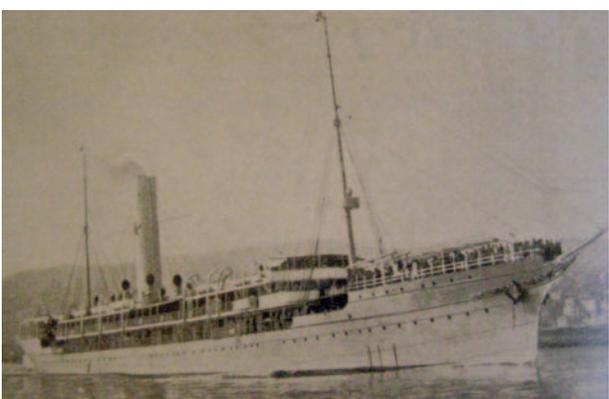


Giovanni Pittaluga e altri soci fra cui Carlo Bombrini e Raffaele Rubattino, destinato a diventare il più celebre degli armatori locali e che, proprio per la sua indiscussa notorietà, non fa parte di questo breve itinerario nel mondo armatoriale ligure dell'Ottocento, dove operarono



*Conte di Cavour*



*Savoia de La Veloce*

nomi ugualmente importanti ma forse meno ricordati se non dimenticati del tutto.

La Transatlantica ha programmi ambiziosi: fa costruire in fretta alcuni vapori in Inghilterra e li immette in servizio per il Sud ed il Nord America. I primi saranno il *Vittorio Emanuele* del '52 e il *Conte di Cavour* del '54, di 1800 tonnellate, lunghi 60 metri, con velocità di 11 nodi e con possibilità di trasportare 50 passeggeri in prima classe, 40 in seconda e 150 emigranti in terza. A seguire i leggermente più grandi *Genova* e *Torino* ed il progetto di costruire, col supporto dello stato, un grande Lloyd Genovese in grado di rivaleggiare con i più grandi gruppi armatoriali stranieri.

Il governo sabauda è però troppo indebitato per le tante campagne di guerra che sta sostenendo: salva la Navigazione Generale Italiana di Rubattino destinata a fulgidi fortune, il gruppo Ansaldo che naviga in quel momento in cattive acque ma sacrifica la Transatlantica che fallisce miseramente nel 1859.

Siamo nel periodo di transizione dalla vela al vapore: il nuovo sistema di propulsione, più affidabile e sicuro, darà un notevole impulso allo sviluppo della marineria e per alcuni decenni i due sistemi convivono.

Nella nostra regione sono tanti i *clipper* a elica che scendono in mare. Giovanni Battista Lavarello, nato a Recco nel 1824, con Giovanni Olivari e Michele Schiaffino darà vita nel 1856 ad un nuovo gruppo armatoriale Linea Nazionale di Navigazione a Vapore che porterà alla realiz-

zazione a Sestri Ponente nel 1863 del famoso *Buenos Aires* di 660 tonnellate con una capienza di 250 passeggeri e che, salpato da Genova il 4 gennaio 1864, raggiungerà felicemente il capolinea argentino dopo una traversata di 65 giorni alla velocità di 5 nodi.



Emigranti sul ponte

Oltre a G.B. Lavarello nel 1865 entra in lizza lo spedizioniere genovese Alessandro Cerruti con il *Clementina* di circa 800 tonnellate e 300 passeggeri: è una continua corsa al sorpasso fra i due: Lavarello mette in servizio il *Montevideo* ed il *Liguria* mentre Cerruti risponde con l'*Agnese* e l'*Isabella*. In seguito, con le unità *Bianca Pertica* ed *Emilia* si consolida un primo nucleo di navi e servizi regolari che fanno capo ai nostri porti.

Le condizioni di trasporto su questi piroscafi erano alquanto precarie perché ad una prima e ad una seconda classe relativamente confortevoli in quanto dotate di piccole cabine che assicuravano un minimo di comodità, faceva riscontro una terza classe per emigranti sistemata nei locali della nave adibiti al trasporto delle merci nel viaggio di ritorno. Il vitto era quello che era e le condizioni igienico-sanitarie al limite, anche se in effetti sin dall'inizio era stato approntato un sistema sanitario per ridurre al minimo il rischio di infezioni ed epidemie che, purtroppo, ogni tanto scoppiavano a bordo con conseguenze facilmente immaginabili.

Nel 1874, quando A. Cerruti passa a miglior vita, G.B. Lavarello e figli si consorziano con Giuseppe Balbi ed il Marchese Pallavicino e formano un primo Lloyd Italiano mentre il Comandante Antonio Oneto, nato a Chiavari nel 1826, che nel 1870 fonda la Italo-Platense, si afferma con i grossi piroscafi, per allora, *La Pampa* e *Po* di 1600 tonnellate e 500 passeggeri costruiti in Inghilterra. La società sarà acquistata nel 1876 da Rocco Piaggio che la svilup-