



L'ISTRUZIONE NAUTICA

dell'Ing. Giorgio Paolo Prefumo

Spett.le A.L.P., Prof. Pio Vintera e Cap. Giuseppe Rosso,

ringrazio per gli inviti alle belle mostre a Villa Cambiaso, che grazie all'amico Pio (che è anche pittore) è diventata un centro culturale savonese, purtroppo difficilmente intervengo perché, in autostrada in specie, il traffico è enorme, per TIR ed auto. Io in auto guido sicuro, purtroppo non mi pare che tanti altri in auto superveloci o in enormi TIR siano molto affidabili!

Trasmetto un mio scritto apparso sul notiziario telematico a cura di Decio Lucano 24 DLNEWS 2012 di settembre, a proposito di un dibattito apparso sull'istruzione nautica, molti sono gli iscritti (circa 1400 tra Genova e Camogli), ma pochi sostengono gli esami e s'imbarcano. Ho ricevuto una lettera (via Facebook) di un ex della mia epoca, Diego Gariboldi da Miami, imbarcato come secondo su Carnival, che lamenta il trattamento e dice che per gli italiani non c'è molta considerazione. Allego entrambe. Con i più cordiali saluti ed Arrivederci.

Ricordiamo con grande affetto il Cap. Vito Cafueri, consigliere dell'A.L.P. e autore di interessanti articoli su "La Voce dell'A.L.P."



Sabato 24 Novembre ore 17.00

a Villa Cambiaso

Scambi augurali degli ex-allievi del Nautico (A.L.P.)

e presentazione del libro di Franco Icardi:

"Navigare rende curiosi. Cristoforo Colombo e Amerigo Vespucci"

Curerà la presentazione la professoressa Irma De Matteis-Bey.

FACCIAMO IL PUNTO SULL'ISTRUZIONE NAUTICA

Non ci si può accanire sulla preparazione dei giovani quando il sistema formativo non contempla una scuola specifica.

Ce n'è bisogno, troppi parlano di come si istruiscono i capitani e come si formano i docenti.

Abbiamo ricevuto un contributo da parte dell'ingegner Giorgio Prefumo, già docente e poi preside dei nautici di Savona e Genova, autore di fondamentali testi di macchine marine e di preparazione agli esami professionali, membro di commissione agli esami in capitaneria, che pubblichiamo volentieri.

Negli Istituti Nautici le varie Riforme sembra non abbiano affatto migliorato la preparazione, ho fatto una dozzina di volte il Commissario d'Esame in Direzione Marittima (9 volte dopo il pensionamento dal 2005 al 2009), oltre a moltissime maturità nei Nautici, ed ho potuto constatarlo di persona. Sono poi stato sostituito per le Abilitazioni con l'ing. Trevis, docente in servizio come prescritto (le mie erano supplenze, essendo i nuovi docenti non ancora ben provveduti in merito), che però mi ha confermato tale impressione.

Purtroppo è prevalso il concetto di liceizzazione, anche per questioni economiche, gli Istituti tecnici sono costosi. Le Riforme hanno annacquato i corsi, eliminate o accorpate materie, e diminuiti gli orari, introdotto il sabato libero con rientri; gli accorpamenti hanno poi messo insieme Istituti diversi con Capi

**La sede operativa A.L.P.
a Villa Cambiaso è aperta
il 1° martedì di ogni mese
dalle 17.00 alle 18.00.
Luglio e Agosto esclusi.**

Istituto di varia esperienza. Ho visto spesso mettere presidi nei Tecnici laureati in filosofia, giurisprudenza, e nei Licei laureati non letterati, che penso conoscano ben poco le lingue antiche ed i classici. Ora pare che si elevi a mille allievi il requisito per il non accorpamento, gli istituti accorpatisi spesso sono tra loro lontani, ed il preside dovrebbe avere l'ubiquità.

Altro inconveniente, abbiamo rilevato che i candidati in Capitaneria dei cinque Istituti liguri sono sempre pochi, 5 - 10, o poco più per le due abilitazioni patentino e patente (cosa che succedeva anche negli anni ottanta col S. Giorgio di Genova con oltre 1000 allievi).

Ho sentito dire nei Convegni dai rappresentanti armatori che preferiscono gli asiatici o extra comunitari perché più preparati, ovviamente pretesti per reclutare equipaggi più a buon prezzo. Le Società d'armamento curano poco l'addestramento giovani, che devono rivolgersi a privati per la preparazione esami, non essendo l'Accademia in grado di soddisfare le richieste con corsi specifici. L'Accademia dal 2005 al 2011 ha portato al patentino solo 287 ufficiali, in maggioranza di coperta. Forse era bene autorizzare i Nautici maggiori e più efficienti a svolgere Corsi ITS per i giovani interessati all'imbarco.

Dei miei due volumi di preparazione Esami Macchinisti se ne sono vendute oltre 6000 copie, non tanto a Genova, dove pochi sono i candidati, ma in tutta Italia. Ora il Collegio Capitani ha sponsorizzato anche i tre quaderni del prof. Ciomei di Viareggio per gli Esami Capitano L. C., tali testi servono certamente a colmare lacune varie di preparazione.

LETTERA DI UN EX ALLIEVO
NAUTICO PANCALDO SV
Diego Gariboldi Classe 1977
2° Ufficiale Macchina Carnival

La ringrazio per la risposta Ing., è sempre un piacere sentirLa, come ben sa la vita a bordo è dura, sia per chi ha sia per chi non ha famiglia a casa, sulle crociere forse si è un po' meno disagiati comunque gli armatori ormai ci trattano al pari di pezzi da piedi, ho anni di esperienza con costa prima e con carnival ultimamente, e a bordo ormai, se uno vuole lavorare per loro, si deve stare zitti, non lamentarsi, sperare che non si commettano errori e tirare avanti, a me la vita a bordo e il mio lavoro sono sempre piaciuti, probabilmente più il secondo che la prima, ma indubbiamente non si è incentivati ne economicamente ne da parte delle autorità marittime, ne da parte delle stesse ditte armatoriali, con le responsabilità che ci vengono assegnate una potrebbe pensare di avere almeno diritto a un trattamento economico e a bordo migliore, invece a conti fatti la differenza di guadagno

da bordo a terra è ormai minima, tante volte uno vorrebbe poter passare un po' più tempo a casa con la famiglia ma economicamente non ce la fa, e in merito al bordo, noi si viene ogni giorno surclassati nei diritti da altri meno preparati e con meno responsabilità rispetto a noi, sulle crociere (carnival esempio) la saletta ufficiali, nelle ultime, è stata eliminata, piccole cose, che piano piano ci fanno capire che le nostre figure stanno piano piano diventando ne più ne meno quella di un autista di autobus (senza mancare di rispetto a questi), purtroppo i regolamenti e le nostre responsabilità sociali e penali non diminuiscono allo stesso modo, ma anzi seguono la strada completamente opposta. È tanto che penso (e non solo io) che sia un piano ben architettato per eliminare definitivamente i marittimi italiani dal naviglio internazionale, dopotutto, mi spiace dirlo la nostra qualità e preparazione professionale è, negli anni andata via via calando, non certo per colpa delle scuole, ma per colpa nostra, per la voglia sempre minore di imparare, molti navigano per

necessità, tanti per divertirsi (vedi crociere), pochi per passione, di tutti i giovani che oggi affrontano l'avventura di avvicinarsi al mare, nel giro di pochi contratti o se ne vanno o si aggregano a quella moltitudine di mediocri, che si trascinano nel lavoro e che poi pesano, purtroppo, su quelli un po' più professionalmente preparati. Ormai molti non sono più interessati a fare il lavoro bene per il semplice gusto della sfida e di quella sensazione che uno sente a fine giornata (o fine guardia), quella sensazione che ti dice "bravo, sei stato messo davanti a una sfida diversa oggi, e hai saputo superarla", sono solo interessati ad arrivare alla fine del mese. Comunque questo è quanto e finché le compagnie di navigazione non faranno nulla per incentivare i loro ufficiali a restare con loro, il marittimo italiano si allontanerà sempre più da questo mondo a discapito dei paesi emergenti, e dei pochi non professionalmente preparati disinteressati alla qualità del lavoro svolto.

Un saluto spero risentirLa presto.

LO SPORT DI IERI E DI OGGI

del Cap. Giuseppe Rosso, ex insegnante di Educazione Fisica

Caro Pio, come d'accordo in allegato ti invio un pezzo che potrebbe figurare nella vostra interessante rivista.
Ciao.

Da recenti indagini risulta che l'età media degli sportivi italiani è 40 anni e solo il 35% circa dei giovani impegna il proprio tempo libero in attività organizzate, non solo sport. Tralasciamo lo sport greco antico, per spirito è più lontano da noi e che secondo Epicuro non era poi così limpido. Gli Italiani degni figli di Roma, nonostante il celebre motto di Giovenale "mens sana in corpore sano" vedono lo sport più come spettacolo. Un profondo cambiamento avrà luogo con l'avvento di Cristo e l'introduzione dell'etica cristiana ma a portare un vero elemento innovativo. Sarà un Maestro di vita e sport quale don Bosco con i suoi nuovi principi educativi. Don Bosco condanna il sistema repressivo, che momentaneamente forse può sedare agitazioni o disordini ma ingenera amarezza e senso di ribellione e propone il

sistema preventivo ove l'educatore si guadagna il cuore del fanciullo e il linguaggio del cuore consente di parlare al giovane durante l'educazione ma anche più tardi nella vita per esortarlo, consigliarlo, spronarlo. Sarà l'ardua palestra dello Sport che permetterà ai giovani di temperare l'energia spirituale, la libertà morale per giungere attraverso l'esercizio della volontà e del carattere alla vittoria. Se penso a "come era l'attività motorio-sportiva negli anni '50-'60", mi viene in mente la favola di Pollicino "eravamo tanto poveri ma ricchi di speranze, idee e volontà". Sport veramente impostato sul volontariato, una sorta di "college"



nostrano. I "Gruppi Sportivi" precorrevano i tempi, erano una vera e propria Società menageriale con propri bilanci, sponsor, attività e gare, impostavano le attività ed erano guardati, vezzeggiati, aiutati dalle varie Società Sportive che poi in occasione delle gare scolastiche "Studenteschi" se ne tesseravano gli atleti. Vera promozione, gare ridotte all'osso. Ecco i primi nomi che mi vengono in mente: Fragiaco

coordinatore Sordi segretario, Finocchiaro, D'Andrea, Colla vate della scuola-college per la Scuola. Selis, Pagnini, Polerà, Zuanni, Besio, Carlevarino, Poggi per le Federazioni. Gli Sport ufficiali erano pochi: atletica, ginnastica, pallavolo, pallacanestro. A questi poi si sono aggiunti gli altri nuoto, vela, sci. I ragazzi erano impegnati, capaci di infiammarsi per i propri colori: classico l'epico antagonismo tra tra i ragazzi del Nautico di Digiannantonio e quelli dell' Itis di Mc Donald.

Analoga valutazione può essere fatta per la pratica agonistica: era più umana, meno esasperata anche ad alto livello.

Livio Berruti indimenticato Campione Olimpico fotografa la situazione "mi allenavo tre volte alla settimana, oggi si allenano tre volte al giorno". I carichi di lavoro, a volte esagerati, non sono adatti a tutti, e questo porta a muscoli più forti della struttura scheletrica con conseguenti danni.

I problemi dello Sport essenzialmente

erano e sono gli stessi: impianti, reclutamento, abbandono e arbitraggi. Forse, potrebbe essere la strada giusta, prendere ad esempio i vecchi "Gruppi Sportivi" e scuola-college con palestra gratis per le Società, offrendo ai ragazzi della Scuola e del territorio (in Scuole Aperte) in orario post-scolastico un servizio sociale nel tempo libero e raggiungendo con il messaggio sportivo la quasi totalità dei ragazzi, evitando gli spostamenti che tanti problemi creano. La Scuola aiuta lo Sport, lo Sport aiuta la Scuola (insieme per i giovani).

Non servono le sfilate, le passerelle che hanno snaturato il ruolo della Scuola, che è avviamento. La promozione è non partecipazione a mille gare o la selezione verbale/burocratica "che sport fai".

Soluzioni:

1) aiutare i giovani nella maturazione utilizzando "i grandi-tesserati" (ora praticamente esclusi) in supporto tecnico come tutor o arbitri risolvendo una discriminazione e la cronica carenza delle Federazioni, mettendo i presupposti per aumentare in tal modo anche la base di partecipazione (avviamento allo Sport).

2) parlare con i giovani, effettuare una indagine su programmi e scelta delle attività in tempo libero per aumentare la partecipazione a Sport a Scuola.



IO E PEDRO IN QUESTI ULTIMI 54 ANNI

del Cap. Marcello Barberis

Ciao Pio, ho scritto una cosa su Pedro; se decidi di pubblicarlo, lasciami i c***i, fanno parte del gioco e, ormai, del parlare corrente. Grazie e buona serata.

Irrompe Boniperti ma non è Marisa, subentra a er Batman, che subentra al Celeste, appena subentrato a Penati, a sua volta subentrato a Marrazzo. Montano la rabbia e lo sdegno, oltre il limite di guardia, e pensi solo a trattenermi: potresti anche decidere di sparare ma tieni famiglia. Quindi ti trattieni, ma oltre il limite di guardia montano la rassegnazione e il senso di impotenza... E allora io penso a Pedro, torna l'allegria e la speranza: sarà forse l'unico, ma almeno uno diverso c'è stato e ho deciso di scriverlo; molto è vero, sperando che non me ne voglia troppo per quel poco che ho inventato.

Conosco Pedro dal '58. Arrivo al Nautico di Savona in seconda, dopo aver fatto la prima a Genova. Lui è più vecchio di me e fa la terza, fighetto di coperta. È simpatico e sempre allegro e parla anche con quelli di macchine e con quelli più piccoli. Poi è inconfondibile, ha i capelli lisci e li porta sulle spalle, oltre il bavero della giacca o del cappotto: anticipa di un lustro i primi capelloni.

L'anno dopo vado in terza e lui rimane in terza, poi vado in quarta e anche lui va in quarta, poi vado in quinta e lui rimane in quarta, poi sono promosso e lo perdo di vista. Passeranno 14 anni...

Nel '76, ispettore della Giovinetti, whisky Glen Grant, sono a Reggio Emilia. Il rappresentante, di una certa età, alle otto di sera mi scarica davanti all'albergo, è la solitudine dell'ispettore, anche se costringevo i più giovani a pesanti protrazioni

d'orario, per discoteche e locali notturni.

Quella sera no; quando sto per finire la cena si alza lui da un tavolo vicino, non è affatto cambiato.

"...Pedro!..."

Vedo che non mi riconosce; al Nautico avevo un incavo al posto della pancetta, capelli corti, niente baffi, niente canizie in stato già avanzato.

"...Barberis, del Nautico..."

"...Bavbevis, ma che piaceve!...come mai qui..." Non ha mai avuto la r, solo la v

"...vendo whisky, Glen Grant, alla faccia del Nautico..."

"...Glen Gvant, ma è il mio whisky, l'unico che bevo..."

"...allora andiamo al bar, così mi racconti..."

Si era diplomato a Taranto...

"...i pofessovi di Savona non mi capivano, anzi, non capivano un c***o!..."

E, sempre alla faccia del Nautico, faceva il mio lavoro, per una ditta di farmaceutici del nord Italia.

Dopo 4 o 5 Glen Gvant (a testa) siamo andati a dormire, promettendoci che ci saremmo visti, qualche volta, per tornare a bere qualcosa insieme. Infatti, passeranno 10 anni.

Savona, 1986, bar Guinness, via Niella, Gigi Casolari non compra niente, ma entra lui.

"...Pedroo!..."

"...Bavbevis, che bello vivedevi, vendi ancova Glen Gvant?..."

"...no, mi sono stufato, sempre in giro... ho aperto un ingrosso di birra e liquori a Cairo..."

Si era messo in proprio anche lui, aprendo una ditta di farmaceutici a Savona...

"...io non mi evi stufato di givave, ma quelli non mi capivano, anzi, non capivano un c***o!..."

"...ova che siamo tutti e due a Savona vediamoci, mi vaccomando...". Infatti passeranno altri 7 anni.

Savona, 1993, bar Gino, via Paleocapa, Gigi Casolari continua a non comprare, ma entra ancora lui.

"...Pedroo!..."

"...Bavbevis, cercavo ppropvio te, sediamoci, hai sempre l'ingvosso a Caivo?..."

"...no, sono riuscito a venderlo, ne sono uscito pulito, in tutti sensi..."

"...e ova?..."

"...mi sono rimesso a fare il rappresentante, spumante Ferrari, e tu, sei sempre in proprio?..."

"...no, m'hanno fatto chiudeve, non mi capivano, anzi, non capivano un c***o!..."

"...e ora?..."

"...mi sono messo in politica, siediti che ti devo pavlave..."

Coordinatore della Lega Nord, candidato alle elezioni provinciali...

"...cevco uno che si candidi in Valbovmida, uno come te, e uno pev Albenga, vincevmo le elezioni e, in tve, savemo in pvovincia nella maggioranza, poi vedvai quanto Fevvavi stappevemo..."

Berlusconi è appena entrato in politica e vincerà le elezioni; Bossi si è già alleato e farà parte della maggioranza, al governo, in regione, in provincia,...

"...quindi, conto su di te?..."

"...no Pedro, mi dispiace, ma non ricordi che venivo a scuola con l'Unità in tasca? Sono ancora così, mi sono rimasti pochi principi, uno è quello..."

"...e io li vispetto; come non detto...guavda se mi tvovi qualcuno, che abbia il tuo cavisma...comunque vediamoci, vicovdati che ti devo ovdinave il Fevvavi...". E di anni ne passeranno altri 13.

Nasce l'ALP. Vengo localizzato da Franco Recagno e partecipo al pranzo nell'orrido di Giusvalla. Arrivo in anticipo, convinto di trovare la mia classe, per poterci ancora sfottere e c***eggiare. Inutile che cerchi, c'è solo Anthoine.

Arriva una macchina, qualcuno dice: "...ecco la dirigenza...", ne scendono Recagno e lui, con una cartellina sottobraccio, inizia a salutare come



5 Aprile 2007, Giusvalla
La riunione ex allievi del Nautico Leon Pancaldo

fanno i politici...

"...Pedroo!..."

"...Bavbevis, ben ritrovato...come stai?..."

"...e tu?...sei sempre nella Lega?..."

"...Nella Lega?...nooo, mi hanno sbattuto fuovi, non mi capivano, anzi, non capivano un c***o..."

"...e ora?..."

"...pensionato...di lusso!...vivo di una sontuosa pensione, di quelle che uno che abbia lavovato pev piú di 35 anni non avvà mai, il tutto pev esseve stato due anni in pvovincia..."

Già, dopo due anni il governo Berlusconi cade, tutti a casa...

"...ma... perché ti hanno sbattuto fuori?..."

"...pevchè vubavano, e io li ho accusati..."

"...quelli della lega, Roma ladrona, rubavano?..."

"...sono i peggiori..."

Il Trota, la madre, la Rosy Mauro... tutti gli avrebbero dato tristemente ragione.

Volevo saperne di piú ma non era il momento, troppo impegnato a raccogliere quote e ricerche di ex allievi persi, per rinforzare le fila...

"...vediamoci, Pedro, così mi racconti meglio..."

Ci siamo rivisti, nell'orrido di Vado, poi sulla Costa Crociere (sempre in frenetica attività, che bravo oratore è stato), poi nell'orrido della Madonna del Monte uno e due...

Brandelli di verità, che riassumo in due interessanti ed istruttivi teoremi:

1) Mani pulite, o tangentopoli che dir si voglia, è stata una benedizione per tutti i pubblici ladroni: ha ufficializzato una pratica in essere togliendo

dall'imbarazzo il politico: alla faccia della corretta esecuzione dei lavori, la percentuale in nero è ovvia, non c'è nemmeno piú bisogno di chiederla.

2) Posto che nei comuni si rubi per uno, in provincia sarà dieci, in regione cento e al governo mille... "...pev questo i miei compagni di pavtito hanno, in definitiva, vubato una bicicletta e quattro galline, ma io li ho accusati lo stesso..."

in politica non si deve vubave!..."

Ma l'avete sentito, Pedro?... "in politica non si deve vubave!..."

L'unico! E sapete perché?

Perché viene dal Nautico, una scuola da cui, almeno ai miei tempi e al di là delle materie, si esce con dei solidi principi. Infatti non risulta che il Nautico, Pedro a parte, abbia prestato ex allievi alla politica.

Agli ultimi due orridi della Madonna del Monte Pedro non c'era. Avrà litigato con la dirigenza... E ti pareva?... Non poteva essere diversamente... "...non mi capivano, anzi, non capivano un c***o!..."". Deve essersi candidato al comune di Savona in una qualche improbabile lista...e poi fa lo scultore in ceramica dimostrando una versatilità propria solo del dio Proteo... Ricevo degli inviti per delle mostre d'arte in varie città d'Italia, il tutto fino a quando non litigherà con i galleristi: "...non mi capite, anzi, non capite un c***o!..." Mi manchi, Pedro....

IL CAP. B. GERVASIO E LA COMPAGNIA J. B. CAMBIASO

Traffici marittimi e vicende familiari tra Santo Domingo e Genova (e Albissola)

Estratto da "Quaderni di Casa America" Anno III, n° 6, Marzo 2010. Per gentile concessione del Presidente della Fondazione "Casa America". (Villa Rosazzo, P.za di Negro 3, Genova)

Il Capitano Bernardo Gervasio e la Compagnia di Navigazione J. B. Cambiaso Hijo & C.ia: traffici marittimi e vicende familiari vissute a cavallo tra Santo Domingo e Genova (e Albissola) nella seconda metà dell'800.

Nella storia della navigazione marittima le vicende dei traffici commerciali si sono spesso intersecate con le storie personali dei naviganti protagonisti di tali vicende, soprattutto al tempo in cui i velieri per attraversare l'Oceano Atlantico impiegavano una trentina di giorni, e le operazioni di scarico/carico delle merci nei porti ne richiedevano non meno di una dozzina prima che la nave potesse ripartire.

I traffici mercantili delle Compagnie di Navigazioni italiane erano molto intensi in allora, oltre che con Santo Domingo, che doveva rappresentare all'epoca in qualche modo il capolinea delle navi in arrivo dall'Europa dopo la traversata dell'Atlantico, anche con le colonie francesi nelle Antille quali Guadalupe, Martinique, ecc. ed interessavano una

variegata gamma di prodotti (in particolare zucchero, ma anche caffè, rhum, frutta, cacao, vino, ecc.) La Compagnia di Navigazione Cambiaso Hijo & C.ia, fondata nel 1842 e per la quale navigava il capitano marittimo Bernardo Gervasio, aveva sede a Genova (l'indirizzo dei Cambiaso era stato per un certo periodo in Via Assarotti 33/8) e nella città di Santo Domingo, Apartado 306, sede quest'ultima che doveva fungere da baricentro per i traffici marittimi di andata e ritorno dei velieri dai porti europei con le Americhe.

Bernardo Gervasio nasce ad Albissola Marina nel 1851, epoca nella quale le attività lavorative praticate dagli abitanti erano essenzialmente costituite dalla fabbricazione di stoviglie e dai mestieri della navigazione marittima, a parte

l'agricoltura nella piana del torrente Sansobbia, come riportato dal Chabrol in esito alle sue ricerche, ancorché anteriori di qualche decennio.

Egli si dovette imbarcare sui velieri in giovane età, intorno ai 12/13 anni, come mozzo o allievo, a seconda della composizione dell'equipaggio e dei ruoli assegnati al suo interno.

È anche presumibile che dopo qualche periodo di navigazione –come allora era d'uso per coloro che volevano intraprendere la carriera di bordo– egli si fermasse per tre anni a terra per studiare ed acquisire le necessarie conoscenze tecniche per conseguire la qualifica di Capitano Marittimo.

Obiiettivo che egli raggiunse presto, se già nel 1877 egli risulta capitano Marittimo della "Luisita", cutter di

viene ricordata, in lapidaria sintesi, nell'iscrizione della cappella del cimitero dove riposa insieme alla madre: "In XX giorni nacqui, piansi, morii seguendo la madre mia".

Bernardo Gervasio si riposa nel 1889 con Giuseppina Schiappapietra, dalla quale avrà sei figli.

La corrispondenza oggi disponibile a testimonianza di quelle vicende abbraccia due fasi temporali distinte. Il periodo 1880-1885, durante il quale vengono trattati in prevalenza argomenti di natura personale, con Bernardo, brillante capitano marittimo avviato alle nozze con Luisita, e suo fratello Francesco, pure lui imbarcato su velieri della J. B. Cambiaso Hijo & C.ia e all'epoca sposo novello e appassionato di Geronima Barile, ed un secondo periodo, dal 1896 al 1897, durante il quale viene intrattenuta una intensa corrispondenza tra Cambiaso figlio (il padre Gian Battista è morto nel frattempo) e Bernardo Gervasio, della quale si sono conservate le lettere del Cambiaso al Gervasio, ma non quelle di quest'ultimo al primo.

Nello sfondo della corrispondenza di questa seconda fase si colloca la questione della dote di Luisita spettante a Bernardo, che doveva essere cospicua, mai ricevuta da quest'ultimo e per il riconoscimento della quale Cambiaso figlio assicura al cognato il suo impegno.

Nelle medesime lettere vengono inoltre trattati –ed è questa la parte più interessante– tutta una serie di argomenti, con diretto riferimento ai traffici marittimi di quegli anni, che danno una rappresentazione di quelli che dovevano essere in allora i commerci dei prodotti agricoli delle isole dei Caraibi nonché dei prodotti provenienti dalla Liguria che arrivavano a Santo Domingo via mare, rappresentazione non disgiunta da riferimenti a famiglie e/o persone che presumibilmente dovevano svolgere un qualche ruolo in materia (i Gheris, lo zio Luigi, il Sig. Canevaro).

Intorno al 1890 Bernardo investe somme considerevoli in immobili, terreni compresi, in particolare nell'ambito del Comune di Albissola



Brigantino "Luisita"

11,71 tonn. di portata varato nei cantieri Accinelli di Finale Ligure nel 1873. Il nome dell'imbarcazione, "Luisita", corrisponde a quello della figlia del Cav. Gian Battista Cambiaso, titolare della Compagnia di Navigazione omonima (mentre ad un brigantino a due alberi a palo della stessa compagnia era stato attribuito il nome "Ozama" che, oltre ad essere il nome del fiume che attraversa la città di Santo Domingo, veniva riferito come il nome di battesimo della sorella di Luisita).

Nel 1882 Bernardo sposa Luisita, che da Santo Domingo si trasferisce ad Albissola Marina. Dalla loro unione nasce nel 1883 Angelo Mario, che si spegne dopo 21 mesi; Luisita muore di parto quando nasce il secondogenito Italo, il 12 settembre 1887; pure questi avrà una vita brevissima (20 giorni).

La vicenda umana del piccolo Italo

Marina. Tuttavia egli continua, come dimostrano le lettere del cognato Cambiaso, ad essere coinvolto da quest'ultimo nelle attività della Compagnia di Navigazione –nel 1896 egli risulta ancora socio della medesima– e non solo, a giudicare dagli argomenti, in funzione della questione della dote di Luisita.

Negli ultimi anni dell'800 Bernardo costituisce una società di costruzione con la quale concorre anche all'aggiudicazione di pubblici appalti nel settore. La società realizzerà, tra le altre opere, nei primi anni del novecento la facciata della Chiesa Parrocchiale di Albissola Marina dedicata alla Madonna della Concordia, opera monumentale di particolare complessità –tenuto conto dei mezzi tecnici di allora– anche per il numero e le dimensioni dei blocchi di pietra di Verezzi dei quali essa si compone. Il lavoro, eseguito con successo, verrà inaugurato nel 1903.

Bernardo Gervasio, che è stato nominato Cavaliere dell'Ordine della Corona d'Italia nell'agosto del 1924, muore nel 1927 a causa di una polmonite.

Nelle lettere del periodo 1896-1897 si trovano riferimenti costanti al commercio dei prodotti delle isole, tra i quali lo zucchero ha un peso preponderante, ma anche il caffè e il rum, questi ultimi provenienti dalla zona di Bané (a proposito del rum, il Cambiaso non manca di far rilevare a suo cognato l'elevata qualità rispetto al rum normalmente in commercio).

Oltre a tali prodotti ricorrenti nella corrispondenza, una particolare attenzione viene prestata nelle lettere all'affare "argilla", ancora a livello sperimentale e per questo tenuto segreto; a seguito di quello che sarà l'esito di ripetute prove, da effettuarsi a mezzo confronti tra i campioni disponibili di tale materiale e "la collezione" del Cambiaso, quest'ultimo prenderà una decisione sull'invio di "...argilla in quantità che si possa sperimentare costi. (=Albissola)". Intanto chiede che gli venga fatto sapere come si dà la vernice e quali ingredienti si usano. L'argilla avrebbe dovuto servire per la produzione di ceramiche, prodotto che doveva riscuotere un notevole interesse per la qualità a Santo Domingo se il Cambiaso, quando parla in più punti delle sue lettere di carichi di ceramiche in arrivo nel porto, normalmente per quantitativi non elevati, ne assicura al Gervasio la

vendita, in un caso nonostante qualche scheggiatura subita durante il trasporto.

In altra lettera il Cambiaso, avendo saputo dal capitano di un bastimento americano col quale era arrivato da Curaçao che a New York si potevano acquistare bastimenti da 400 tonn. –di mezza vita ma in buono stato– per 4 o 5 mila scudi, chiede al Gervasio di informarsi sui prezzi correnti in Italia al riguardo, prezzi che risulteranno poi notevolmente più elevati.

Quello che emerge dalla lettura di questa corrispondenza, che presumibilmente è solo una piccola parte di quella all'epoca intercorsa, è l'esistenza di un rapporto fiduciario tra il Cambiaso ed il Gervasio, che doveva essere in qualche modo la prosecuzione di quello intrattenuto con quest'ultimo dal padre Gian Battista Cambiaso, anche nella memoria del rapporto affettivo, suggellato con il matrimonio, che aveva legato Bernardo a Luisita (uno dei figli che Bernardo avrà dalla seconda moglie verrà chiamato Luisito). Egli si sente moralmente impegnato a rispettare e a far rispettare la volontà del padre defunto per far acquisire al Gervasio la dote alla quale quest'ultimo aveva diritto, come risulta dalla corrispondenza con quest'ultimo dell'Avv. Juan Tomas Meja di Santo Domingo che assiste il Cambiaso per la successione del padre Gian Battista; impegno al quale egli intende tenere fede nonostante l'opposizione di un altro ramo della stessa famiglia, da lui identificato nei Perez (presumibilmente il nome del marito della sorella di Luisita), e questo in un contesto di sopraggiunte gravi difficoltà della situazione economica dell'isola quali rappresentate in conclusione dell'ultima lettera che Cambiaso scrive al cognato nel maggio 1897.

È interessante analizzare la personalità del Cambiaso attraverso i riferimenti che questi fa nelle sue lettere al Gervasio, del quale evidentemente si fida e con il quale

anche si confida, ai criteri ai quali egli intende ispirare i suoi comportamenti per le decisioni da assumere nella gestione della Compagnia della quale, alla morte del padre, è diventato titolare. Accanto a scelte spregiudicate in funzione del conseguimento di guadagni commerciali (parlando di carichi di vino, di provenienza dall'Italia, scrive una volta al cognato "se si potesse fa venire di quello di Asti e farlo passare per passito sarebbe un buon affare; qui si vende a due scudi la bottiglia di $\frac{3}{4}$ litro"), si trovano nelle sue lettere dei passaggi con richiami al senso di responsabilità aziendale che lo induce ad una valutazione prudente della situazione che gli si presenta di fronte, in funzione delle decisioni da assumere nell'interesse degli azionisti della Compagnia. Così, a proposito di possibili investimenti nel commercio dello zucchero, egli nel maggio 1896 scrive "...questo è il momento di fare un ottimo affare perché son sicuro che l'anno venturo lo zucchero manterrà ancora e bisogna approfittare; però ci vuol testa, buon senso almeno e fare le spese che si convengono, in una parola intendersi dell'affare e non credere né farsi illusioni che riescono sempre dannose agli azionisti". Allo stesso modo per l'affare sopramenzionato dell'argilla, a proposito del quale egli scrive "...vorrei fare degli esperimenti avanti di lanciarmi in una impresa o di fare una cattiva figura".

Leggendo le lettere del Cambiaso da Santo Domingo, e desumendo da esse il senso di quelle che dovevano essere le risposte del Gervasio, in quegli anni pendolare tra Albissola e Genova, si ha la sensazione che esista un ponte attraverso il quale si svolge un dialogo ininterrotto sul piano umano e aziendale, nonostante la distanza tra i luoghi e i tempi per attraversarla, tra due persone –ciascuna con il proprio ambiente familiare e lavorativo al contorno– che si conoscono a fondo. Questo dialogo consente oggi, a distanza di più di un secolo, a chi mette gli occhi nel suo svolgimento epistolare di intendere il modo di essere, e di confrontarsi con la realtà delle cose, di persone che appartenevano ad un mondo che aveva grossi problemi, soprattutto a livello di esposizione fisica agli elementi della natura, ma che aveva anche delle certezze, a livello di rapporti umani, alle quali fare riferimento.



Brigantino "Ozama"

Angelo Gervasio

NAVE SCUOLA GIORGIO CINI

del Cap. Giorgio Capellano

Nave goletta costruita nel 1896 nei cantieri navali Dubigeon, Chantenay sur Loire Nantes con il nome di Belem (Scafo in ferro; Lft: 58.00 m.; L scafo: 51.00; Largh: 8,80; Imm.: 4.50; H. Alb. Maestro: 35.00; Tsl: 507.00; Belem: 568.00).

Adibita al trasporto di merci e passeggeri su rotte atlantiche con carichi di cacao dal Brasile e poi, dal 1900, al traffico con le colonie francesi dalla compagnia H. Fleuriot.

Acquistata nel 1914 dal Duca di Westminster e trasformata in yacht.

Acquistata nel 1921 dal magnate della birra A. Guinness, ribattezzata Fantome II e motorizzata con due motori e due eliche a quattro pale.

Acquistata a fine 1951 dal Conte Vittorio Cini per la fondazione Giorgio Cini di Venezia ed adibita a nave scuola per crociere estive degli allievi nautici italiani e per i marinaretti dell'Istituto Scilla.

Disarmata nel 1965 e sostituita dalla M/n Giorgio Cini.

Negli anni '70 ritornata alla Francia grazie all'interessamento di alcune persone colte e di buon gusto che con il finanziamento di casse di risparmio francesi avevano deciso di riportare in patria le belle navi ivi costruite. Nuovamente trasformata, modernizzati i motori, sostituite le vele auriche con le vele quadre sull'albero di maestra ed adibita con il nome di Belem a nave scuola della marina militare francese.

Di base a Nantes, durante i mesi estivi offre crociere a chi desidera perfezionarsi o sperimentare il magico mondo della vela.

A BORDO DELLA N/S GIORGIO CINI

Inizi di luglio 1955, arriva la lettera dall'istituto Leon Pancaldo con la notizia che posso imbarcare a La Spezia per una crociera di un mese sulla N/s Giorgio Cini.

Tanto entusiasmo e qualche timore, contatti con Lorenzo a Savona, anche Lui della partita, per chiarire tutti i dettagli e poi via, il 14 agosto in treno a La Spezia.

Bellissima! Non ho mai visto nulla di simile.

La mia unica esperienza di mare è il gozzo dell'amico Celso, spiaggia dei bianchi a Finale, e così all'arrivo in banchina rimango senza parole. Affronto la passerella con timore, messi i piedi a bordo mi ritrovo semibalzubente, goffo, odo chiaramente il commento di colui che ribatteremo poi il mitomane, imbarcato qualche ora prima ed allievo di un nautico del levante: eccone un altro sceso dai monti.

Inizia così la mia, la nostra esperienza su quella nave. Quel giorno sono sceso alcune volte a guardarla dalla banchina, prora, poppa: è veramente bella, una linea gentile e filante, tre alberi altissimi. Non ho mai visto niente di simile.

Partenza, si assiste alla manovra senza intralciare, si fanno le prime conoscenze, i primi tentativi di socializzazione e così scopri che, almeno i primi giorni, esistono i clan, gli allievi a gruppetti di quattro o cinque a seconda del nautico di appartenenza e che, ognuno appartiene al nautico migliore d'Italia.

VITA DI BORDO

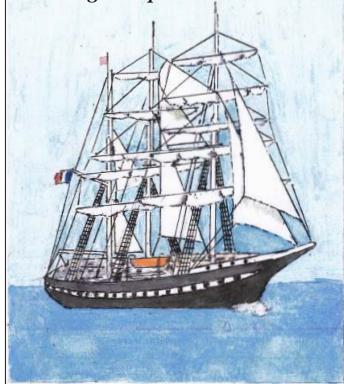
Ci viene spiegato tutto, turni di guardia: per noi di coperta vedetta, timone e guardia; orari dei pasti, rizzaggio delle amache nel locale molto ampio che sarà la nostra casa e, a seconda dell'ora, dormitorio ristorante, studio e sala di ritrovo.

Inizia la navigazione, mare calmo per fortuna e prima esperienza con il cibo.

È veramente buono: colazione, panino alle 10, pranzo, merenda e cena e poi, per chi fa guardia di notte focaccia e pizzette. Quasi tutti noi, abituati solo alla cucina della mamma siamo piacevolmente sorpresi, il mugugno non esiste e poi, ammettiamolo francamente: gli unici ristoranti che conosciamo sono quelli delle stazioni ferroviarie, non come avventori, ma li vediamo tutti i giorni dal treno andando e tornando da scuola. La navigazione continua, i porti si susseguono e noi, quando è possibile, scappiamo a terra e camminiamo avanti e indietro e ci incontriamo tutti: siamo unici, felici e squattrinati. In media abbiamo una macchina fotografica ogni dieci ragazzi e, quindi, le foto di allora sono molto rare. In base alla mia esperienza dei primi giorni a bordo, poi, mi rendo conto che negli istituti nautici i figli di papà non esistono o sono rarissimi. La moneta corrente non è la lira ma il desiderio di averne qualcuna.

Oltreoceano, negli USA sono i tempi di Marilyn, di James Dean, della gioventù bruciata: auto enormi e primi sballi. Noi al contrario siamo la gioventù della bici di seconda mano, ma ci va bene così siamo sulla nave più bella al mondo.

N/s Belem in un acquerello di Giorgio Capellano



N/s Belem come si presenta attualmente



N/s Giorgio Cini a Porto S. Stefano



I porti si susseguono, e che porti: in due crociere visitiamo Marina di Campo rada, Porto S. Stefano, Castellammare di Stabia, Tripoli, Atene, Zelenika, Trieste e, per ultimo, Venezia e poi treno per casa e ritorno a scuola. Conosco giovani come me che faranno il mio mestiere. Ricordo volti e nomi e paesi di provenienza: Cassano Spinola, Camogli, Viareggio, Luco Mugello, Roma, Quartu S. Elena, Minturno, Sciacca e tanti altri. Il mio ricordo più bello però è quello dei marinaretti del Scilla, giovani poco più che bambini nelle loro divise candide di marinaio, in confronto a noi sembrano già professionisti del mare. A bordo tutto fila liscio, nessun problema fra noi, nessuna discussione. Ancora oggi mi chiedo chi fosse il responsabile alla disciplina: non lo abbiamo mai visto in azione.

Il Comandante Cap. Emerico S. è per noi il meglio che si possa trovare. Alto, magro, capelli bianchi, veneziano: siamo tutti convinti che discenda da qualche importante famiglia di Dogi. Non lo vedi quasi mai, appare all'improvviso, un sorriso ed una battuta ironica e poi scompare. Il I Ufficiale di Porto S. Stefano è sempre calmo e rilassato; un gran paio di baffi neri e la tipica aria dei toscani, ti racconta qualsiasi storia e te la fa sembrare vera.

A bordo abbiamo il Cappellano, per noi è il parroco della nave e ci accompagna a terra quando ci sono gite organizzate. E poi abbiamo anche il medico, mai visto all'opera per fortuna. Il nostromo fisicamente



sembra la fotocopia del Cte Emerico, ci parla entusiasta della sua nave, della manovra delle vele, di come si possa stringere il vento sino a 70 gradi e poi, vista la platea e certi sguardi cretini, si stringe nelle spalle e torna alla sua occupazione.

Ho notato da qualche giorno uno dei nostri che gira con un quadernetto tascabile e prende appunti continuamente, nessuno sa cosa contenga la sua agenda. Una sera si sente un fragore di risate salire dai nostri appartamenti, un ronzio seguito da un

fragore, così per qualche tempo, a ripetizione. Sono di vedetta ed il I ufficiale mi manda a controllare gli eventi. Il 2° cuoco, sosia di Serge Reggiani, seduto ad un tavolo con il quadernetto in mano che legge, il mitomane di fronte a lui tutto rosso ed una banda di scellerati che urla e sghignazza dopo ogni frase. Scopriamo così il tenore dei suoi appunti: è tutto al di là di ogni esagerazione e lui è al centro di tutti gli eventi. È la sua unica colpa, oltre quella di aver dimenticato la sua agenda su di un tavolo. A bordo abbiamo anche un intellettuale, uno di noi. È imbarcato con sei o sette libri, li offre ogni tanto in lettura ma non sempre riesce a piazzarli. È molto colto, si vede che quello è il suo mondo e non capisco perché frequenti un istituto nautico ma non glielo chiedo. Ti ringrazio caro amico, grazie a te ho conosciuto Saroyan e Pavese e capito che un buon libro è cultura oltre che un grande passatempo su di una nave.

Vi ho narrato parte della mia esperienza a bordo della Giorgio Cini. Due crociere estive 1955 e 1956, in entrambi i casi imbarcato adolescente con il completo bianco immacolato e sul petto la scritta Istituto Nautico Savona e sbarcato con una esperienza in più ed il completo divenuto grigio chiaro. Mi capita a volte di pensare al nostro mecenate il Conte Vittorio Cini: un grand'uomo.



**Foto curiosa di Giorgio Capellano:
Caccia antisom in rada - Busan, Korea - Anno 1985**