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. 4 - Ottobre - Dicembre 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 - posta@acompagna.org - tel. 010 2469925

in questo numero:

Franco Bampi
A Tore de Galata a Istanbul p. 1

Andrea Panizzi
Fabrizio De André » 3

Piero Bordo
Eliseo Salino, la maestra del Presepio » 8

Francesca Di Caprio Francia
Galleria di donne genovesi del passato » 11

Almiro Ramberti
Una stranissima rarità » 14

Francesco Pittaluga
Quando a Genova si costruivano aeroplani » 18

Alessandro Pellegrini
Un documento conferma: era anche armatore il pittore recchese Matteo Picasso p. 24

Alessandro Pellerano
Quando al Lido c'era l'aeroporto » 26

Isabella Descalzo
A Croxe de San Zòrzo » 32
Libbri riçevui » 34

Maurizio Daccà
Vitta do Sodalissio » 37

Ricordo di Alfredo Remedi » 39

I Mercoledì musicali » 39

A TORE DE GALATA A ISTANBUL

di Franco Bampi

Doe cöse primma de parlâ da Tore de Galata. A primma p'aregordâ che inta giornâ de sabbo 26 de setenbre ghe saiâ trei apontamenti importanti: saiâ rionio o Parlamento pe aprovâ o bilancio; se faiâ e eleçioin pe rinovâ e careghe sociali (prescidente, gran cançelê, tezorê, consoli e consulta); vegniâ asegnòu i "Premmi e Mençioin Speciali de A Compagna" da parte da Consulta. Ciù informaçioin se peuan atrovâ inti Boletin de st'anno chi, conpreizo questo. L'atra cösa a rigoarda e ativitæ da Compagna. Levòu i "Mercoledì muxicali" che se fan in sede, e atre ativitæ periòdiche (Martedì, Venerdì, corso de zeneize) se tegnan in spaççi che no son nòstri e dove semmo òspiti. Pe questo doviemo fâ quello che ne dixe de fâ i titolari de quelli spaççi. Ve tegniemo informæ de quello che faiemo inta primma pagina do scito Internet da Compagna e mediante e mail. L'é ciæo che se peu senpre telefonâ in sede pe avei informaçioin. S'atrovæ a segreteria telefonica lasciæ o numero de telefono e saiei reciamæ.

Vegnimmo òua a-a Tore de Galata. Sto momento stòrico o l'é davei açidentòu; da tante parte into mondo cacian zu statue, gexe... In Turchia an cangiòu doe gexe-museo in moschee. E pròpio li, a Istanbul, an decizo de fâ di loei a-a Tore de Galata tiâ sciù da-i zeneixi (quande Zena a l'ea 'na potensa mondiale). L'é seguo che questi loei fæti pe "amodernâ" a Tore aniàn a tocâ e a destrue a parte ciù antiga da Tore: quella costroia into XIV secolo. Sta chi a l'é l'urtima testimoniansa de quello ch'aivan fæto i zeneixi, dæto che e atre parte da Tore son stæte za magnuscæ e amodernæ.
A Tore a l'é inportante perché a l'aregòrda che a cheita in man turca da çitæ de Costantinopoli a l'é registrâ a-i 29 de mazzo do 1453, ma i zeneixi drento a Tore an rexistio atri trei giorni scinn-a a-o primmo de zugno, e fòscia an posciuo anche patezâ a reiza.

Queste cöse l'ò dite a-o scindaco Bucci ch'o l'à decizo de intervegnî co-o scrive a-o Scindico de Istanbul 'na letia pe esprimme a preocupaçion do Comun de Zena in relaçion a-i loei programæ e pe domandâ d'ese tegnuo informòu di travaggi che saian fæti.

A Compagna a se conplimenta co-o Scindico de Zena pe esise subito ativòu pe çercâ de sarvâ quello che se poriâ.

Alegri!
Franco Bampi

Pe aprofondî se peu anâ into scito de PrimoCanale:
https://www.primocanale.it/
ò segoî a conescion:
https://www.primocanale.it/archivio.php?key=bampi&sel=all

Il Parlamento è convocato in sede, piazza della Posta Vecchia 3/5, Genova, in prima convocazione venerdì 25 settembre alle ore 23,55 ed in seconda convocazione sabato 26 settembre alle ore 9,00 con il seguente Ordine del Giorno:

- approvazione relazione morale 2019
- approvazione rendiconto consuntivo 2019
- approvazione rendiconto preventivo 2020
- regolamento elettorale, modifica articolo 4
- Elezioni doppio biennio 2020 - 2023
- varie ed eventuali.

Isabella Descalzo
Gran Cancelliera

Ricordo quanto previsto nell'articolo ventiduesimo - diritti di voto:
Agli effetti delle votazioni saranno considerati solo i Soci Effettivi in regola con il pagamento delle quote.
I Soci con diritto di voto hanno facoltà di farsi rappresentare da altro Socio avente diritto di voto mediante regolare delega scritta da presentarsi al Parlamento al momento dell'apertura.
Un Socio non potrà avere più di cinque deleghe.

.....

Facsimile di delega da scrivere anche su foglio in carta semplice

Il Socio _____

delega _____

a rappresentarlo in occasione della riunione a Parlamento del 26 settembre 2020

Firma di chi delega _____

.....

Il seggio elettorale è aperto dal termine della riunione a Parlamento sino alle ore 17.00 di sabato 26 settembre 2020.

FABRIZIO DE ANDRÉ
Il poeta della musica, il cantore degli ultimi

di Andrea Panizzi

Nato a Genova il 18 febbraio 1940, quest'anno Fabrizio De André avrebbe compiuto ottant'anni. Non ha mai temuto di essere ignorato, e non è mai stato guidato dall'imperativo di occupare lo spazio mediatico costantemente e comunque. Ma sapevi che era presente, che alla fine avrebbe pubblicato un disco, probabilmente un *concept* frutto della sua immaginazione, del suo talento nel "miscelare" uomini e idee, della capacità di assorbire e rielaborare e, certo, rubare suoni e stili. In questo mondo di musiche deprezzate fa particolarmente riflettere il modo con cui il nostro *Faber* calibrava ogni suono, ogni frase, ogni concetto. Le sue canzoni esigevano attenzione. Non che fossero sempre terribilmente serie. Al contrario, riusciva ad essere in contemporanea divertente e velenoso. Contava il modo in cui scandiva le parole, allungava le vocali e sottolineava le consonanti. Lui borghese, che quando lo rammentava in concerto i compagni lo fischiavano, lui nottambulo incazzato "mediamente colto, sensibile alle vistose infamie di classe", lui "forte bevitore, vagheggiatore di ogni miglioramento sociale", lui "amico delle bagasce" non si è mai tirato indietro nel momento in cui si trattava di raccontare la realtà. Hanno ragione i redattori di "Rolling Stone", la celebre rivista musicale, i quali si sono chiesti: «*Dov'è Fabrizio De André ora che ne abbiamo bisogno?*». Mancano la sua scrittura precisa e tagliente, il suo modo di soppesare i termini, il suo sguardo lucido sulla quotidianità. Chissà cosa avrebbe scritto di questi anni disgraziati, del caos in cui viviamo, di chi oggi porta un "suo marchio speciale di speciale disperazione"? Mentre la canzone italiana s'ispirava alla sintesi tipica del linguaggio pubblicitario, assorbiva i suoni del pop elettronico e seguiva l'aspirazione di parlare ad un pubblico sempre più vasto, «lui pubblicava un disco in una lingua incomprensibile e suonato con *oud*, *zarb*, *saz*, *bouzouki*, *shannaj*». Si tratta di *Crêuza de mä*, che in piena epoca di riflusso pre-globalista, riportava al centro le culture etniche; *Crêuza de mä*, appunto, che David Byrne, un altro appartenente alla ristrettissima cerchia dei geni assoluti, ha definito uno dei dischi più fondamentali degli anni Ottanta. E poi Bocca di Rosa, Marinella, la vergine Maria, Princesa: sono le prostitute, le vergini, le sante, i transessuali di cui De André ha narrato la storia come nessuno aveva osato o potuto prima; un universo femminile assai più meritevole di una canzone rispetto alle condotte integerrime.

De André fa parte della grande cultura italiana, nonostante le contraddizioni lancinanti che la sua opera porta con sé. Da decenni è un "documento di valore" da affron-

tare di petto. Cosa si può dire di qualcuno su cui è già stato scritto e detto di tutto, nel bene e nel male? Sarebbe meglio tacere, evitando così la certezza del già sentito. Nonostante ciò, De André rimane uno dei pochissimi autori del secondo Novecento italiano in grado di essere "monumentalizzato" senza passare per il nazional-popolare. Si tratta di una grandezza sempre controversa, in malfermo equilibrio tra cuore e ragione, politica e disimpegno, libertà e ragione, intellettualità e popolo. Un uomo che viveva su di sé tale lacerante incompiutezza, rispecchiandola nella sua poetica. Il senso di colpa di quell'essenza piccolo-borghese, da cui non si libererà mai, ma che saprà cogliere lo spirito dei tempi nelle forme ereticali tipiche dei più autorevoli uomini di cultura. Non per forza o costantemente condivisibili, eppure sempre vive, vivificanti, seducenti, spiazzanti.
A oltre vent'anni dalla sua dipartita, eminenti critici sono arrivati a constatare che la sua poesia abbia sopravanzato la sua musica, gli arrangiamenti, le collaborazioni musicali (fondamentale rimane quella con la PFM del 1979), addirittura la sua voce, peraltro così inconfondibile e caratteristica; l'amico e cantautore Franco Battiato ebbe a dire: «*Con quella voce avrebbe potuto cantare persino l'elenco telefonico!*». Il nostro regalo per i suoi ottant'anni è avere il coraggio di non banalizzarlo. Poiché sarebbe troppo facile. È dall'avamposto di una comodità intellettuale costruita anche su "quelli come De André" (sui suoi sbagli, sui suoi limiti), che oggi potrebbero agevolmente liquidarne le aspirazioni cristiane, i dilemmi borghesi di fronte alla rivolta, le pericolanti fascinazioni del rischio, il fortissimo moralismo, il pacifismo ideologico, la bolsa retorica sottoproletaria, ecc. Oggi è facile, ieri era veramente difficile. Rimane deluso chi cerca in De André una sponda politica: troppi i limiti. Rimane ancora giustamente folgorato chi ne vede il poeta che riflette su un mondo che fatica ad afferrare, perennemente fuori posto, unico "distaccamento" in grado di forgiarne la poetica.
De André nasce a Pegli, un quartiere occidentale di Genova. Il periodo non è dei migliori per l'Italia e tutta la famiglia si trasferisce per gli anni della guerra nella campagna astigiana. Qui un giovane Fabrizio inizierà ad amare quella natura che in seguito loderà con la propria musica e che lo richiamerà, a distanza di anni ed in età più adulta, inducendolo a trasferirsi in Sardegna.
Tornato a Genova, frequenta le scuole migliori, distinguendosi per il suo carattere sfrontato e ribelle. Carattere che lo porterà ad avere problemi con i professori e con il

Maura Albites, Fabrizio De Andrè, Paolo Villaggio

padre Giuseppe, amministratore delegato della Zuccherifici Eridania e promotore e primo presidente della Fiera del Mare di Genova. Ma fu con Paolo Villaggio che instaurerà, nonostante la differenza d'età, buona parte di gioventù, fra scorribande e bravate comprese, instaurando una forte amicizia che perdurerà negli anni. Sarà proprio Villaggio a dargli il soprannome di *Faber* con cui la stipata comunità dei suoi fan l'ha sempre chiamato con affetto, vista la sua passione per le matite Faber- Castel. Dalle nottate trascorse con il poeta Riccardo Mannerini tra i *carruggi* di Genova al rapporto con Luigi Tenco, dall'interesse per la politica che lo porterà a definirsi un anarchico come George Brassens, suo modello indiscusso, all'alcolismo superato grazie ad una promessa strappatagli dal padre sul letto di morte, dalla paura di esibirsi dal vivo sconfitta con un concerto alla Bussola nel 1974, De André scriverà capolavori come *Bocca di rosa*, *La guerra di Piero*, *Il pescatore*, *Amore che vieni, amore che vai*, *La canzone dell'amore perduto*, *Andrea*, *Il suonatore Jones*, *Il testamento di Tito*… Sono solo alcuni dei brani più celebri e apprezzati del cantautore genovese, ma fu una magistrale interpretazione dell'ormai celeberrima *La canzone di Marinella* da parte di Mina – per l'album *Dedicato a mio padre*, pubblicato dalla cantante cremonese nel 1967 – a farlo conoscere al grande pubblico (i due avrebbero poi inciso lo stesso pezzo insieme, in duetto, nel 1997). Il resto è storia, ed è un pezzo di storia bellissima ed irripetibile della musica italiana, che non sembra sfuggire minimamente nella memoria collettiva. Fabrizio: un animo tormentato, un "amico fragile", che nei suoi testi si riflettevano pensieri e tematiche care a Baudelaire. Gli emarginati erano i suoi protagonisti, gli individui ai confini di una società che li ripudiava e cercava di cancellare dalla memoria, ma che poi, nelle ore notturne, richiamava a gran voce. Da *La città vecchia*:

«*Vecchio professore cosa vai cercando in quel portone*
forse quella che sola ti può dare una lezione,
quella che di giorno chiami con disprezzo pubblica moglie,
quella che di notte stabilisce il prezzo alle tue voglie».

Se il francese diceva *Fleur du mal*, intendendo la poesia che nasce dal male e che solo con la realtà può trovare uno sfogo, il genovese intonava con il medesimo spirito «*dai diamanti non nasce niente; dal letame nascono i fior*». Forse è per tale motivo che le sue muse erano i vicoli nascosti e la cronaca scabrosa. Tuttavia, le corrispondenze con la Francia non finiscono qui. In primis, come già accennato, il suo più celebre *maître* è stato Brassens; ma anche François Villon compare nelle sue ballate, basate su una voce profonda e sulle sue note di chitarra. Un insieme di temi, di passioni, di lingue, di denunce sociali ed inni all'amore che hanno ipnotizzato qualsiasi generazione, lasciandole abbandonate a loro stesse, con gli occhi chiusi ed il cuore aperto. Si sa: lo spirito nasce libero, si libra tra i fiori e fra le zolle fino a raggiungere l'umanità e far sì che il genio sgorghi in ogni sua forma. A questo punto sorge spontanea una domanda: la canzone è arte minore? Questione antica, più volte rispristinata negli ultimi vent'anni, almeno ogni qual volta l'Accademia di Svezia esaminava la candidatura di Bob Dylan per il Nobel alla Letteratura. Alla fine, nel 2016, "sua Bobbità" il

premio in questione se lo è visto assegnato per davvero, e la disputa intorno alla nobiltà della musica popolare, intesa nel senso più ampio del termine, ha trovato finalmente un punto di equilibrio.
Come precisò l'amica Fernanda Pivano, durante la premiazione del Premio Tenco 1997: «*Si dice che Fabrizio sia il Dylan italiano, perché non dire che Dylan è il De André americano?*». E non c'è bisogno di scomodare i lirici greci per legittimare la nobiltà artistica della parola cantata, perché ci bastano quattro versi tratti da *La domenica delle salme*: «*Voglio vivere in una città / dove all'ora dell'aperitivo / non ci siano spargimenti di sangue / o di detersivo*». E qui ci viene incontro *Amico Faber – Fabrizio De André raccontato da amici e colleghi* di Enzo Gentile, con la testimonianza del regista tedesco Wim Wenders: «*Sono convinto che tanti artisti nel mondo potrebbero apprezzare e capire le canzoni di Fabrizio reinterpretandole a modo loro*». E la dichiarazione di Ivano Fossati su *Le Nuvole* (1990) e *Anime Salve* (1996): «*Fabrizio aveva il massimo grado di responsabilità e controllo su quello che faceva, quasi un motivo di sofferenza*». Proprio così: «*Ormai sono abituato a soffrire, e forse ne ho la necessità*», diceva di sé Eugenio Montale, altro Nobel per la Letteratura. Genovese e poeta, stessa "razza" di De André.
In tutto questo c'è stato un rapimento: il 27 agosto del 1979 De André e Dori Ghezzi - allora sua compagna - finirono nelle mani dell'anonima sequestri sarda, che li liberò tra il 21 e il 22 dicembre dello stesso anno, dopo che fu versato un riscatto di circa 550 milioni di lire. Sono trascorsi quarantuno anni da quel drammatico episodio, che segnò profondamente la sensibilità di Fabrizio, uomo talmente guidato dal sentimento della *pietas* da arrivare a perdonare non i mandanti del rapimento, ma i suoi carcerieri: «*Noi ne siamo venuti fuori, mentre loro non potranno farlo mai*». Una vicenda incancellabile che ispirerà lo struggente brano *Hotel Supramonte*, tratto dall'album conosciuto come *L'indiano*, in cui ci racconta molto del clima dell'epoca, quando *Faber*, per le sue idee politiche, era sorvegliato dai servizi segreti.
Dori Ghezzi ha più volte rimarcato che non ama che «*di suo marito si tratteggino santini*», poiché "santo" il suo Fabrizio non è mai stato. Di certo il cantautore di *Anime salve* ha saputo ritrarre con sguardo non allineato, lontano dai dettami del diffuso conformismo, l'apparente "normalità" che lo circondava. Inclusa la figura femminile. Basti pensare a ritratti indimenticabili ed anticonvenzionali come quelli di Maria, la madre di Gesù Cristo, da lui umanizzata nel disco *La buona novella* seguendo le tracce dei vangeli apocrifi, della Teresa di *Rimini*, la ragazza rimasta incinta del figlio del bagnino che dopo aver abortito sogna di scappare da una realtà che la soffoca. Senza dimenticare la trans brasiliana Fernanda Farias de Albuquerque, meglio nota come Princesa. O ancora, Bocca di rosa, donna dall'animo libertino che De André rese eroina nell'omonima canzona per smascherare l'ipocrisia che sempre si nasconde dietro ad un "morbo" cui era profondamente allergico: il bigottismo. «*Questo insistere nella mania occidentale, aristotelica, di distinguere il bianco dal nero, il vero dal falso, il buono dal brutto, forse non è esattamente l'aspirazione profonda dell'animo umano*». Non si può

Fernanda Pivano e Faber

Cristiano De Andrè, Faber e Puny

Luvi De Andrè (Luisa Vittoria), Dori Ghezzi e Faber

però mettere l'accento senza citare le tre donne più importanti della sua vita. La prima è Puny (Enrica Rignon), madre di Cristiano e musa della straziante *Verranno a chiederti del nostro amore*; poi c'è Dori Ghezzi, compagna fino alla morte ed oggi baluardo della sua memoria. Ed infine Genova, a tutti gli effetti la "terza moglie". Un'entità cui ha legato, e dedicato, moltissime liriche, che si sono intrecciate con il cuore della città, con le sue stradine, i suoi caruggi, i suoi odori ed i suoi colori: senz'altro, una delle relazioni tra luogo e persona più proficue della canzone d'autore. La sua lingua "fatta apposta per le canzoni", il suo mare. Quest'ultimo, protagonista dell'album di svolta *Crêuza de mä*, che lo vede primeggiare, senza dubbio alcuno, sulla terraferma nei cuori dei marinai. Che alla fine della canzone, diventano i cuori di tutti noi: «*E 'nte 'na beretta neigra | a teu fotu da fantinn-a | pe puèi baxâ ancún Zêna | 'nscià teu bucca in naftalin-a*». E chissà cosa direbbe oggi il *Faber* della sua *Zêna*. Sicuramente sarebbe felice di "appurare" che nessuna statua («*solo buone per i piccioni*»), porti il suo nome, ma che rimanga comunque eterno grazie alla "Via al mare Fabrizio De André", proprio dietro all'Acquario. E forse, seduto su una panchina, osservando le onde, il porto, sarebbe fiero della sua Genova resiliente e forte, e condividerebbe il pensiero di Renzo Piano: «*Genova è l'unica città al mondo, dove si vedono volare i gabbiani dall'alto*».

Monastero Clarisse Cappuccine in Genova: il Presepio di Greccio, anno 1973

ELISEO SALINO, LA MAESTRIA DEL PRESEPIO

di Piero Bordo

Nell'ottobre 2019 è stato ospite della trasmissione di Primocanale "Liguria Ancheu" il maestro Giovanni Poggi ed è questa intervista che mi ha stimolato a portare all'attenzione dei Soci alcune immagini di quasi mezzo secolo fa ed a scrivere queste righe di presentazione.
Negli anni '70 del secolo scorso, sono nati i miei figli Simone e Alessia. Non appena è stato possibile, durante le festività natalizie, li ho coinvolti nella costruzione del presepe famigliare. Contestualmente è aumentato il mio interesse per il Presepio genovese e non solo. Ho acquistato i volumi citati in bibliografia e, per approfondire la conoscenza della tradizione presepistica ligure, ho intensificato le visite ai presepi più famosi sia delle chiese, sia dei musei genovesi con puntate ad Arenzano ed a Savona in occasione della Fiera di Santa Lucia. Nell'occasione ho fotografato sia le statuine, sia le scene più rappresentative.
È così che nel santuario Gesù Bambino di Praga in Arenzano, ho potuto ammirare la rappresentazione natalizia in ceramica di Eliseo Salino realizzata negli anni 1969-1970. Non mi soffermo sull'eccelsa bravura dell'artista perché è nota ed è stata avvalorata dai giudizi di persone assai più competenti di me. Grazie a questo capolavoro, che si può ammirare tutto l'anno essendo in esposizione permanente, è stato rilevato come Arenzano sia diventata il principale punto di riferimento per gli appassionati del presepio.

Il Santuario Gesù Bambino di Praga, Arenzano

Sono stato talmente impressionato dalla sua opera che ho voluto conoscerlo ed ho preso contatto con lui per chiedergli il permesso di fotografarlo.
Il maestro ha accettato con disponibilità e così ho avuto il piacere di incontrarlo e di riprenderlo al lavoro nel suo studio.

L'artista intento a rifinire il modello della statua dello spazzacamino

L'artista scolpisce su ardesia un bassorilievo guerresco

Nel mese di agosto del 2019 il Telegiornale Regionale ha trasmesso un servizio di Martin Kucera realizzato in occasione del centenario della nascita di Eliseo Salino, maestro della ceramica albisolese.
Il giornalista evidenziava come "Senza Salino la ceramica ad Albisola, dove lavorò per quarant'anni, non sarebbe quella che è oggi, un'attività che, con tutte le difficoltà legate ai nostri tempi, crea bellezza e posti di lavoro".
Era inoltre presentato Giovanni Poggi (classe 1933) che nel 1958 assieme a Eliseo Salino e Mario Pastorino fondò le Ceramiche San Giorgio, passaggio chiave per la ceramica di Albisola che, per la prima volta, sconfinò dall'artigianato solido all'arte.
In quegli anni ho fotografato, tra gli altri, anche il presepio personale del mio conterraneo bolzanetese Mauro Malfatto.

Giovanni Poggi al tornio.
Sul ripiano, statue di streghe

Lui iniziò ad essere conosciuto quando fece parte dell'equipe che collaborò con il maestro Roberto Tagliati allorché, da parte dei Padri Agostiniani, al Tagliati fu affidata la creazione della scenografia del presepio permanente del Santuario della Madonnetta e si riuscì in modo eccellente a collocare le statuine storiche in un ambiente che richiama la Genova antica.

Bibliografia

- Antonio Bettanini e Diego Moreno, Il Presepe genovese, SAGEP Edizioni Genova 1970.

- AA. VV. Presepi artistici e popolari, a cura di Luciano Zeppegno – Ist. Geogr. De Agostini Novara, Ed 1968.

Santuario di Arenzano, Presepio Eliseo Salino. La Grotta

Due religiosi del Carmelo di Arenzano transitando per Albisola, si fermarono estasiati dinanzi a una vetrina con esposte ceramiche e, fra queste, un piccolo presepe, con "figurine" di popolaresca fattura, ma nobilitate dal soffio di un'arte genuina e matura. Fu così che i due Padri conobbero Eliseo Salino e, si può dire, nacque l'idea del grandioso presepe ospitato nella Basilica di Arenzano.

Santuario di Arenzano, Presepio Eliseo Salino. I frati

Caterina Fieschi Adorno

Virginia Centurione Bracelli

Paola Frassinetti

GALLERIA DI DONNE GENOVESI DEL PASSATO - ottava parte

PASSEGGIATE IN CITTÀ E TOPONOMASTICA FEMMINILE:

Santa Caterina Fieschi Adorno, Santa Virginia Centurione Bracelli, Santa Paola Frassinetti.

di Francesca Di Caprio Francia

Alcuni cortesi lettori mi hanno chiesto di continuare la nostra passeggiata toponomastica al femminile. Una adeguata presentazione di donne genovesi alle quali è stata dedicata una via (parola nella quale per brevità includo piazze, passi, scalinate ecc. ecc.) sarebbe troppo lunga per un articolo. Ho così pensato di proporre una carrellata, certamente incompleta, di brevi presentazioni, rimandando gli approfondimenti ai miei tre libri[1] o ai tanti altri disponibili sull'argomento e dando maggior rilievo al significato della loro opera e alla varietà dei personaggi. E' una storia di relazioni, di ruoli e, perché no, di potere nel rapporto delle donne con la storia degli uomini, di nuovo ricordando che a Genova, su un totale di 3954 vie, quelle intitolate a donne sono 160 contro le 1571 a uomini (dati del 2019 forniti dal Comune di Genova ai quali mi rifaccio circa la composizione dei gruppi di strade intitolate a donne).

Il primo gruppo è dedicato alla Madonna che tralascio anche perché conta ben 45 intitolazioni e sarebbe assai difficile scegliere tra una Madonna e l'altra... Quarantadue sono le vie del gruppo dedicato a sante, beate e martiri: per me genovese è entusiasmante iniziare con passo e salita, nel quartiere di Portoria, intitolati a Santa Caterina Fieschi Adorno, (Genova, 1447-ivi, 1510), una santa che onora la nostra città e da tutti i lettori sicuramente conosciuta. Perciò ometto i cenni biografici per privilegiare una passeggiata particolare ed insolita, attraverso i luoghi che hanno segnato a Genova i momenti salienti della vita e dell'apostolato della Santa[2].

Premetto che esiste la chiesa parrocchiale di Santa Caterina da Genova in via Napoli, Possiamo iniziare il nostro percorso partendo dalla bella chiesa di San Filippo Neri in via Lomellini dove sarebbe iniziata la conversione della Santa, nel 1473; vi ammiriamo il dipinto simbolo del suo cambiamento di vita, opera del pittore genovese Domenico Piola: *Gesù che appare a Santa Caterina* (1688 ca.). La pala d'altare raffigura l'apparizione del Cristo con la Croce alla Santa che, appoggiata con un braccio su un inginocchiatoio, è come in estasi davanti all'immagine del Cristo con la croce in spalla e le piaghe grondanti sangue. Il dipinto è collocato sul lato sinistro all'interno della cappella a lei dedicata, che sorge su una parte del palazzo Adorno, un tempo abitazione maritale di Caterina sposa.

Per la seconda tappa ci spostiamo in piazza Cinque Lampadi dove Caterina visse la sua adolescenza: sull'angolo del palazzo verso Vico del Filo si trova un'edicola marmorea che rappresenta la Madonna con Gesù Bambino e San Giovanni Battista in atto di accettare in dono il cuore offerto da Santa Caterina. Non lontano corre Vico Indoratori dove si trova la casa, nell'attuale civico 2, che ha dato i natali a Caterina.

La facciata del palazzo mostra ancora tracce della prima edificazione medioevale e presenta un bel portale mar-

moreo, opera dello scultore Giovanni Gagini, con un ricco fregio raffigurante San Giorgio che sconfigge il drago, che fu uno dei primi santi protettori della nostra Città (tra l'altro gli sono state dedicate l'omonima via, la piazza e la Chiesa). In questo edificio, al piano nobile, nacque Caterina, nel 1447, come documenta una piccola lapide apposta a ricordo dell'evento.
Proseguiamo verso la Cattedrale di San Lorenzo nella quale possiamo ammirare il grande affresco l'*Ultima Cena* del pittore genovese Lazzaro Tavarone che lo realizzò nel 1626 per l'ospedale di Pammatone dove Caterina svolse la sua esemplare opera di carità e di Rettora. Al momento della demolizione dell'Ospedale per la costruzione del nuovo Palazzo di Giustizia, l'affresco fù staccato e collocato nella navata destra della Cattedrale di San Lorenzo.Uscendo dalla Cattedrale, nella vicina Piazza Pollaioli, si trova una delle più dettagliate e scenografiche edicole dei caruggi. L'opera settecentesca ritrae due Santi, Sant'Antonio da Padova e Santa Caterina Fieschi, tra loro il Bambin Gesù e tutto attorno piccoli putti e angeli lievi dalle fattezze eteree e celestiali.

L'ultima cena di Tavarone con in primo piano il monumento funebre al Cardinale Pietro Boetto, Arcivescovo di Genova

Ci avviamo alla conclusione del nostro percorso: penultima tappa l'attuale quartiere di Piccapietra dove ora sorge l'opprimente Palazzo di Giustizia e un tempo l'Ospedale di Pammatone. in gran parte distrutto dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale. Quanto restava del complesso fu purtroppo demolito negli anni Sessanta insieme a quasi tutte le case dell'antico borgo. Il Palazzo di Giustizia conserva del vecchio nosocomio solo il cortile interno con il portico colonnato.

Nell'ospedale Caterina, anche con il marito Giuliano Adorno, prestò la sua opera caritativa per oltre trent'anni divenendone Rettora nel 1489/90; per ben cinque volte la peste afflisse la città di Genova ma Caterina, sprezzante del pericolo, si adoperò in ogni modo per alleviare le pene della miserabile moltitudine abbandonata a sé.
La nostra passeggiata si conclude nella vicina Chiesa della SS. Annunziata di Portoria, oggi più nota come Santa Caterina da Genova, dove si conserva il suo corpo in un'urna settecentesca di bronzo e cristallo, sorretta da un complesso marmoreo, opera del 1738 di Francesco Maria Schiaffino. Un tempo la Chiesa era collegata da un passaggio al vicino ospedale di Pammatone. Nel 1628 la Santa venne scelta come Patrona della Repubblica di Genova e solennemente confermata nel 1684. Il 16 giugno1737 fu canonizzata pubblicamente da papa Clemente XII e il 15 settembre 1943 papa Pio XII la dichiarò "Patrona secondaria degli Ospedali italiani e degli infermieri".
Una possibile domanda di un lettore attento: quale era l'aspetto della Santa? In effetti a noi non è pervenuta alcuna immagine autentica del suo volto, ma nel 2019 è stato possibile ricostruirlo con la tecnica innovativa della ricostruzione facciale forense, dopo aver ottenuto i debiti consensi ecclesiastici e con la collaborazione di fra Vittorio Casalino, Rettore della Chiesa. Tale tecnica innovativa ha permesso di definire i lineamenti del vero viso della Santa come possiamo vedere nella nuova immagine fatta stampare dai benemeriti frati cappuccini della Chiesa.

L'urna funeraria di S. Caterina da Genova

Genova ha l'onore di aver dato i natali ad altre sante ricordate nella toponomastica cittadina quali Santa Virginia Centurione Bracelli e Santa Paola Frassinetti.
Un bel viale nel quartiere di Marassi è intitolato a Santa Virginia Ceturione Bracelli (1587-1651), giovane e ricca vedova che dedicò la vita all'educazione delle due figlie e al servizio dei poveri. In quel periodo Genova godeva di un'eccezionale fioritura di anime generose che offrivano assistenza e promozione umana ai ceti bisognosi come Vittoria De Fornari Strata o i coniugi Gio. Francesco e Giovanna Lomellini (una lapide in latino, conservata sotto la cripta dell'altare maggiore della chiesa della Santissima Annunziata in Genova, ne sintetizza la caritatevole vita).
Nel 1625 la nobildonna raccoglie nel palazzo di via Lomellini, avuto in usufrutto dalla diletta suocera Maddalena, un numero sempre crescente di fanciulle in difficoltà

per cui si trasferisce, nel 1631, nell'ampio convento di Monte Calvario (attuale Salita della Visitazione) chiamato Rifugio di Monte Calvario per poi aprire altre Case . Vi sono accolte ragazze e donne disagiate di ogni età che imparano un mestiere e vivono secondo la strategia educativa di Virginia: lavoro e preghiera. Nascono così le Figlie di Nostra Signora del Rifugio di Monte Calvario, la cui benemerita opera di assistenza sociale caratterizza Genova. Nel 1641 Virginia riesce a comprare la casa di Carignano dove vengono trasferite le ragazze e dove ella stessa prende fissa dimora. Un gruppetto di ospiti veste l'abito delle Terziarie Francescane facendosi chiamare "sorelle" e a tale titolo sono convocate dalla Signoria di Genova per lavorare nel reparto donne e bambini a Pammatone. Nel 1650 sono richieste presso il Lazzaretto che Virginia riforma secondo il principio di base di un lavoro per tutti ed dell'educazione cristiana; garantisce condizioni igieniche accettabili, migliora il vitto, avanza anche una proposta veramente rivoluzionaria per quei tempi: assegnare una percentuale del ricavato ai lavoratori stessi!
Col tempo l'Opera si sviluppa in due congregazioni religiose distinte e parallele: le Suore di Nostra Signora del Rifugio in Monte Calvario, dette "Brignoline", con sede a Genova, e le Figlie di Nostra Signora al Monte Calvario con sede a Roma.
Intanto la salute di Virginia è sempre più cagionevole per cui, dopo una grave malattia, chiede ed ottiene dal Senato genovese che, tra i Protettori, venga aggiunto il marchese Emanuele Brignole, in onore del qual le Figlie, il cui numero era salito a cinquecento, sono chiamate "suore brignoline" e così di Virginia non resta neppure il nome. Muore a sessantaquattro anni nella Casa di Carignano il 15 dicembre 1651 e il corpo, dopo vari trasferimenti e vicissitudini, è conservato nella Casa madre delle Brignoline in viale Centurione Bracelli.

Fu beatificata nel 1985 da papa Giovanni Paolo II a Genova in piazza della Vittoria e fu canonizzata dallo stesso Papa nel 2003 a Roma in piazza San Pietro.
Invita alla riflessione la diversità di questa figura di donna dalle tante altre benemerite aristocratiche genovesi. La differenza di Virginia consiste nel fatto che la nobildonna è particolarmente solidale con le altre donne: lei non si risposa, non entra in convento, non fonda un monastero, ma vuole agire, vuole che uomini e donne siano considerati persone da aiutare dando loro un lavoro. Conduce, con l'aiuto di parenti e di amici, l'esperienza di Monte Calvario, fonda un'istituzione del tutto laica di donne per le quali il lavoro diventa un modo decoroso per provvedere ai propri bisogni offrendo libertà e possibilità di vita dignitosa. Ribadisce che non si può rinchiudere, frustare, mandare alle galee quando il pane non basta; che ci vuole la scuola per i bambini fino ai dodici anni, un aiuto alle madri perché educhino le figlie, e poi, solo dopo, si potrà insegnare la dottrina. Afferma Virginia che, prima di costringere o di punire, bisogna dare, parole veramente sagge e condivisibili ancor oggi, rivoluzionarie per quei tempi.
Riprendiamo la nostra passeggiata e ci spostiamo a Quinto che ricorda con una piazza vicina a via Antica Romana santa Paola Frassinetti (Genova 1809 - Roma, 1882), fondatrice della congregazione delle Suore di Santa Dorotea, dedita all'educazione e alla formazione delle fanciulle disagiate e che si diffuse rapidamente anche all'estero (in particolare Brasile, Portogallo). La Congregazione era in progressiva crescita così, nel 1841, Paola si trasferì a Roma dove continuò la sua operosa missione, aprì numerose scuole e risanò alcuni conservatori femminili in decadenza. A Genova più di quattromila furono le giovinette iscritte all'Opera di Santa Dorotea. Purtroppo la salute di Madre Paola declinava sempre più e, colta da numerose paralisi, morì a Roma l'11 giugno 1882; il funerale venne celebrato nella chiesa delle suore di Sant'Onofrio dove si conserva il suo corpo. Anche a Genova le furono resi solenni onoranze nella cattedrale di san Lorenzo. Fu proclamata Santa nel 1984 da papa Giovanni Paolo II, precedentemente beatificata nel 1930 da papa Pio XI che disse:" E' passata sulla terra in punta di piedi , facendo del bene".
Mi pare significativo ricordare un aspetto assai moderno del pensiero della Santa che, nella "Costituzione" del 1851, mise in evidenza l'importanza della posizione della presenza femminile all'interno della famiglia e nel più vasto orizzonte della società. Scrisse infatti: "Aiutare la donna a prendere coscienza di sé e del posto che occupa nella società, prepararla, secondo la propria condizione, ad assumere le sue responsabilità e a svolgere il suo compito, significa contribuire al vero benessere sociale e religioso". Peccato che, dopo oltre centocinquant'anni, questo auspicio resti ancora in gran parte da realizzare...

Note
1 - Francesca Di Caprio Francia, nei due libri *Donne genovesi tra fine Settecento e primo Novecento* (2014) e *Donne genovesi dall'antichità all'età dei lumi* (2 018) sono presentati i personaggi trattati.
2 - Prendo in parte spunto da un percorso itinerante su Santa Caterina proposto oltre una decina di anni or sono dalla Curia Arcivescovile di Genova.

La lapide commemorativa del Gran Roldano (da Facebook).
ripulita dalla vegetazione grazie ad un intervento comunale sollecitato, maggio 2019

UNA STRANISSIMA RARITÀ

(oddest rarity)

di Almiro Ramberti

Come non condividere, ancor oggi, lo stupore con cui Edward Browne, in una lettera da Genova al fratello Thomas del novembre 1664, trascrisse definendolo *oddest rarity*[1] un epitaffio posto a suggello della tomba di... un cane.
Ma che animale era mai quello, degno di essere sepolto con tanto principesco onore?
Correva l'anno 1594 quando, in occasione della nomina a membro del Consiglio di Stato della corona spagnola, il re Filippo II di Spagna inviò in dono a Giovanni Andrea Doria, erede del principe Andrea Doria e suo fidatissimo Generale del Mare, un cucciolo di molosso di pochi mesi, non dimenticando di accompagnare il presente con un vitalizio di 500 corone annue per il suo mantenimento.
Fin qui nulla di strano, il dono di un cane a simboleggiare la fedeltà di casa Doria alla corona spagnola si situava in perfetta continuità con la tradizione iniziata dal padre di Filippo II, l'imperatore Carlo V, che molti anni prima già aveva fatto simile regalo ad Andrea Doria.
E il magnifico animale, «il Gran Roldano», fu cane amatissimo dal principe Giovanni, come ben testimoniato, oltre che dagli onori resi in morte, anche nell'iconografia del tempo.
Al pisano Aurelio Lomi[2], attivo a Genova tra il 1597 e il 1604, venne affidato l'incarico di immortalare il cane, raffigurato dal pittore - in uno dei suoi rari dipinti di produzione profana, *Ritratto del cane Roldano* - in superbo atteggiamento mentre viene sottoposto a strigliatura da parte di un servo. Spazzola non qualunque, peraltro, ma riservata alla toilette dell'animale, e preziosa, degna di

Aurelio Lomi, *Ritratto del cane Roldano*,
fine XVI - inizio XVII secolo,
Galleria Aurea del Palazzo del Principe a Genova.

specifica menzione nell'inventario dei beni del principe, sopravvissuto solo pochi mesi al suo fedele compagno[3]: "Striglia numero una d'argento per Roldano bianca, con suo manico a modo di cerchio. Pesa oncie sette[4].
Sempre nello stesso scorcio di tempo venne commissionato ad altro pittore, probabilmente Alessandro Vaiani[5], il *Ritratto di Giovanni Andrea I con il cane Roldano*, nel quale il principe, rivestito dell'abito dei Cavalieri dell'Or-

Alessandro Vaiani (attribuito a), *Ritratto di Giovanni Andrea I con il cane Roldano*, fine XVI – inizio XVII secolo, Galleria Aurea del Palazzo del Principe a Genova

Peter Paul Rubens, *Ritratto equestre di Giovanni Carlo Doria con cane*, 1606, Galleria Nazionale Palazzo Spinola, Genova

dine di San Giacomo della Spada, è raffigurato in compagnia dell'animale, la cui testa è.ritratta nella stessa identica postura del quadro del Lomi, servito forse da modello[6] E non sarà un caso se negli stessi anni un altro cane, simbolo di fedeltà alla corona spagnola, a Filippo III in questo caso, comparirà nel *Ritratto equestre di Giovanni Carlo Doria con cane* di Rubens, nel quale il nobile genovese è ritratto, anch'esso, con le insegne dei Cavalieri dell'Ordine di San Giacomo.

Tornando al nostro Roldano, alla sua morte il cane fu sepolto con gli onori degni del re che lo aveva donato e del principe al quale era fedelmente appartenuto per tanti anni; l'epitaffio si premura di farci conoscere non solo la data ma anche l'ora della morte, l'«hora 8 de la notte», corrispondente all'ora fra le tre e le quattro del mattino.

Le ceneri dell'amato animale furono inumate ai piedi della colossale statua di Giove - detta popolarmente "il Gigante", opera in stucco del 1586 di Marcello Sparzo, allora dominante dall'alto dei suoi otto metri il giardino a monte del Palazzo del Principe - e sulla sua tomba venne posta l'epigrafe già menzionata.

La statua del Gigante non c'è più, demolita nel 1939 nel corso dell'edificazione intensiva che ha interessato la collina di Fassolo, bene illustrata nelle immagini che seguono, ma la lapide di Roldano esiste tuttora, murata ad un'altezza di circa sei metri su di un anonimo muraglione di sostegno che fronteggia l"autorimessa del civico 31 rosso di via Pagano Doria, probabilmente nel punto ove sorgeva la statua.

La statua monumentale di Giove detta il Gigante, giardini di Palazzo del Principe, Genova

La collina di Fassolo vista dal Palazzo del Principe in una cartolina datata 1901, prima della costruzione dell'Hotel Miramare (1908). La statua di Giove (il Gigante), contro-altare di quella del Nettuno nel giardino del Palazzo, è ben visibile in posizione dominante in alto a destra.

Altro scorcio, in una fotografia post 1908. Il Gigante è ancora visibile in alto a destra, anche se quasi soffocato dall'edificazione che sta progressivamente interessando la collina di Fassolo.

Maggio 2020. La collina di Fassolo oggi, stravolta dall'edificazione intensiva che ha caratterizzato la zona (foto dell'Autore)

Maggio 2020. Nella zona a monte dell'Hotel Miramare non esiste più traccia del Gigante (foto dell'Autore)

Celebratissimo dai visitatori stranieri, il nostro cane meritò non solo citazioni nei Grand Tour[7], ma riuscì anche ad attirare su di sé l'attenzione, dissacrante questa volta, di chi più sensibile alle questioni morali.
Francesco Fulvio Frugoni, frate dell'ordine dei minimi, predicatore, poeta, scrittore e drammaturgo, nella sua immensa (ben 4.400 pagine!) opera satirica pubblicata postuma nel 1687[8] riserva parole caustiche al principe Giovanni Andrea Doria, quel «Grande, che si potea dir Nettunio, per essere stato il Secondo Nume del Mare».
Il quale Giovanni, avendo ricevuto in dono dal «Gran Rè» un cane, «il quale Roldano appellavasi» - animale privilegiato, dotato per di più di «aurea pensione» -, tanto lo amava da dirottare all'occorrenza la sua flotta «alle piagge, troncando cammino» così che l'animale non fosse obbligato a sbrigare le proprie esigenze fisiche sulla scomoda nave, ma «deponesse in terra il peso fumante de i suoi ritenuti escrementi". Esagerazione satirica questa, certamente, ma come non condividere le parole che il poliedrico religioso riserva agli eccessivi onori funebri resi all'animale: «al piè di quello [il Gigante] sepellisce Roldano, con una lapida, intagliata d'un'Epitaffio in Elogio di questo famoso Animale. Oh Dio! E tanti miserabili muoiono, e son defraudati anco della pietà polverosa d'una agreste fossa!». Ad inizio Ottocento, Roldano ebbe un altro momento di notorietà.

Nel 1838 le sue spoglie vennero riesumate e ne «furono cavati al teschio i due denti principali, trovati conservatissimi, e posti ad ornare due splendidi orecchini per signora nobilissima»[9]. Ornamento da gentildonna quantomeno discutibile per il nostro gusto, ma pare che allora la moda abbia attecchito parecchio e che orefici intraprendenti non si siano fatti scrupolo dal creare molti orecchini con denti di cane, smerciati per quelli del nostro Roldano.
La lapide si trova oggi inserita in un contesto isolato, al di fuori di qualsiasi circuito turistico, posta in alto su di un grigio muraglione di contenimento, priva di qualsiasi indicazione che ne consenta la localizzazione; la leggibilità, quasi impossibile per l'altezza alla quale è affissa, è resa ancor più precaria dalla vegetazione spontanea che la viene a ricoprire di tempo in tempo. Nonostante il lavoro di ripulitura effettuato dal Comune, su sollecito, la vegetazione stagionale prende sempre il sopravvento e la lapide viene ad essere totalmente celata alla vista, come si può evincere dalle foto che seguono.
Mi chiedo se non ne sarebbe più opportuna la ricollocazione in posizione protetta, possibilmente all'interno del Palazzo del Principe, inserita in un percorso adatto a valorizzare l'interessante storia di questa nostra misconosciuta *oddest rarity*: quante sono, infine, le città al mondo che possono vantare un tale esempio di principesco amore per il proprio fedele compagno a quattro zampe?

Novembre 2017, la lapide parzialmente ricoperta dalla vegetazione autunnale (foto dell'Autore)

Maggio 2018, la lapide totalmente ricoperta dalla rigogliosa vegetazione primaverile (foto dell'Autore)

Maggio 2020, la vegetazione primaverile inizia nuovamente a ricoprire la lapide (foto dell'Autore)

Note

1 - BROWNE 1664, vol. I, p. 73.
2 - STAGNO 2005, p. 72.
3 - Il principe morì, sessantacinquenne, il 2 febbraio 1606 nel suo palazzo di Genova.
4 - BORGHESI 1979, p. XLII.
5 - STAGNO 2005, p. 71.
6 - *Ibid.*, p. 73.
7 - EVELYN 1644, p. 76; BROWNE 1664, vol. I, p. 73 (già citato); VALERY 1838, tome troisième, p. 390.
8 - FRUGONI 1687, vol. 2, racconto quinto, pp. 218-220.
9 - CASALIS 1840, vol. VII, p. 755; ALIZERI 1847, vol. 2, parte II, pp. 1303-1305.

Bibliografia

- EVELYN 1644 = J. EVELYN, *Memoirs, illustrated of the life and writings of Jhon Evelyn, Esq. F.R.F.*, London 1818.
- BROWNE 1664 - T. BROWNE, *The Works of Sir Thomas Browne Including his Unpublished Correspondence and a Memoir edited by Henry G. Bohn,* London 1846.
- FRUGONI 1687 - F. F. FRUGONI, *Del cane di Diogene*, Venezia 1687.
- VALERY 1838 - M. VALERY, *Voyages historiques, littéraires et artistiques en Italie*, Paris 1838.
- CASALIS 1840 - G. CASALIS, *Dizionario geografico-storico-artistico-commerciale degli Stati di S.M. Il Re di Sardegna*, Torino 1840.
- ALIZERI 1847 - F. ALIZERI, *Guida artistica per la città di Genova*, Genova 1847.
- BORGHESI 1997 - V. BORGHESI, *Vita del Principe Giovanni Andrea Doria scritta da lui medesimo incompleta*, Genova 1997.
- STAGNO 2005 - L. STAGNO, *Palazzo del Principe*, Genova 2005.

La fabbrica anni 1917 – 1945, www.piaggio.com/it_IT/la-nostra-storia

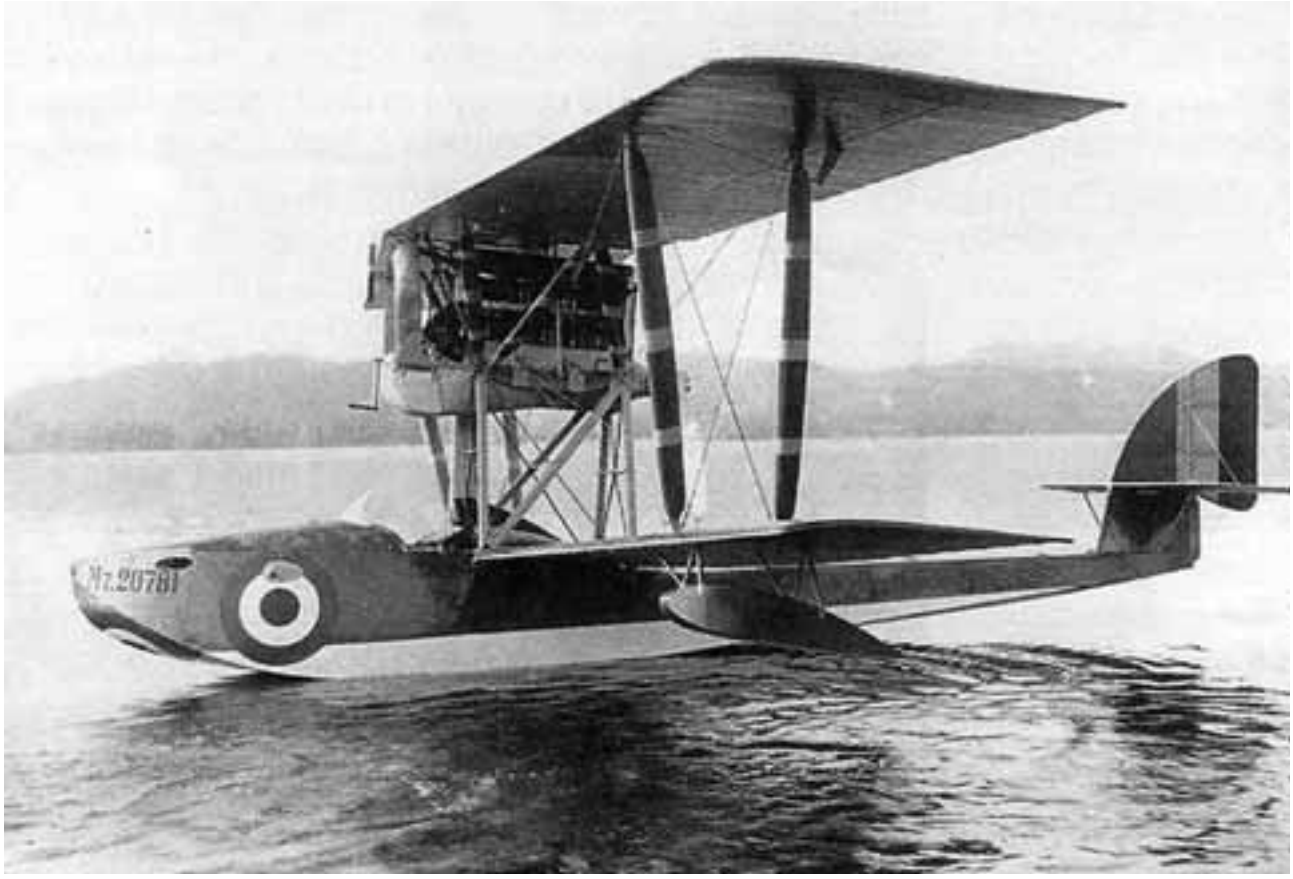
QUANDO A GENOVA SI COSTRUIVANO AEROPLANI - seconda parte

di Francesco Pittaluga

Nella prima parte di questa rievocazione abbiamo ricordato le vicende aeronautiche dell'Ansaldo. Come abbiamo visto, quando la grande azienda fu ristrutturata tra il 1920 e il 1922 nei suoi piani futuri non vi sarà più spazio per gli aeroplani; ceduto a terzi anche l'ultimo stabilimento rimasto, l'Ansaldo si dedicherà interamente al comparto navale e ferroviario. Ma la Liguria non segnerà il passo ed il suo testimone sarà ripreso da altri.
In verità anche parallelamente all'attività dell'Ansaldo ci sono stati altri gruppi industriali locali che si sono dedicati all'aeronautica: i cantieri Costaguta di Voltri e non possiamo dimenticare i Baglietto di Varazze, famosi da sempre per le loro realizzazioni in campo nautico ma attivi fin dal 1908 anche con le forniture di navicelle per i dirigibili e poi impegnati durante il primo conflitto mondiale, in collaborazione con la ditta "CIVES", nella costruzione di ben 1500 idrovolanti.

Idrovolante CIVES Baglietto

Alla sua attività furono legati alcuni tecnici e piloti che si distinsero sia per azioni belliche che per importanti risultati in campo agonistico quali Luigi Bruzzone e Stefano Baglietto, uno dei titolari del cantiere stesso che nel 1917 raggiunse il primato di altezza di 5570 metri sul cielo di Grado.
Chi, però, verrà a pieno diritto considerata l'erede dell'Ansaldo in campo aeronautico sarà la Piaggio, per decenni unica azienda privata in questo settore ed erede di un'antica realtà imprenditoriale a livello familiare attiva fin dall'Ottocento nel campo marittimo e manifatturiero. Rinaldo Piaggio, discendente da una prestigiosa dinastia di armatori e imprenditori, sull'area occupata fin dal 1884 a Sestri Ponente dalla azienda familiare di arredo navale, ai primi del Novecento impiantò una nuova fabbrica rivolta sempre agli arredi navali cui si aggiunse la produzione di materiale ferroviario in società con Nicolò Odero, cui poi succederà il figlio Attilio, anche loro esponenti di una famiglia molto affermata nel campo cantieristico e marittimo genovese e che avrà, come i torinesi Agnelli in seguito, strettissimi contatti commerciali con i Piaggio e in taluni casi anche legami più stretti attraverso matrimoni che consolideranno nel tempo l'unità di intenti dei rispettivi consorzi produttivi.
Non essendo più sufficienti gli spazi di Sestri, fra 1903 e 1906 vennero acquisiti quelli di Finale Ligure e nel 1915,



Idrovolante Macchi M-7

sotto la spinta delle esigenze belliche, dopo che i suoi esperti ebanisti si erano cimentati nella realizzazione di ali, eliche e carlinghe in legno, la Piaggio passò alle costruzioni aeronautiche aggiudicandosi la licenza dei biplani franco-britannici "FBA Type A,B,C" e degli idrovolanti "Farman". Oltre a queste, in breve arrivarono altre commesse e, così, dai cantieri di Sestri Ponente usciranno anche i trimotori da bombardamento "Caproni CA-46" e gli idrovolanti caccia "Macchi M-7". In totale gli apparecchi assemblati fino alla fine del conflitto saranno più di 900, quasi tutti usciti dalle officine di Sestri, mentre quelle di Finale erano riservate alle revisioni ed alle riparazioni.
Con la fine del conflitto, però, tutte le commesse saranno annullate e tante realtà industriali, "in primis" l'Ansaldo, come abbiamo visto abbandoneranno il settore aeronautico riconvertendo la loro produzione.
La Piaggio, invece, decise coraggiosamente di proseguire e, anzi, di espandersi acquisendo nel 1921 la "SAICM-Società Anonima Italiana di Costruzioni Aeronautiche" con sede a Marina di Pisa. La ribattezzò "CMASA-Costruzioni Meccaniche Aeronautiche Società Anonima", ne portò la sede legale a Genova pur mantenendone i cantieri in Toscana e, con essa, si dedicò alla costruzione dei grandi idrovolanti tedeschi "Dornier-Wal" che le norme imposte dal Trattato di Pace di Versailles del 1919 impedivano di assemblare in Germania. Gli aerei erano costruiti sia a Marina di Pisa, sulle aree occupate in precedenza dalle "Officine aeronautiche Francesco Oneto", sia a Finale Ligure e ne verranno completati 48, con alcuni dei quali Rinaldo Piaggio inizierà nell'aprile del 1926 i collegamenti aerei della "SANA-Società Anonima Navigazione Aerea", pioniera dell'aviazione commerciale italiana assieme alla "SISA-Società Italiana Servizi Aeronautici" degli armatori Cosulich di Trieste. Di questa compagnia ricorderò solo che essa volerà con profitto collegando Genova con Roma, Napoli, Palermo estendendo poi i suoi servizi a Malta, Tripoli, Bengasi, Marsiglia, Barcellona e Gibilterra fino a quando non verrà conglobata nella nuova "Ala Littoria" voluta dal governo nel 1934.
Nel 1924 la Piaggio acquisirà la "CMN-Costruzioni Meccaniche Nazionali" con sede a Pontedera ed entrerà così nel campo della costruzione su licenza di vari propulsori aeronautici, a cominciare dal britannico "Bristol Jupiter", uno dei più affidabili e famosi motori dell'epoca. L'anno prima, nel 1923, era stata finalmente costituita la Regia Aeronautica e nel 1925 il Ministero dedicato. Ciò diede impulso alle attività della Piaggio che assorbì un'altra azienda del settore, la "Pegna-Bonmartini", la quale, peraltro, continuerà parte della sua attività come "CNA-Compagnia Nazionale aeronautica" fino al 1934. Con l'acquisizione dei nuovi brevetti, la Piaggio si assicurò la preziosa collaborazione del grande progettista Giovanni Pegna ed iniziò la produzione di una serie di nuovi velivoli caratterizzati da un numero preceduto dalla lettera "P".
Avremo nell'ordine il "P-1", piccolo biposto da turismo; il caccia "P-2"; il bombardiere biplano "P-3". Poi, passando dal "P-6" biplano anfibio al "P-11" biplano terrestre, un più moderno "P-16" bombardiere trimotore monoplano e il trimotore da trasporto "P-23", il più veloce dell'epoca e capace di trasportare cinque tonnellate di carico.

P-11

Corradino D'Ascanio

Sprone dell'attività progettistica erano allora anche le varie manifestazioni aeronautiche nelle quali venivano testati i nuovi aeroplani allo scopo di applicarne poi le caratteristiche agli usi militari e civili. La più famosa di queste competizioni sarà la Coppa Schneider per idrovolanti per la quale nel 1929 la Piaggio presentò il rivoluzionario idrocorsa "P-7" che, primo del suo genere, aboliva i voluminosi galleggianti e accoppiava in modo ingegnoso le prestazioni dell'elica aeronautica a quella marina fornendo al velivolo una propulsione combinata dove le prestazioni dell'aereo e dell'aliscafo si sommavano.
In quegli anni entrarono alla Piaggio ingegneri e progettisti che faranno la storia della nostra aviazione: da Giuseppe Gabrielli che a Finalmarina realizzò la prima galleria del vento concepita in Italia da un'azienda privata, a Corradino D'Ascanio che sarà poi il "padre" della famosa "Vespa" ricavandone il motore da quello progettato per un elicottero, ad Alberto Faraboschi, al mitico capo progettista Giovanni Casiraghi solo per citarne alcuni. Di lì a poco una nuova generazione Piaggio si affaccerà alla guida dell'azienda: Armando, primogenito di Rinaldo e il fratello minore Enrico. Nel contempo aumentava la produzione di motori messi a punto per equipaggiare i velivoli che mano a mano le grandi industrie aeronautiche dell'epoca immettevano sul mercato sia per scopi civili che militari. Savoia-Marchetti, Breda e Caproni erano tutte aziende clienti della Piaggio che non rinunciava peraltro ad approntare i suoi velivoli e nel 1937 si rese promotrice di uno dei primi studi onde dotare Genova di un aeroporto nell'area di Sestri Ponente; ed è giusto ricordarlo a testimonianza dell'importanza della Piaggio nel tessuto economico ligure del tempo e nell'ottica di una dinamica industriale che precorreva i tempi confermando in tal modo l'esigenza di dotarsi di nuove infrastrutture che ne favorissero lo sviluppo.Nel frattempo nei vari stabilimenti del gruppo l'attività si diversificherà e sarà rivolta anche alla costruzione di autocarri, tram, autobus, funicolari, arredi navali oltreché a nuove importanti realizzazioni quali elettrotreni e littorine in campo ferroviario.
Sempre nel 1937 la Piaggio costituì la "S.A. Aviotrasporti Africa Orientale" per il trasporto di posta e merci verso i possedimenti coloniali dell'Africa Italiana utilizzando i propri velivoli e si attesterà anche nei territori di Addis Abeba e Dura con le "OMAO-Officine Meccaniche Africa orientale" rivolte soprattutto alla manutenzione ed alla riparazione degli aeroplani in servizio fra l'Italia, l'Abissinia e la Somalia. Ovviamente entrambe queste attività saranno poi vanificate a seguito dei fatti bellici che sappiamo.

L'ing. Giuseppe Gabrielli a Finale, 1930 ca.

Giovanni Casiraghi

P-108 bombardiere quadrimotore

Intanto prendevano vita nuovi progetti quali il "P-23" trimotore prodotto in configurazione commerciale e militare per il quale fu studiata una versione adatta ai collegamenti transoceanici dotata di fusoliera chigliata per eventuali ammaraggi d'emergenza; il bimotore da bombardamento "P-32", il bimotore sperimentale "P-111", molto simile al "Beaufighter" britannico ed uno dei primi velivoli pressurizzati della storia e tutta una serie di caccia monoposto, il più famoso dei quali, sarà probabilmente il "P-119", comparabile al più famoso "Messerschmitt ME 509" tedesco e il più avanzato dell'epoca, quel famoso "P-108", uscito dai disegni dell'ingegner Casiraghi, probabilmente il quadrimotore più all'avanguardia dei suoi tempi e forse superiore al "B-17 Flying Fortress" americano: uno dei primi velivoli dotato di un impianto elettrico e pneumatico completo, era previsto sia in versione militare che civile. Questo sarebbe potuto diventare un grande velivolo di linea ma a causa dello scoppio della seconda guerra mondiale se ne produssero solo una dozzina di esemplari e nel dopoguerra ci fu altro da pensare, almeno all'inizio. Se infatti nel 1939 i tre stabilimenti della Piaggio davano lavoro a più di cinquemila persone, alla fine delle ostilità gli impianti toscani erano distrutti, quelli di Finale e Sestri Ponente gravemente danneggiati e in pratica la nostra industria aeronautica non esisteva più.
I Piaggio seppero però riprendersi, diversificando l'attività e dedicando parte delle loro risorse industriali al mondo delle due ruote che, come ben sappiamo, avrebbe avuto con la "Vespa" e le sue consorelle un successo mondiale che dura tutt'ora.
A riprova di ciò si attuò una separazione diversificata che porterà alla specializzazione produttiva degli stabilimenti: abbandonato l'impianto di Marina di Pisa, quello di Pontedera vicino a Pisa, guidato da Enrico Piaggio, punterà sulla "Vespa", sull' "Ape" e derivati e poi sui trattori e i motori fuoribordo, mentre gli stabilimenti liguri, diretti da Armando, si orientarono alla produzione aeronautica e ferroviaria. Tale separazione fu codificata appieno nel 1964 quando il gruppo familiare si dividerà anche formalmente in due rami d'impresa distinti che saranno la "Piaggio & C." che si occuperà di ciclomotori e la "IAM-Industrie Aeronautiche e Meccaniche Rinaldo Piaggio S.p.A.", erede delle costruzioni navali di un tempo e ormai consolidata in campo ferroviario e soprattutto aeronautico.
Facendo un piccolo passo indietro, nei primi anni del dopoguerra a tempo di record Casiraghi con Faraboschi e un nuovo collaboratore, Salvatore Mori, approntarono un nuovo anfibio, il "P-136" che si levò in volo per la prima volta nell'agosto del 1948. Fu un successo: dagli inconfondibili motori con le eliche montate all'indietro, ne vennero costruiti quasi 150 esemplari e le commesse andarono dall'Aeronautica Militare Italiana ad importanti clienti facoltosi che vollero il velivolo nell'elegante configurazione "executive": fra questi l'armatore ellenico Aristotele Onassis e molti magnati statunitensi. Il velivolo fu commercializzato oltreoceano come "Royal Gull" (gabbiano reale) ed è a bordo di uno di essi che il 20 giugno del 1954 la marchesa Carina Negrone, presidente dell'Aeroclub genovese, conquisterà assieme ad Ada Marchelli il primato mondiale di distanza per quella categoria di aeromobili volando i quasi tremila chilometri che separavano Brescia da Luxor in Egitto in poco più di tredici ore senza scalo.
Al Salone di Le Bourget presso Parigi, una delle rassegne aeronautiche più importanti del mondo, venne presentato nel 1951 il nuovissimo "P-148", monomotore biposto da addestramento e il successivo "P-149" del 1953, che avranno ulteriori sviluppi e saranno acquistati, oltreché dall'Aeronautica Militare Italiana, anche da altre nazioni europee, Francia e Germania comprese, da privati e aeroclubs sparsi per il mondo. Seguirà nel 1955 il bimotore "P-166" che volerà per la prima volta due anni dopo e sarà costruito in oltre cento esemplari esportati ovunque.
Inoltre, fu anche ripresa la costruzione su licenza dei motori stranieri e stipulati vari contratti in tal senso con importanti committenti fra cui la General Electric americana e la Rolls Royce inglese.
A seguito poi di un accordo commerciale con la statunitense Douglas, nel 1961 la Piaggio si inserì anche nel campo dei velivoli a getto ed il primo progetto, denominato "PD-808", un executive bimotore da otto posti, avrà una

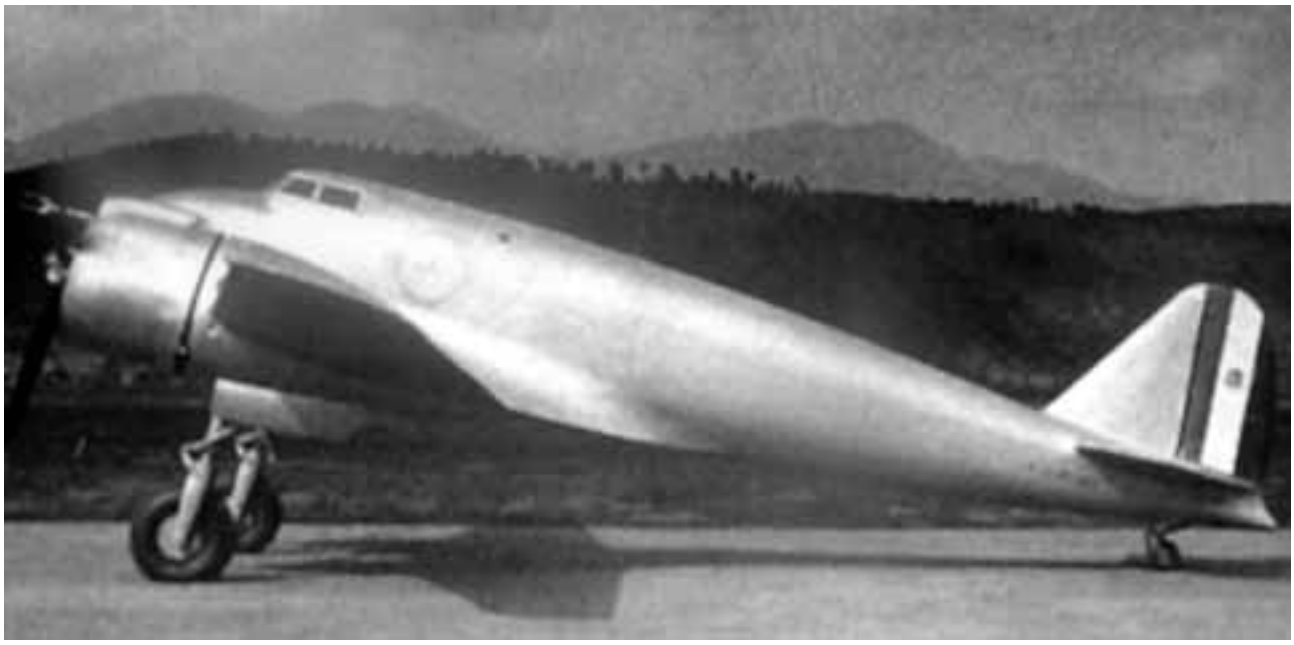
P -166 Livrea Aeronautica Militare

gestazione lunga e sofferta. Caratterizzato dalle due gondole motore posizionate in coda come sui più grandi "Caravelle" e "DC-9", era contraddistinto nei prototipi da un lungo puntale sul muso che conteneva parte della strumentazione elettronica di bordo e lo rendeva inconfondibile.
Più fortunato il successivo "P-180" bi-turbo elica che, fra le altre cose, ha segnato con Rinaldo jr. l'ingresso nella leadership della Piaggio Aeronautica della terza generazione di famiglia. Quest'ultimo velivolo è stato per anni il prodotto di punta dell'azienda: caratterizzato da una linea compatta ed al tempo stesso estremamente aerodinamica, con i motori collocati in posizione arretrata sull'ala e lungo più di 14 metri con una analoga apertura alare. Con una velocità massima di 440 km/h ed un peso a pieno carico di più di 4 tonnellate, può trasportare dai sei agli otto-nove passeggeri su distanze di 950 miglia nautiche, come dire da Genova a Londra e volando ad una quota massima di 12000 metri. I suoi voli di collaudo sono stati effettuati a partire dal 1986 sulle piste dell'aeroporto di Genova e in seguito il velivolo ha avuto un successo pari alle sue prestazioni ed alla sua affidabilità.
Non si deve poi dimenticare la storica collaborazione della Piaggio coi vari Aeroclubs sparsi per l'Italia, "in primis" quelli di Genova e di Pisa nonché l'attività aeronautica svolta da essa presso lo scalo "Clemente Panero" di Villanova d'Albenga, fin dal 1929.
Si può dire che fino agli anni Ottanta del Novecento la Piaggio, al pari delle altre industrie aeronautiche e tecnologiche italiane, è stata un'azienda di punta a livello globale. Grazie alla sua attività e a quella delle altre società e con Alitalia, come grande compagnia di bandiera, il nostro Paese si attestava ai primi posti nel mondo.
Purtroppo nel giro di pochi anni le cose cambieranno e con l'inizio del decennio successivo comincerà per la Piaggio un periodo di crisi dovuto sia a trasformazioni interne all'azienda che ai mutati orizzonti industriali mondiali non solo in campo aeronautico. Tali fattori che si protraggono fino ai nostri giorni fanno parte della cronaca economica di oggidì ed esulano quindi dalla ricognizione storica. E' d'uopo però dire che nel 1998, per iniziativa di una cordata di nuovi imprenditori, la "Rinaldo Piaggio S.p.A." è ridenominata "Piaggio Aero Industries" oggi "Piaggio Aerospace" e pare risollevarsi con nuovi ordini per il "P-180" nelle sue versioni avanzate. Seguono ambiziosi progetti di sofisticati prototipi militari mentre i vertici dell'azienda cambiano di continuo finché all'inizio del Terzo Millennio arrivano gli sceicchi di Abu Dhabi che nel 2014 arriveranno a detenere il 98% delle azioni aziendali.
Sempre nel 2014 fu inaugurato il nuovo stabilimento presso l'aeroporto di Villanova d'Albenga, scalo peraltro storico e abituale per i collaudatori della Piaggio dove avrebbero dovuto concentrarsi tutte le successive attività del gruppo, dalla progettazione alla realizzazione dei nuovi velivoli.
Nel 2016 nuovo cambio ai vertici dirigenziali e piano di ristrutturazione che avrebbe dovuto prevedere un futuro di forniture militari rivolte alla produzione di droni con ridimensionamento dei dipendenti e conseguente chiusura degli impianti ancora presenti a Genova.
Si parlerà anche di un consorzio cinese interessato e di altri progetti finché nel novembre del 2018 è richiesta dall'azionista di maggioranza l'amministrazione straordinaria che confina la Piaggio in un limbo dal quale non

P-180 livrea Guardia Costiera

pare essere ancora uscita. Sono sotto gli occhi di tutti le manifestazioni di protesta dei suoi dipendenti, maestranze altamente specializzate, e fa male al cuore vederle impegnate in comizi e 'sit-in' in strada e non al lavoro. E' questa, purtroppo, una realtà che accomuna vari comparti dell'industria italiana di oggigiorno: l'emergenza sanitaria mondiale che stiamo vivendo non aiuta di certo a risolverne i problemi anzi, semmai, li accentua. Possiamo solo augurarci che la crisi passi e che alla fine del tunnel ci sia finalmente una luce e la Piaggio Aeronautica possa tornare ad essere quella che è stata un tempo, una grande azienda genovese e ligure che ha portato il nome dell'Italia ai quattro angoli del mondo con i suoi aeroplani e, è il caso di dirlo, il nome di Genova alto nel cielo.

P180-Avanti-II eleganti interni (foto piaggiomanagement.com)



P-111 il primo aereo pressurizzato italiano

Che il recchese Matteo Picasso fosse un grande pittore dell'Ottocento genovese è ben noto. Lo testimoniano nella chiesa parrocchiale di Recco una sua tela dedicata alla Predicazione di San Giovanni Battista ed una seconda, una Madonna sulla seggiola, conservata nel santuario di N.S. del Suffragio. Alla sua epoca era apprezzato dal grande mondo e definito come "il pittore delle regine" in quanto fece ritratti alle donne delle dinastie allora regnanti in Italia, a parecchie nobildonne dell'aristocrazia, a personaggi di alto lignaggio della Casa Savoia. Ed è altrettanto noto che la sua arte era stimata dai pittori recenti Antonio Giuseppe Santagata e Giuseppe Bozzo vissuti tra noi fino a pochi anni fa.
Il Comune di Recco, con la collaborazione di un comitato promotore, dedicò al recchese Matteo Picasso una bella mostra nel 1994 che fu ospitata nel salone consigliare. Alla scelta delle opere da mettere in esposizione presero parte tra gli altri il pittore Giuseppe Bozzo e la pittrice Stefania Beraldo, entrambi artisti cittadini.
Nel bel catalogo della mostra, sono riprodotti due dipinti che raffigurano delle navi a vela alla fonda, che la tradizione vuole far parte della flotta di barche a vela lasciata dal padre armatore quale eredità famigliare al figlio pittore. E' ben conosciuta, e l'avv. G.B. Figari lo rammenta in una pagina del catalogo, l'attività di Matteo Picasso nelle cose di mare.

UN DOCUMENTO CONFERMA: ERA ANCHE ARMATORE IL PITTORE RECCHESE MATTEO PICASSO

Particolari sconosciuti dall'incartamento di una complessa causa legale

di Alessandro Pellegrini

In quella veste propose la creazione di una società di mutuo soccorso fra armatori genovesi e camogliesi. All'iniziativa diede grande rilievo una pagina del *Corriere Mercantile* del 16 gennaio 1856. Grazie al ritrovamento di alcuni documenti legali che si riferiscono ad una causa intentata negli anni 1860 da Matteo Picasso armatore contro Gerolamo Cichero, capitano di mare, recchese e genero del Picasso abbiamo, dopo la pagina del *Merantile*, alcune notizie della attività di imprenditore marittimo svolta dal Picasso.
Si trovano in una serie di documenti per il recupero di un credito maturato nel corso degli anni che aveva raggiunto cifre notevoli. Tra quei fogli incompleti di una pratica legale di cui non si conosce l'esito emerge l'interesse di Matteo Picasso per le attività armatoriali.
La somma richiesta dal Picasso al genero comandante di nave, un Cichero, anche lui recchese che la contestava, aveva raggiunto il valore arrotondato di 30 mila lire. Il significativo incartamento, tutto scritto a mano, è stato trovato dal concittadino Carlo Guglieri, uno degli animatori del Quartiere di Liceto e del Comitato dei Quartieri, appassionato ricercatore di documenti antichi e di cartoline postali raffiguranti la vecchia Recco dell'anteguerra.
A volte capita ai più costanti ricercatori di antichità di ritrovarsi tra le mani documenti dei quali non si immagina l'esistenza. E' il caso dell'insieme di fogli, cuciti con un filo, che trattano una lite famigliare tra l'armatore recchese Matteo Picasso e un capitano di mare, Gerolamo Cichero, chiamato a rispondere davanti alla Giustizia di un credito di 31 mila lire vantato dal Picasso. Si tratta di una somma notevole, con la quale, in quei tempi, si sarebbe potuta acquistare la metà del valore di un bel brigantino. Il documento iniziale porta la data del 18 aprile 1868 ed è una riconvenzionale (contro richiesta) ad una pretesa avanzata il 29 ottobre 1867 dal Cichero contro il Picasso.
Nell'incartamento che non contiene tutti i particolari della causa, e sopra tutto non riferisce il testo della sentenza, sono citati i nomi di alcune *barche* appartenenti al

Picasso, le rotte da loro percorse, ed a volte i carichi trasportati, con altre notizie di valore economico, espresse sovente in valute straniere con il loro equivalente in lire italiane.
Non volendo tediare il Lettore con citazioni del linguaggio giuridico dell'Ottocento sulla traccia dei particolari della *querelle* fra recchesi ottocenteschi ci limiteremo a citare alcuni degli spunti che ci sono apparsi più interessanti. Ringraziando Carlo Guglieri per l'attenzione che ci ha riservato facendoci conoscere quella serie di fogli manoscritti presentati al Tribunale di Commercio di Genova. Il primo è datato il 18 aprile 1868, "*a richiesta del Signor Matteo Picasso fu Antonio, residente in Recco".*
La lettura rivela trattarsi di un'opposizione ad una precedente richiesta del capitano di mare Gerolamo Cichero fu Sebastiano residente a Recco il quale pretendeva il pagamento di 31.101 lire dovutegli per una serie di ragioni e che non gli era mai stata pagata dal Picasso.
Nel corso degli anni si erano attivati diversi tentativi per arrivare a bilanciare i rispettivi conti *"…ché risultarono finora inutili tutte le amichevoli sollecitazioni fattegli in proposito*" nonostante gli stretti vincoli di parentela esistenti fra loro. Il Picasso stava spiegando per iscritto di aver procurato in passato un lavoro al Cichero affidandogli "*il comando di un suo bastimento nazionale denominato San Michele per diversi anni, nel quale lo interessava….*" Successivamente gli aveva anticipato "*circa*" 40 mila lire in cambiali a Livorno "*per abilitarlo ad acquistare un bastimento denominato Gerolamo*", offrendogli inoltre una garanzia per un mutuo acceso con altre persone.
Il Picasso aveva altresì sottoscritto una serie di cambiali in favore del parente Cichero, gli aveva anticipato molte quote per acquistare numerosi carati del bastimento *Enea*, firmando con lui alcuni falsi contratti per acquisti di carati di altri *barchi*, pagando un vortice di danaro per sostenerlo in vari affari.
Un grave danno ricadde sulle spalle del nostro pittore e armatore in conseguenza della confisca del bastimento *San Michele* avvenuta a "*Nuova Yorck"* sul quale erano state imbarcate merci di contrabbando.
Il Picasso riteneva che tutte le spese derivanti dal sequestro dovessero essere imputate al Cichero e faceva seguire una girandola di conti testimonianza del grande flusso di danaro intercorrente fra i due. Risultava come il Picasso non avesse mai guadagnato il becco di un quattrino neppure dalla firma di garanzia su altre cambiali spiccate dal Cichero. Anzi.
In conclusione il nostro pittore-armatore chiedeva al Tribunale di Commercio di Genova l'annullamento di ogni richiesta del Cichero, dichiarando estinta qualsiasi pretesa nei suoi confronti, condannando il medesimo a pagare "*anche con arresto personale, al Picasso lire 30.101 per le causali di cui sopra colli interessi…*"
Il 15 giugno dello stesso anno 1868 il procuratore legale del Picasso presentava, a nome del suo assistito, le "*Conclusioni nella causa sommaria*" davanti al Tribunale di Commercio di Genova contro Gerolamo Cichero.
L'origine del diverbio legale fra i due aveva avuto origine dalle conseguenze derivate dall'accettazione in comune di una cambiale del valore di lire 8.000 investiti nelle quote di proprietà di un'imbarcazione nell'oramai lontano aprile 1863 e non pagata alla scadenza per la metà del suo valore da ascrivere al Cichero.
Per non estenderci oltre sui particolari della causa accontentiamoci di sapere che i due avevano dei conti in comune che ogni tanto verificavano e cercavano di pareggiare. Senza molto successo, almeno per quello che riguardava il nostro pittore-armatore.
Da un rendiconto finale, portato all'attenzione del giudice, emergono alcuni particolari dell'attività armatoriale di Matteo Picasso. In particolare si viene a conoscenza delle "*somme dimenticate nei conti dell'amministrazione della Barca San Michele. Viaggio da Santa Marta con Cap.no G. Cichero*" proseguendo con le indicazioni di altri nomi di velieri e dei conteggi relativi ai loro viaggi.
Il *San Michele* effettuò degli scali a Santa Marta, porto in una baia sulla vertente atlantica della Colombia il 17 maggio 1847 e ancora il 9 e il 23 ottobre e il 6 dicembre del medesimo anno.
Il 4 e il 27 luglio, il 31 agosto del 1848 fece dei viaggi da Buenos Aires che aveva raggiunto da Genova con il suo carico. Erano state pagate dal Picasso anche le spese d'armamento e quelle del carico del *San Michele*.
La stessa imbarcazione effettuò un viaggio verso New Orleans tra il 1850-51 riportando a Genova legnami pregiati dopo aver sbarcato negli Stati Uniti velluti e corallo. Tra il luglio 1851 e il giugno 1852 la stessa nave, al comando del Capitano Negri, si spostò da Odessa a Rotterdam.
Tra maggio e dicembre 1854, nuovamente al comando del Cichero, il *San Michele* effettuò un viaggio tra Cardiff e Alessandria d'Egitto.
Tra gennaio e luglio del 1854 al comando del cap. Zeno Gennari lo scafo partì da Genova per Pernambuco. Tra il settembre 1855 e il 27 febbraio 1856 il *San Michele* navigò verso il Mar Nero "*per il Governo francese*" nel corso della Guerra di Crimea. Rientrò a Genova "*in zavorra per non aver trovato caricatore*."
Tra il 1856 e l'anno seguente vennero battute le rotte tra Genova, Livorno, Boston e Laguna (Lagos?).
Tra il maggio 1857 e il luglio 1858, al comando del cap. Carlo Cichero (parente stretto di Gerolamo) si registrò "*il viaggio della confisca del San Michele in Nuova York*".
Aveva a bordo un carico di carne salata acquistato da un macellaio di Recco, della paccottiglia, 6 cavi nuovi e botti di vino. La spesa per cavi e vino, destinato all'equipaggio non furono riconosciute dal Picasso.
Nel 1859 il veliero, al comando del cap. Pera si dirette verso Buenos Aires con un carico di lavagne acquistate dal Picasso a Recco da un tal Caprile.
Compaiono nel 1854 e nel 1855 altri conti in contestazione tra il Picasso ed il Cichero sulla gestione del brigantino *Gerolamo* per un viaggio verso Vera Cruz.
Nel 1858 una notazione lascia intendere la partecipazione del Cichero nella costruzione di una nuova imbarcazione denominata *Enea*. Una lunga serie di conteggi si conclude con la cifra di lire 30.101,00 dovute dal Cichero al Picasso.

Sophie Blanchard

QUANDO AL LIDO C'ERA L'AEROPORTO

di Alessandro Pellerano

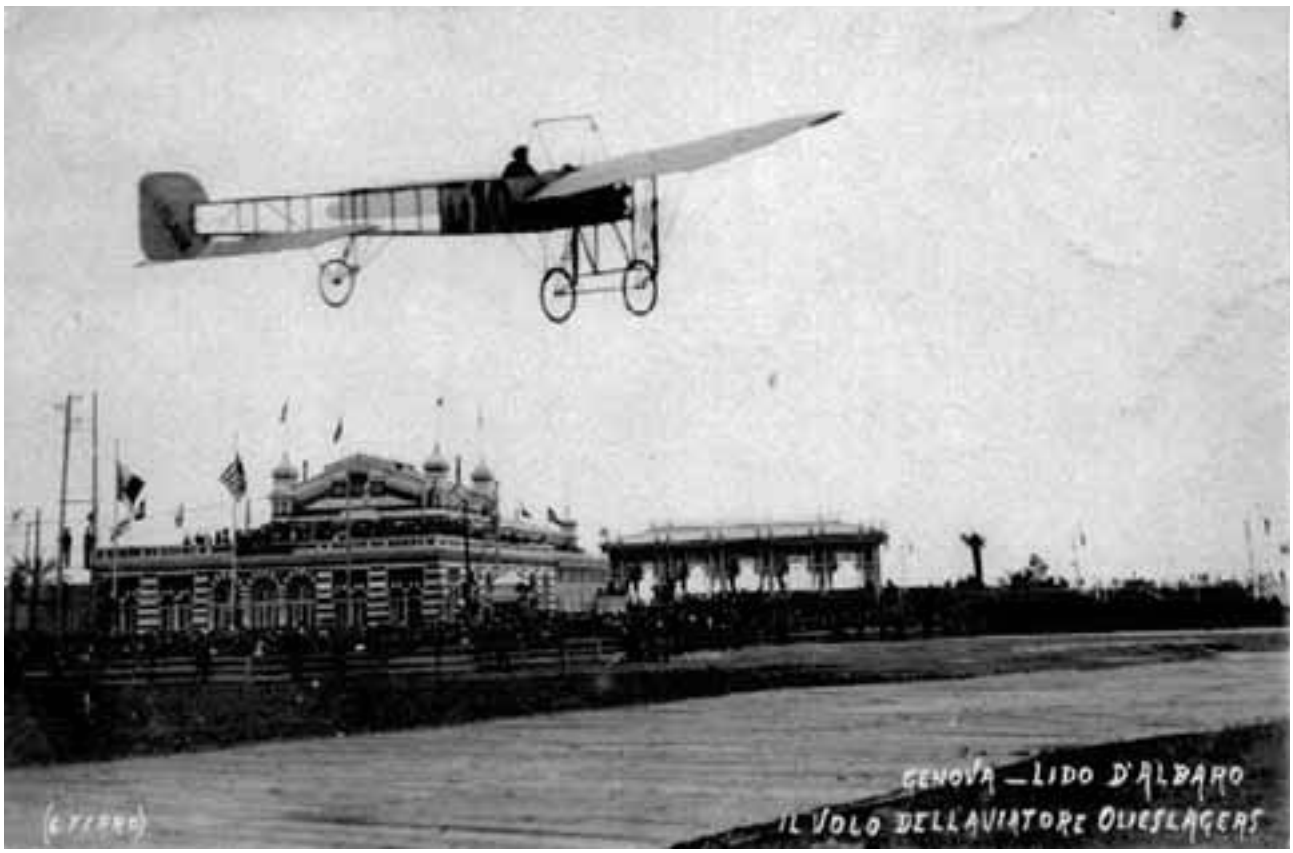
Un pallone sorvolò la collina d'Albaro e scomparve verso levante. Si era alzato da Carignano e non era passato ancora un anno dalla prima mongolfiera parigina del 1783. Poi per molto tempo a Genova e dintorni tutto tace sino al 15 agosto del 1811, quando madame Blanchard partita da Foro Bonaparte (Milano) atterra col suo pallone su di un albero di castagno in un bosco di Montebruno. Viene accolta dai paesani come fosse la Madonna, d'altra parte arrivava dal cielo.

Il signor Guillod nel 1846 in occasione del Congresso degli Scienziati presenta il suo "colossale globo aerostatico" al Teatro Falcone. Poi dalla spianata del Bisagno compie un'acclamata ascensione tra le nuvole che lo porta a discendere, dentro la sua "piccola corba di vimini" a forma di culla, in Val Polcevera.

Passano ancora molti anni, sino a quando nel maggio del 1903 sempre sulla spianata del Bisagno viene gonfiato il pallone *Gigante,* del Capitano Paul D'Artois. Si effettuano diverse ascensioni, con passeggeri a bordo e largo concorso di folla, certo si sa da dove si parte ma dove si arriva è ancora un capriccio di Eolo. Un pallone giunge a Pavia, un altro a Traso, un altro ancora a Lumarzo, uno addirittura finisce in mare e viene recuperato da una torpediniera.

Finalmente nel gennaio del 1908, scrive il Secolo XIX, due fratelli, Bartolo e Giovanni Uliana, ambedue meccanici, con un aereo da loro progettato e costruito in un garage di piazza Cipro, si alzano quasi un metro da terra. Si giustificano per la non eccelsa prestazione, di fronte alla delusione dei giornalisti e del pubblico, per lo spazio ridotto e per le asperità del luogo. Promettono di ritentare. Ma in questi anni a Genova si comincia a sentire il bisogno di espandersi e si pensa di farlo nelle aree al di là del Bisagno, tra gli orti della collina d'Albaro. Grandiosi progetti prevedono, non senza polemiche, una lottizzazione delle aree e di questo compito si incarica la Società AEDES che acquista quanto più terreno possibile. Una delle prime costruzioni viene inaugurata la sera del 16 settembre 1908 ed è lo Stabilimento Balneare del Lido d'Albaro. Il complesso comprende un elegante salone per spettacoli, caffè, ristorante, una galleria coperta, sale, una terrazza, giardini, gallerie, cabine per i bagni e tante altre cose. La nuova struttura doveva sembrare più che moderna, addirittura avveniristica e perfetta per accogliere avvenimenti e pubblico onde contribuire a pubblicizzare il grande progetto edilizio che AEDES si era prefissa.

Il Lido poco prima dell'inaugurazione



Un evento importante si svolge il 25 maggio del 1909 ed è l'arrivo di una tappa del I° Giro d'Italia in bicicletta. La folla è straboccante; scrive Amedeo Pescio, inviato del Secolo XIX: "*i ragazzi fanno un chiasso da non dire: i cani, i gatti, le galline hanno prudentemente vinta la curiosità e non si lasciano vedere. Meglio per loro! Qualche povera vecchina sbigottita sulla porta di casa, si ritrae indietro, mettendosi le mani alla testa presa dal terrore...*". Sotto il traguardo del Lido per primo transita Rosignoli, a 17 minuti Galletti.

Un'altra manifestazione di grande rilievo è la prima presentazione a Genova di un vero aereo. L'8 dicembre del 1909 un monoplano ideato da Virgilio Costa e realizzato dal meccanico Menotti Ortona viene esposto all'ammirazione del pubblico. Purtroppo quel giorno al Lido accade un grave incidente, il meccanico avviando imprudentemente il motore provoca il distacco delle ali; una ferisce alcune persone, mentre l'altra va a urtare violentemente contro un muro.

L'11 marzo del 1910 addirittura Gabriele D'Annunzio è invitato per una conferenza sul tema della lotta umana per il dominio dei cieli. Certamente il Vate usa parole "alate" alimentando non poco l'interesse del pubblico per la moderna disciplina aviatoria.

Ma cosa poteva esserci di più eclatante di una manifestazione con la partecipazione dei pionieri dell' aviazione? Quegli strani "incoscienti" che su trabiccoli quasi di tutto legno, con ali rivestite di tela, ruote prese a prestito dalle biciclette ed un bizzoso motorino hanno l'ardire di volare?

Non si perde tempo. Viene preparato dalla parte di via Pisa un largo spiazzo ricavato dallo sterramento di un terreno situato alle spalle dello stabilimento balneare, perpendicolarmente all'attuale corso Italia (allora non ancora esistente). La pista vera e propria è formata da un pianale di tavole di circa 300 metri di lunghezza per 30 metri di larghezza, alla cui sommità c'è un *hangar* per il rimessaggio e la riparazione dei velivoli.

La domenica 15 maggio 1910 una folla enorme si pigia nell'aerodromo del Lido. Si calcola che le tribune contengano trentamila persone, ma incalcolabile è il numero dei "portoghesi" che si assiepano sulle alture prospicienti, e simili a grappoli umani appaiono gli alberi delle ville circostanti.

Al suo giungere, Jean Olieslagers (4.5.1883-23.3.1942) è salutato da un applauso entusiastico, mentre una squadra di operai e una ventina di soldati concessi dal Presidio tolgono dall'*hangar* il velivolo. L'aviatore è un simpatico giovanotto di ventisette anni, calmo e audace, già trionfante sui campi di Germania e di Francia e reduce allora da Barcellona, dove aveva guadagnato tre coppe d'onore.

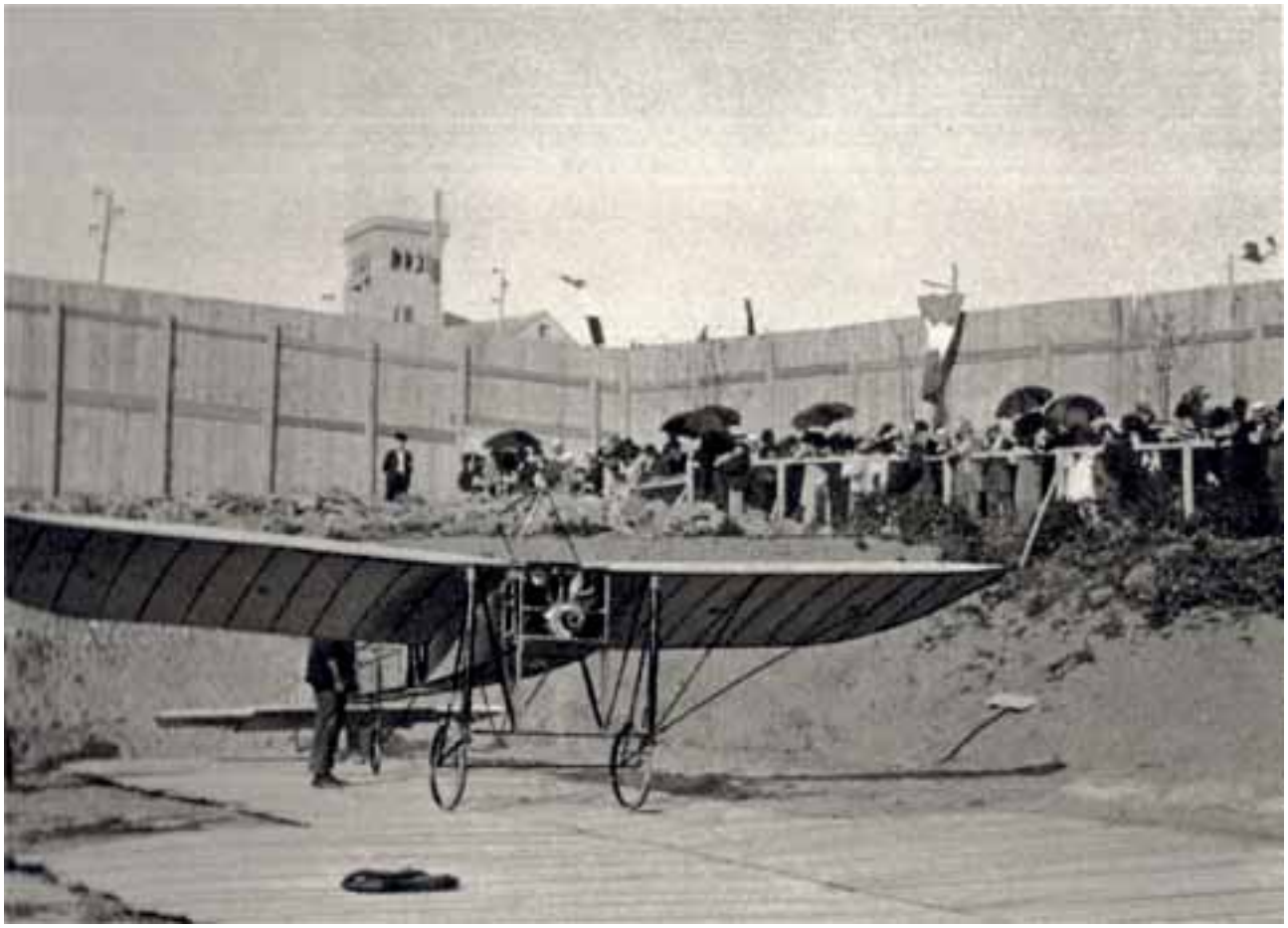
Alle ore 18.30 l'apparecchio, un Blériot con motore Anzani 24-30 HP, viene spinto sull'impiantito da corsa.

Olieslagers prova il motore, saluta con un cenno affettuoso la moglie, mette il motore su tutta l'*avance* e il velivolo, percorso un centinaio di metri, si innalza dolcemente. Al frenetico applauso della folla l'aviatore risponde agitando festosamente il berretto.

In brevissimo tempo l'apparecchio è sul mare e i cacciatorpedinieri *Granatiere* e *Carabiniere*, nonché numerosi "canotti automobili", lo inseguono. L'aviatore si solleva fino a raggiungere un'altezza di cinquanta metri e la gran "libellula" compie un doppio giro sul mare, ora con volo pianeggiante ed ora con volo ondeggiante. Con stupendi *virages* il pilota dimostra la sua abilità. Poi "*Come freccia scagliata dall'arco, tornò poscia al punto di partenza*".

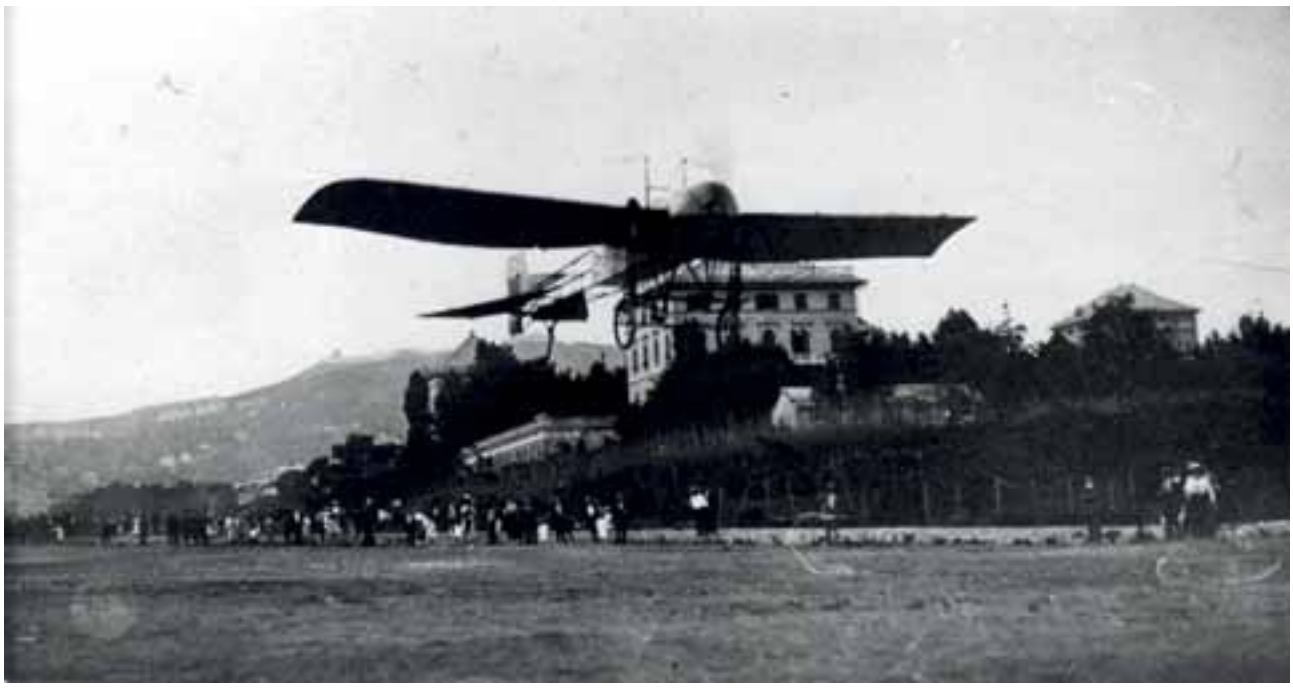
Foto dal Web Wikipedia

Parve a tutti che il velivolo fosse destinato ad un brusco "atterramento", gli animi trepidano e gli occhi volgono ansiosi all'apparecchio che sta per sfiorare il terreno, ma una rapida e abile manovra lo fa rialzare di altri due metri; poi, dolcemente, fra gli applausi della folla, l'aeroplano si posa a terra e scorre sul tavolato fino all'altezza dell'*hangar*. L'aviatore balza a terra mentre i presenti, entusiasti, invadono il campo.
Jean Olieslagers ha compiuto in sette minuti il primo volo nel cielo di Genova.
Il giorno seguente, causa il tempo nuvoloso, piovoso e ventoso simile ad una giornata di novembre, non è possibile volare.
Fortunatamente il 17 la giornata è luminosa, nonostante qualche nube persistente, e un poco di tramontana permette al *Secolo XIX* di annunciare: *Oggi si vola*! Bandierina bianca esposta in piazza De Ferrari. L'annuncio richiama al Lido la solita enorme folla. Ma l'aviatore tarda e sopravviene maligna una "tramontanina" a mettere di malumore la folla che comincia a credere che il belga, causa il tempo, non avrebbe volato. Poi essendo calata l'intensità del vento, alle 19.30 viene riavviato il motore del suo apparecchio; Olieslagers impartisce gli ordini ai meccanici, la macchina si muove, scorre sulla lunga pedana, si stacca rapidamente da terra e dolcemente, in un attimo, senza alcuna scossa il velivolo si alza, bello, leggero e vibrante, fra l'ammirazione del pubblico che trattiene l'applauso ma poi prorompe entusiastico.Al suo rapidissimo passaggio davanti alle tribune Olieslagers è salutato da grandi battimani. L'apparecchio s'eleva a un centinaio di metri d'altezza. Passa a fianco dello stabilimento del Lido, a circa 15 metri dal suolo, e si libra sul mare barcollando alquanto sotto l'influsso della tramontana che al largo è ancora assai forte, poi piega a sinistra e, leggero e magnifico, gira verso Sturla.
Tutti gli sguardi sono rivolti in alto e seguono trepidanti il volo: l'aeroplano in pochi minuti è nuovamente davanti al Lido e tenta di dirigersi verso terra per atterrare al luogo di partenza.
A questo punto una improvvisa raffica di vento investe l'apparecchio al fianco destro e lo fa oscillare respingendolo verso lo Stabilimento del Lido. Il pilota abilmente con una magnifica manovra riesce a mantenere stabile il suo Blériot che ora dirige verso ponente, effettua un perfetto *virage*, si spinge a sud, poi gira ancora e viene rapidamente verso terra investito ancora dalla tramontana, ora violentissima.
La folla quasi non respira, segue con ansia ogni manovra. L'aviatore, giunto in prossimità del Lido, deve fare un'ultima conversione da sinistra a destra per compiere l'*atterissage*. La lotta col vento si fa ad un tratto terribile, l'apparecchio ha ondeggiamenti e sobbalzi impressionanti, il pilota con abili manovre riesce sempre a rimettere l'aeroplano nella posizione voluta. E' un momento emozionante. Il velivolo si dirige velocemente verso terra ad una quindicina di metri dal pelo dell'acqua. Dovrebbe elevarsi qualche metro ancora per sorpassare il parapetto della via del Lido, per scendere poi sulla pedana del piccolo aerodromo. Evidentemente il pilota ha questa intenzione, perché a circa duecento metri da terra manovra il timone di profondità e il Blériot si eleva anteriormente, quasi a drizzarsi sulla coda. Ma così le ali sono investite in pieno



Velivolo al Lido di Albaro

dal vento e a questo punto appaiono come vele. L'aeroplano minaccia di rovesciarsi!
Il belga a fatica riottiene la stabilità dell'apparecchio ma non può fare altro che fermare il motore ed a tre-quattrocento metri da riva appena il velivolo tocca l'acqua, salta in mare.
La folla scatta con un unico grido, l'emozione è al massimo: una grande massa di persone si precipita verso il parapetto che dà sulla scogliera. Si scorgono alcune imbarcazioni attorno all'aereo galleggiante. Corre una voce: Olieslagers è salvo! La moglie dell'aviatore, un po' pallida, ora sorride. Olieslagers è incolume e la folla esplode in un'ovazione entusiasta. L' apparecchio sarà tratto a riva verso le ore 20 con l'ala sinistra e l'elica danneggiate.
La domenica del 27 novembre 1910, dopo l'emozionante discesa in mare di Jean Olieslagers, il Lido ha la sua terza giornata d'aviazione. Quel giorno alle ore 15 davanti ad un pubblico immenso, il romano ma genovese d'adozione Ciro Cirri, con un aeroplano da lui costruito in uno scantinato di Ravecca, viene accolto con grande entusiasmo. Dopo i necessari preparativi il pilota sale sul velivolo con la sua inseparabile scimmietta portafortuna, avvia il motore del suo Blériot e dopo una breve corsa s'alza da terra ed in breve si libra in cielo. Un applauso s'alza dalla folla, forse non giunge all'aviatore ma certo l'intuisce e risponde agitando la mano in segno di saluto.
Il fragile apparecchio è sul mare. Compie un ampio giro, seguito da una torpediniera, ritorna poi verso terra, sorvola il colle d'Albaro ad un'altezza di circa 300 metri, quindi ritorna sul mare e poi con volo pianeggiante si dirige verso il punto di partenza. L'"atterramento" però avviene assai bruscamente. Cirri si tiene forse un po' troppo a ponente del campo, così che percorre diagonalmente l'assito sul quale doveva scorrere l'apparecchio; inoltre una turba di meccanici e di amici dell'aviatore, troppo zelanti, si trovano sulla pista di atterraggio pronti ad afferrare e frenare l'apparecchio non appena toccato terra. Avviene così che la ruota destra del carrello del velivolo viene a trovarsi fuori del tavolato e nell'urto si contorce, mentre la ruota sinistra, poggiando sulle estremità delle tavole che formano l'assito stesso, ne fa sollevare alcune provocando il rovesciamento dell'aeroplano, l' ala destra striscia al suolo e alcune stecche vanno in frantumi. Fortunatamente all'aviatore non succede nulla di grave ma quando scende dall'abitacolo è molto addolorato per l'incidente che gli impedisce di fare, come desiderava, un altro volo. Tutti gli amici accorrono intorno a Cirri per confortarlo e lo stesso aviatore spiega come è avvenuto l'incidente: "*Ero a poche centinaia di metri dal punto d'arrivo quando notai la presenza di alcune persone ferme in mezzo al campo, e precisamente in capo all'assito che dovevo seguire per giungere all'hangar. Temetti si trattasse di imprudenti così mi lanciai a destra per non investirli. Per questa ragione atterrai quasi fuori del tavolato e piuttosto bruscamente*".
I danni all'apparecchio non sono gravi, sì che l'aviatore promette di effettuare un altro volo per la domenica successiva ma, a causa del persistente maltempo, rinvio dopo rinvio passa quasi un mese prima di poter effettuare la seconda attesa esibizione.



Aereo Bleriot, pilota Manissero, la pista è quella del Lido

Il Secolo XIX sotto il titolo *Il volo di Ciro Cirri al Lido di Albaro* descrive la seconda giornata aviatoria del 26 dicembre. Alle ore 17 circa 30.000 persone sono assiepate sulle tribune del campo di aviazione e le collinette circostanti, altre sono sulla collina di San Giuliano. *Nello specchio d'acqua del Lido, attendevano con le caldaie sotto pressione una torpediniera e due incrociatori, incaricati di seguire l'aviatore durante la sua permanenza sul mare ed accorrere in suo aiuto nel caso precipitasse ... .*
Arriva l'ardimentoso ed iniziano i preparativi. Revisione del mezzo, rifornimenti di olio e di benzina, passa il tempo e la gente si spazientisce, arriva a fischiare (evidentemente ormai i "terrestri" si erano velocemente abituati a che gli altri volassero), poi finalmente la partenza: "... *meravigliosamente stacca il volo da terra a circa 60 metri dal punto di partenza, a mezzo chilometro il magnifico Blériot si è librato a circa 20 metri da terra, appena sul mare è a circa 50 metri sull' acqua ... notiamo, in questo breve percorso, che l'apparecchio ha delle violente oscillazioni, che è squassato dalle raffiche. Ad un tratto, dal punto in cui stiamo, vediamo l'apparecchio voltare verso San Giuliano, poi piegare sull'ala destra, nello stesso momento rallentare la marcia dell'elica e quindi precipitare".*
Un urlo proviene dal pubblico, che abbandona il campo ed accorre verso la riva del mare. Attorno al velivolo sono già alcune imbarcazioni a remi che si trovavano nelle vicinanze.
I rimorchiatori frattanto sono lanciati a tutto vapore verso il punto ove Ciro Cirri è precipitato: a mezzo chilometro dalla riva. Anche la torpediniera muove in soccorso.
Il pilota è tratto a bordo sano e salvo e l'aeroplano, lievemente danneggiato, viene rimorchiato nel bacino del Lido. Ora il pubblico improvvisa una dimostrazione di simpatia all'aviatore dimenticando i fischi che poco prima gli aveva tributato.
Sul giornale Il Caffaro viene annotato che durante le operazioni di salvataggio le barche urtarono le ali dell'apparecchio fracassandole.
Ciro Cirri aveva intenzione di compiere altri voli, ma ne fu impedito, prima dalle condizioni del tempo e poi dal tragico destino. Per un guasto del velivolo precipitò il 29 maggio 1911 sul campo di aviazione di Voghera durante una manifestazione aviatoria, presente la moglie.
E' curioso rilevare come le seconde esibizioni, sia quella di Olieslagers che quella di Cirri abbiano avuto una conclusione simile, finirono a bagno.

L'incidente mortale di Ciro Cirri (foto da Wikimedia Commons)

Un cenno merita l'aviatore Romolo Manissero, nato a Pocapaglia il 10 marzo 1881. Pilota civile poi militare, si distingue nella guerra italo-turca e nel corso della Prima Guerra Mondiale. Non ho notizie di suoi voli a Genova, salvo una fotografia da lui firmata che ritrae un Blériot in volo sul campo di aviazione del Lido d'Albaro. La fotografia non è datata ma dovrebbe essere stata scattata tra il 1911 e il 1914, periodo di tempo in cui Manissero si esibisce nei raid aerei e nelle acrobazie. Tra i suoi numerosi incidenti se ne ricorda uno in cui era in compagnia della famosa attrice del cinema muto Lyda Borelli. Fu

anche pilota di idrovolanti, costruttore e collaudatore. Morì in povertà a Torino il 19 maggio del 1951.
Scrive Maurizio Lamponi (su La Casana 2-1986) che nel 1914 si tenne una, non altrimenti descritta, "giornata dell'aria" nel "magnifico nuovo campo di aviazione al Lido d'Albaro". Non c'è alcuna certezza ma l'esibizione di Manissero potrebbe riferirsi appunto a questa manifestazione.
La breve stagione aviatoria al Lido d'Albaro terminò. Per i piloti non era più tempo di esibizioni e raid ma tempo di guerra. I superstiti dei molti incidenti dei primi anni aviatorii o si presentarono volontari o vennero arruolati nella giovane Aviazione Militare. Gli aerei sempre più perfezionati divennero una terribile arma da impiegare in guerra a scopo militare, e fu anche la fine dell'epoca pionieristica dell'aeronautica.
Allo scoppio della Prima Guerra anche il grandioso progetto della AEDES subisce dei rallentamenti, le costruzioni sia abitative che stradali dovettero in pratica fermarsi, e alla fine delle ostilità probabilmente lo spazio, anche quello occupato dall'aeroporto, servirà per lo scopo cui era destinato, ovvero per edificare. Attualmente sull'area, dopo esservi stato un campo per il gioco del pallone, sorge il complesso delle Piscine d'Albaro e dei campi da tennis.
Col senno di poi si può pensare che in fondo non fu un errore, in quel luogo è certamente da preferirsi un impianto sportivo che non un campo di aviazione.
Però se l'aviazione al Lido fu una campagna pubblicitaria ottenne lo scopo voluto: non tutti conoscevano il Lido e la Società AEDES, dopo certamente sì.
Per concludere è doveroso ricordare almeno il nome di alcuni abili quanto sfortunati aviatori genovesi dei primordi dell'aviazione, anche se non hanno mai utilizzato il campo del Lido.
Vittorio Ugolino Vivaldi Pasqua (1885-1910) precipita nei pressi di Roma nel corso di una esercitazione militare, pare per l'improvvisa mancanza di carburante.
Nel dicembre del 1910 a San Paolo del Brasile Giulio Picollo, pur avendo problemi al motore ed aver subito un principio di incendio, volle ugualmente decollare ma a pochi metri di altezza improvvisamente l'aereo perse quota e si schiantò a terra. L'aviatore riesce ad uscire dall'abitacolo ma viene colpito in testa dall'elica che lo uccide. Era il suo primo volo oltreoceano.
Filippo Cevasco (1889-1914) figlio di una lattaia di Rosso di Davagna, dopo essere stato barista e torero in Argentina diventa famoso a Genova come aviatore. A bordo di un velivolo con motore Gnome atterra sulla spianata del Bisagno tra il delirio della folla. Precipitò nel lago Maggiore durante una prova di collaudo il 2 giugno del 1914.

Bibliografia

L' Aviazione a Genova. La Liguria Illustrata. n. 1-2-3. 1914
Badino R. - I voli della Superba. Secolo XIX. 13 Giugno 1986
Caffaro anni vari
Dolcino M. - Filippo Cevasco e gli albori dell'aviazione in Liguria. Enciclopedia dei Liguri illustri. ERGA Genova 1970
Dolcino M. - D'Annunzio e la Liguria. La Casana. 1 1989
Dolcino M. - Lido Ottant'anni di Storia. S.d.
Ferrero G. - Sophie Blanchard, amazzone del cielo in Val Trebbia. S.d.
Gori D. - Quello strano rapporto di Genova con il cielo. La Casana 3 1996
Lamponi M. - Ali sulla Superba. La Casana. 2 1986
Marcenaro G. - Magasin pittoresque. Una Genova del primo ottocento. Sagep 1989
Il Secolo XIX anni vari

foto 1 (Pietro Costantini)

A CROXE DE SAN ZÒRZO

di Isabella Descalzo

A primma fotografia a ne mostra 'na croxe che no vedemmo ciù da pe coscì di anni; a-a segonda croxe speremmo che gh'atreuvan 'na scistemaçion e ch'a no vagghe caciâ via. E didascalie en comme senpre in fondo, pe lasciave o piaxei de provâ a indovinâ dove s'atreuvan.

foto 2 (Elvezio Torre)

foto 3 (Gianfranco Baccanella)

foto 4 (Gianfranco Baccanella)

foto 5 (Elvezio Torre)

foto 6 (Giacomo Bottaro)

foto 7

foto 8 (Rita Semino)

foto 9 (Pier Luigi Gardella)

foto 10 (Sonia Asaro)

Didascalie

foto 1: 10.000 lire prima serie 1948-1963
foto 2: Mercato del pollame al Campasso, in demolizione
foto 3: Loggia in piazza Marconi, Pignone (SP)
foto 4: Casella, frazione di Riccò del Golfo (SP)
foto 5: Villa Serra di Còmago, Sant'Olcese (GE)
foto 6: Viale Aspromonte 2
foto 7: Forte Belvedere
foto 8: Palazzo Pastorino, Via Bartolomeo Bosco 57
foto 9: Villa Capurro, via 25 Aprile 105, Pieve Ligure
foto 10: Salita Nuova N.S del Monte 10

a cura di Isabella Descalzo

AA.VV., *Chiesa della SS. Annunziata di Portoria. Santa Caterina da Genova. Guida storico-artistica*, Santuario Santa Caterina Fieschi Adorno - Museo dei Cappuccini di Genova, Genova s.d., pagg. 24

AA.VV., *Il vero volto di Santa Caterina Fieschi Adorno. Ricostruzione facciale forense*, Santuario Santa Caterina Fieschi Adorno - Museo dei Cappuccini di Genova, Genova s.d., pagg. 24

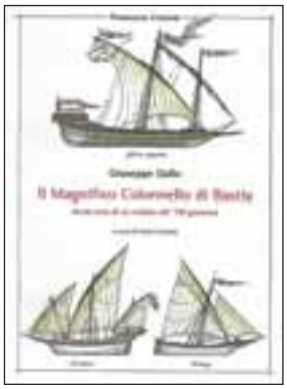
Sciben che Santa Catænn-a do 1628 a segge stæta nominâ patröna da Republica de Zena e confermâ do 1684 quande i françéixi n'an bonbardòu, a seu gexa in Portöia a no l'é goæi conosciua, stréita com'a l'é tra l'Acasêua e o tribunale e praticamente invixibile da-e stradde d'intorno. Escì ch'a l'é 'na beliscima gexa, ben descrîta into primmo de questi libretti.
Drento, inte 'n scenografico monumento, gh'é l'urna ch'a costodisce o còrpo da Santa: o no s'é deconpòsto, ma i liniamenti no en seguo quelli de quande a l'ea viva, coscì s'é vosciuo ricostroili co-e moderniscime téniche, òrmai tanto perfeçionæ e sperimentæ da restitoine con boniscima aproscimaçion l'imagine fedele, comme l'é ben spiegòu into segondo libretto.

Giovanni Ferrero, *Pier Maria Canevari eroe della Scoffera*, Opera Pia Canevari Demetrio, Genova 1999, pagg. 76

Giuseppe Gallo, *Il Magnifico Colonnello di Bastia. Storia vera di un soldato del '700 genovese*, Fondazione Demetrio Canevari, Genova 2017, pagg. 128

Pietro Lazagna e Isabella Croce (a cura di), *Per Genova Liberata. Pier Maria Canevari, Michelangelo Gallo, Matteo Vinzoni: tre genovesi in difesa della Serenissima Repubblica. 1745-1747*, Fondazione Demetrio Canevari, Genova 2017, pagg. 248

A Fondaçion Canevari (za Òpera Pia), ch'a l'é sòccia da Compagna, a fa de publicaçioin ben ben interesanti, comme prezenpio quella in sciô seu palaçio de Fosêlo (boletin 1-2016), e sovente a ne ne fa òmaggio.
A primma de queste atre træ a l'é stæta fæta in òcaxon do ripristino da làpide che, a-a Scofæra, a ricòrda o sacrifiçio do zoveniscimo patriçio (22 anni) amasòu li o primmo de mazzo do 1747, mentre o conbatéiva pe difende o teritöio da Republica. A-a çeimònia comemorativa l'ea stæta prezente a Compagna ascì.
L'aotô da segonda (1924-2003), giornalista e studiozo da stöia de Zena, o l'ea l'ùrtimo esponente de 'na famiggia ascrîta inte l'Albo do patriçiato zenéize, o l'àiva parteçipòu a-a Rexistensa (deportòu a Mauthausen) e o l'àiva fæto parte ativa da Compagna: into boletin 4-2009 gh'é in bèll'articolo in sciâ seu figûa. Questo "romanzo de formaçion" o l'é stæto o seu ùrtimo travaggio.
A tèrsa publicaçion a reciamma into titolo in sonetto do Vinzoni (cartògrafo e inzegnê militare), a contegne divèrsci interesanti saggi e o diario di conbatimenti da l'11 d'arvî a-o 23 de luggio do 1747, co-i movimenti di sordatti disegnæ, giorno pe giorno, inte nìtide e inconfondìbili tòue do Guido Zibordi Marchesi.



Benedetto Mortola, *Sotta ûn çê ch'o sa de sâ. Sotto un cielo che sa di sale*, Erga Edizioni, Genova 2018, pagg. 210

In libbro de poexie "da leze insemme", comme dixe o sototitolo, perché en fæte de vèrsci curti, che pan fæti apòsta pe ese cantæ, e se sa che l'é ciù bèllo cantâ in conpagnia. A léngoa a l'é in zenéize ch'o risente de réixe camoginn-e de l'aotô, perché no deve anâ pèrso o nòstro parlâ, con tutto quello ch'o se pòrta apreuvo, ma gh'é a fronte a traduçion in italian. I temi en ragrupæ in capitoli: bestie comme òmmi e òmmi comme bestie, o fî da memöia, m'amîo in gîo, inta muxica do mondo, incontri, momenti, o tenpo o passa, Zena; in tutto en 'na sciusciantenn-a de conponimenti.

AA.VV., *San Pier d'Arena come eravamo. Gli anni '60, '70 e '80*, SES - Società Editrice Sampierdarenese, Genova, 2020, pagg. 40

Con questo, i libretti da Collana San Pê d'Ænn-a én feliçemente arivæ a dexe; di atri n'emmo parlòu inti boletin 2 e 3 do 2018 e 1, 3 e 4 do 2019, 1 e 2 do 2020. I aotoî di testi (Fulvio Majocco, Pietro Pero, Marilena Vanni, Stefano D'Oria, Gino Dellachà e Mirco Oriati) inte quelli anni anâvan ancon a scheua e òua ne cóntan comme pasâvan e giornæ, benintéizo dòppo avéi fæto i cónpiti: da picin a-i giardinetti co-i nònni, in pö ciù grendi a fâ e *vasche* in stradda Cantore òpure a-o cine ò frequentando chi i circoli catòlichi e chi e seçioin comuniste, faxendo e primme inportanti esperiense de vitta. Inte questi raconti no gh'é nostalgia né rincianto: ansi, gh'é a contentessa d'avéi visciuo ben a zoentù. E quante questa colann-a a segge sentia e aprexa into quartê nò-u dixe o numero senpre crescente de ativitæ comerciali che a-a sostêgnan, arivæ a ciù de trenta.

Patrizia Pittaluga, *I Palazzi dei Rolli... nella Genova rinascimentale*, De Ferrari Editore, Genova 2019, pagg. 86

Simona Ugolotti e Gianni Priano, *Stradiario genovese. Itinerari per chi non tira diritto attraverso una città che non ti aspetti*, Pentàgora, Genova 2019, pagg. 224

Questi doî libbri gh'àn in comune o fæto d'êse inlustræ con di bèlli disegni òriginali. O primmo o l'é 'na ràpida e sintética goidda dove i palassi én riproduti co-i acquerèlli a-o pòsto de sòlite fotografie: de questo incesante fiorî de libbri in scî Ròlli saiæ contento o bonànima do Ennio Poleggi, o primmo ch'o l'à valorizæ e tanto o l'à fæto perché fîsan riconosciui patrimònio de l'umanitæ.
Into titolo do segondo no gh'é 'na svista: o l'é pròpio in *stradiario*, perché l'aotô, o Priano, co-o fî di ricòrdi o sarsisce mentalmente avanti e inderê o centro stòrico e pöi a seu Ôtri, desgugendo 'na quantitæ industriale de paròlle e nommi; pe i elenchi de nommi, pöi, o dixe d'avéi âdreitûa 'na pascion. Ògni pö de pàgine gh'é a sorpréiza de 'n disegno, spiritozo e coloròu, da Simona Ugolotti.

Angelo Rossi, *Nostra Signora della Costa. Una chiesa ritrovata*, Genova 2000, pagg. 240

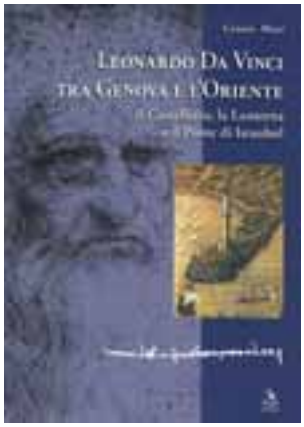
Arse o brasso chi conosce questa gexa, perché pe-i ciù tanti zeneixi a l'é in pö feua man, in scê artûe de Sestri Ponente, pròpio sotta a-a staçion da ferovia pe Acqui e arente a-a montâ ch'a pòrta a-a Madònna do Gazzo. A l'é 'na gexa antiga, grande e interesante da vixitâ, pinn-a de cöse da vedde, ma in sciâ Ræ, dove òramai s'atreuva de tutto, no gh'é manco 'na seu descriçion. Coscì pe conóscila, e ben, bezeugna leze questo libbro ch'o l'é 'na goidda conpleta e menuçioza, pinn-a de inlustraçioin, scrita da 'n profesô de stöia de l'arte da nòstra Universcitæ. Interesante savéi che a villa Dégola, parte do convento distruto, à l'à òspitòu a mazzo do 1811 o Lusciandro Manzoni.

Luca Leoncini, Caterina Olcese Spingardi e Sergio Rebora (a cura di), *Mogano ebano oro! Interni d'arte a Genova nell'Ottocento da Peters al Liberty*, Scalpendi Editore, Milano 2020, pagg. 336

O l'é o catalogo da beliscima mostra in corso into tiatro do Falcon, a Palasso Reale. Dòppo tanto studio e travaggio pe inandiala, àn fæto apenn-a in tenpo a-arvila, a-i primmi de marso, che l'àn dovûa sùbito serâ pe corpa de quello farabutto do Coronn-a viro; ma òua, pe fortunn-a, a se peu torna vixitâ e a l'é stæta prorogâ finn-a a novenbre. I tòcchi espòsti en 173: da-i sopramòbili picinetti a 'na credensa ch'a piggia tutta 'na miâgia, careghe e pôtronn-e, tòue intarsiæ fæte solo pe ese amiæ, scagnetti che feua en mâvegiozi, ma quande s'àrvan làscian a bocca avèrta... A l'é l'òcaxon pe amirâ aredi inprestæ da privæ pe-a mostra, che pöi ritornian inte seu caze e no-i vediemo ciù, e pe aprexâ o gusto e a bravûa di artigen-artisti che travagiâvan a Zena inte quelli anni.

Cesare Masi, *Leonardo da Vinci tra Genova e l'Oriente. Il Castelletto, la Lanterna e il Ponte di Istanbul*, Genova 2019, pagg. 224

Ma, o Leonardo, o gh'é mai vegnuo a Zena? Ben, a leze questo libbro se diéiva de scì. L'outô (e anche atri primma de lê) o l'à ezaminòu manoscriti e disegni do Genio, riconoscendo inte 'na fortessa o nòstro Casteletto, inte atri disegni a Lanterna e o pòrto. E pöi gh'é 'na létia partia da Zena inta quæ o Leonardo o proponn-e a-o sultan Bajezid II de fabricâ in ponte pe unî Gàlata a Istanbul, che pe-i tenpi l'ea in pö comme òua parlâ do ponte in sciô stréito de Mescinn-a. In libbro pin de meticoloze òservaçioin e conscideraçioin, pin de imagini e, in apendice, gh'é anche a riprodoçion in léngoa òriginale co-a tradoçion a fronte de 'n studio tedesco pròpio in scî progètti de quello ponte.



Leone Pippione, *Pietro Agosti primo Podestà di Sanremo*, Sanremo 2018, pagg. 128

Pe tanti anni dòppo a fin da goæra s'é fæto, l'é pròpio o caxo de dî, "d'ògni èrba in fascio" di vint'anni do fascismo. Coscì o Pietro Agósti o no l'à avuo o riconoscimento purtròppo pòstumo ch'o l'aviæ meritòu: do 1960 gh'àn intitolòu, sci, 'na stradda, ma a cösa a l'ea finia li. A fâ pinn-a luxe in sce questa figua de primmo çitadin gh'à pensòu l'outô de questo libbro, stæto scìndico da-o 1984 a-o 1990 e òua prescidente da Famija Sanremasca: con paçienti riçèrche o l'à ricostroîo tutta a vicenda de l'inzegnê Agósti, che inte soli trei anni (1927-1930) o l'à lanciòu Sanremmo, faxéndone a pèrla do Ponente ligure. Ma a seu capaçitæ e a seu ònestæ no en bastæ a sarvalo da l'invidia e da-a cativéia di òmmi.

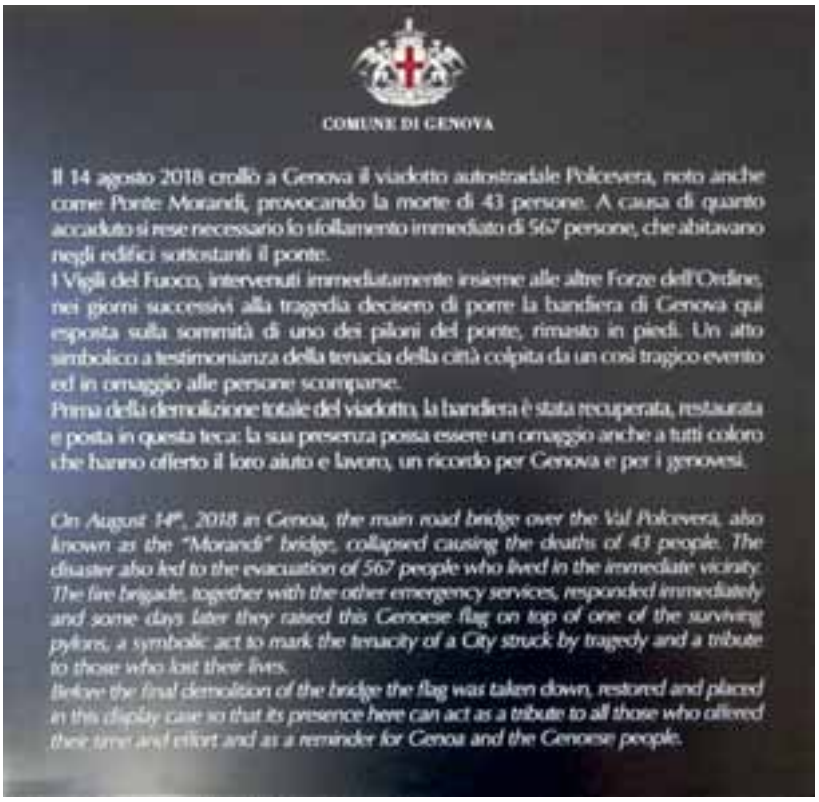
VITTA DO SODALISSIO

a cura di Maurizio Daccà

Non abbiamo nostre attività da raccontare ma solo una e importantissima cui A Compagna è stata invitata a partecipare: l'inaugurazione del nuovo ponte Genova San Giorgio. Un grande onore per noi.
Nel pomeriggio di lunedì 3 agosto erano presenti a rappresentarci il presidente Franco Bampi e la gran cancelliera Isabella Descalzo senza il nostro gonfalone (non era permesso portarlo) ma loro due avevano la mascherina con il logo dell'associazione. Durante l'attesa, mentre arrivavano man mano le autorità, ha piovuto ma, al momento di iniziare la cerimonia, è cessata la pioggia ed è apparso un magnifico arcobaleno: il sorriso dopo le lacrime, una nuova speranza dopo la tragedia.
Non ci sono state parole di circostanza nei brevi discorsi del sindaco Marco Bucci, del presidente della Regione Giovanni Toti, dell'architetto Renzo Piano, del presidente del Consiglio Giuseppe Conte: tutti hanno ricordato le 43 vittime del crollo del ponte Morandi; hanno ringraziato chi ha lavorato giorno e notte per costruire il nuovo ponte, fermandosi solo il giorno di Natale e superando ogni ostacolo, compresa l'imprevedibile pandemia del Covid-19; hanno espresso soddisfazione per quello che è diventato il "modello Genova", una grande opera pubblica realizzata in tempi brevi grazie a un'inedita sinergia tra le istituzioni e il fior fiore delle imprese italiane, augurandosi che d'ora in avanti sia questo l'esempio da seguire. L'intitolazione a Genova San Giorgio, le note di *Creuza de mâ* cantata, una strofa a turno, da sedici grandi cantanti italiani legati in qualche modo alla nostra città, il passaggio delle frecce tricolori: un modo tutto genovese, composto e suggestivo, di solennizzare con la rinascita del ponte la ripresa di una vita più normale, se così si può dire.

PONTE GENOVA SAN GIORGIO

PER NON DIMENTICARE



COMUNE DI GENOVA

Il 14 agosto 2018 crollò a Genova il viadotto autostradale Polcevera, noto anche come Ponte Morandi, provocando la morte di 43 persone. A causa di quanto accaduto si rese necessario lo sfollamento immediato di 567 persone, che abitavano negli edifici sottostanti il ponte.
I Vigili del Fuoco, intervenuti immediatamente insieme alle altre Forze dell'Ordine, nei giorni successivi alla tragedia decisero di porre la bandiera di Genova qui esposta sulla sommità di uno dei piloni del ponte, rimasto in piedi. Un atto simbolico a testimonianza della tenacia della città colpita da un così tragico evento ed in omaggio alle persone scomparse.
Prima della demolizione totale del viadotto, la bandiera è stata recuperata, restaurata e posta in questa teca: la sua presenza possa essere un omaggio anche a tutti coloro che hanno offerto il loro aiuto e lavoro, un ricordo per Genova e per i genovesi.

On August 14th, 2018 in Genoa, the main road bridge over the Val Polcevera, also known as the "Morandi" bridge, collapsed causing the deaths of 43 people. The disaster also led to the evacuation of 567 people who lived in the immediate vicinity. The fire brigade, together with the other emergency services, responded immediately and some days later they raised this Genoese flag on top of one of the surviving pylons, a symbolic act to mark the tenacity of a City struck by tragedy and a tribute to those who lost their lives.
Before the final demolition of the bridge the flag was taken down, restored and placed in this display case so that its presence here can act as a tribute to all those who offered their time and effort and as a reminder for Genoa and the Genoese people.

RICORDO DI ALFREDO REMEDI

Alfredo Remedi, il nostro vicepresidente, è mancato sabato 25 luglio.
Nato a Genova il 28 aprile 1951, aveva conseguito la maturità classica al Liceo D'Oria e la laurea in Filosofia all'Università di Genova e si era anche diplomato in archivistica, paleografia e diplomatica alla Scuola dell'Archivio di Stato di Genova.
Profondamente religioso, nel 1977, era stato uno dei primi obiettori di coscienza perché riteneva che il Padreterno non avesse mai emendato il quinto comandamento (una sua illuminante testimonianza si trova nel sito www.caritas.it/caritasitaliana/allegati/2259/2002_07.pdf), e aveva, quindi, svolto i 20 mesi di servizio civile per la Caritas diocesana di Genova, tra doposcuola popolari, corsi di recupero per analfabeti nei vicoli e interventi di assistenza per gli alluvionati di Rossiglione; la sua collaborazione con l'Area Giovani e Servizio Civile della Caritas Diocesana è durata fino a poco tempo fa.
Dipendente del Comune di Genova dal 1981, è stato bibliotecario nella Sezione di Conservazione della Berio, poi direttore delle biblioteche Guerrazzi di Cornigliano e Gallino di Sampierdarena e infine incaricato di ricerche storiche per il Municipio II Centro Ovest Sampierdarena San Teodoro.
Era un grande appassionato e cultore della storia di Genova, e in particolare di San Pier d'Arena, dove abitava. Autore di saggi storici, per noi de A Compagna un punto di riferimento sicuro, aveva collaborato al Dizionario Biografico degli Italiani della Treccani e al Dizionario Biografico dei Liguri.
Finché le sue condizioni di salute glielo hanno consentito ha soggiornato d'estate a Pignone, amato paese natale del padre, contribuendo a studi e pubblicazioni sulla storia di quella località.

Ha fatto parte per molti anni del direttivo della sezione genovese di Italia Nostra e ne è stato presidente regionale; era socio della Società Ligure di Storia Patria e dell'associazione Cercamemoria e collaborava al Gazzettino Sampierdarenese.
Tutte queste cose le faceva nel silenzio, parlava con garbo e pacatezza e si capiva che ogni sua parola era pesata. Uomo molto arguto era l'amico su cui potevi certamente contare sempre. Negli ultimi anni, quando i problemi di salute non gli davano tregua, si rammaricava di non poter partecipare più attivamente alla vita della nostra associazione, gli pareva di fare troppo poco, anche se invece la sua profonda cultura e la sua grande umanità erano sempre a nostra disposizione.
L'ultimo saluto il 29 luglio, nella chiesa della Cella a San Pier d'Arena.

I MERCOLEDÌ MUSICALI

Abbiamo il piacere di annunciare il programma per il 2020 - 2021 degli incontri curati in collaborazione con il Maestro José Scanu, che saranno in forma divulgativo/musicale. Questi sono tenuti alle ore 17,00 in sede A Compagna, piazza della Posta Vecchia, 3/5.

- Mercoledì, 4 novembre 2020
Andrea Cardinale, violino
I capricci di Paganini
Vincitore del II Premio al Concorso Mondiale "The world festival contest of national culture and arts" di Londra.

- Mercoledì 2 dicembre 2020
Quartetto GLAM (quartetto femminile d'archi)
Omaggio a Paganini e Boccherini
Ospite: José Scanu, chitarra.

- Mercoledì 20 gennaio 2021
Fabrizio Leopardi, pianoforte e violino
Musiche di Liszt, Paganini, Chopin e Debussy.

- Mercoledì 24 febbraio 2021
Elena Lanza, contralto; Paolo Romanello, chitarra
La canzone dal sacro al profano.

- Mercoledì 24 marzo 2021
Michele Trenti, chitarra
Il liuto e la chitarra a Genova dal Rinascimento al Novecento.

- Mercoledì 21 aprile 2021
Concerto di giovani talenti e promesse genovesi.

- Mercoledì 27 maggio 2021
Stefano Crispini, voce e chitarra
Canzoni dalla tradizione genovese: frammenti di un immaginario popolare.

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@acompagna.org
Grazie

COMUNICAZIONI

Cari Soci e Amici de A Compagna
abbiamo convenuto la programmazione
delle attività del primo trimestre
del nuovo anno sociale 2020 - 2021
e ringraziamo i Relatori e gli Autori
per la loro attenzione e disponibilità
ma, a causa del perdurare di talune norme di
aggregazione relative alle disposizioni per il
contenimento della pandemia da COVID-19,
non possiamo pubblicare i calendari relativi a:

"I MARTEDI" DE A COMPAGNA

"I VENERDÌ" A PAXO

ALLA BERIO AL MERCOLEDÌ
LE LEZIONI DI GENOVESE E DI STORIA

ci spiace molto ma, al momento,
queste attività sono ancora sospese

INOLTRE

Per disposizione del Terzo Settore
per una corretta tenuta del libro dei Soci
vi chiediamo, al più presto, di
COMUNICARE 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@acompagna.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@acompagna.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 Agosto 2020