992), in mazonéize che pe pascion o recheugéiva tutto quello che ghe pàiva dovesse èse conservòu, agiutòu anche da tutti i conpaizen, che prima de caciâ via 'na cösa vegia ghe-a fàvan vedde. Missi insemme i primmi 4000 tòcchi, o gh'à trovòu 'na beliscima sistemaçion inte l'ex convento di agostinien, misso a dispoixcion da-a marchéiza Carlotta Fasciotti Giustinien Cattaneo Adorno. Prima d'èse intitolòu a-o seu fondatò, o muzeo o se ciamava *Muzeo degli usi e costumi della gente della Valle Stura*, e gh'è pròpio de tutto.



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'indirizzario, 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.

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**

## COMUNICAZIONI

Cari Soci e Amici de A Compagna non appena saranno definite le norme di aggregazione relative alle disposizioni per il contenimento della pandemia da COVID-19 pubblicheremo i calendari delle attività del nuovo anno sociale 2020 - 2021 con inizio a settembre relative a:

“I MARTEDI” DE A COMPAGNA

“I MERCOLEDÌ” MUSICALI

“I VENERDÌ” A PAXO

ALLA BERIO AL MERCOLEDÌ  
LE LEZIONI DI GENOVESE E DI STORIA

GITA SOCIALE

INOLTRE

L'AVVISO DI CONVOCAZIONE  
A PARLAMENTO  
PER L'ASSEMBLEA ANNUALE  
E LE ELEZIONI  
SARÀ COMUNICATO  
NON APPENA POSSIBILE

Per disposizione del Terzo Settore per una corretta tenuta del libro Soci, vi chiediamo, al più presto, di **COMUNICARCI IL CODICE FISCALE**

## Quote sociali 2020

Le quote deliberate dal Sodalizio per il 2020 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 Giuseppe Remedi - Fotografo: 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: B.N. Marconi srl - Arti Grafiche e Fotografiche - Passo Ruscarolo 71 - 16153 Genova - Tel. e Fax. 010 6515914 - 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 Giugno 2020