

**“Gli aforismi di capitan Schiaffino” di Pro. Schiaffino,  
Nuova Editrice Genovese, Genova, 2011, pp. 144**

*(intervento dell'avv. G. B. Roberto FIGARI presso il Museo Marinaro di Camogli sabato 5 settembre 2015)*

Buonasera a tutti.

Ringrazio sia il padrone di casa, capitano Bruno Sacella, attuale direttore del Museo, sia l'autore del libro che presentiamo, capitano Prospero Schiaffino, precedente direttore del Museo, per avermi invitato a parlare in questa sede che - come entrambi ben sanno - mi è particolarmente cara.

Il libro di cui ci occupiamo stasera è uscito verso la fine del 2011 - cioè quasi quattro anni fa - presso una piccola casa editrice genovese che è attiva ormai da molti anni, con le consuete alterne fortune, nel panorama editoriale del nostro capoluogo.

Per meglio intenderci, è la casa editrice che ha realizzato nel 1991 per conto della benemerita Società Capitani & Macchinisti Navali la ristampa anastatica del famoso libro di Gio. Bono Ferrari **“Camogli. La città dei mille bianchi velieri”**.

E' difficile metter mano alla pubblica presentazione di un libro già uscito da qualche anno, già letto e recensito, se si vuol dire qualcosa di originale, di sensato e di serio.

Ma è ancora più difficile pretendere di intervenire ad un incontro come quello di stasera per presentare un libro il cui autore dichiara fin dalla prima riga - riferendosi ad esso - che *“è quasi impossibile trovare qualche motivo, sarebbe meglio dire scusante, per aver scritto un miscuglio impossibile di dati e di fatti non si sa quanto veri, o inventati, o copiati..”*.

E, in effetti, con una simile confessione l'autore spiazza qualunque intento critico e soprattutto si fa astutamente perdonare in anticipo tutto quanto possa, nel corso della lettura, ingenerare - talora legittimamente - confusione o sospetto nel lettore avveduto o documentato.

Non siamo però in giudizio e non son certo qui oggi in veste di difensore per offrire una giustificazione dell'opera dell'autore, il quale resta sì davanti a noi tutti l'unico responsabile di ciò che ha scritto, ma che non corre il rischio di una sanzione diversa dalla pur sempre prevedibile quanto inoffensiva incomprendimento dei suoi lettori.

Del resto non è certo questa l'opera prima dell'autore, del quale ricordiamo **“Il comandante Tolla e altri racconti”**

(Nuova Editrice Genovese, Genova, 1992, pp.160),

**“Affavore. Sogni, ricordi, racconti”**

(Nuove Editrice Genovese, Genova, 1999, pp.152),

**“I viaggi transoceanici di Capitan Schiaffino”**

(Nuova Editrice Genovese, Genova, 2002, pp.144),

**“Quando il mare racconta in prima persona”**

(MeCa, Recco, 2005, pp.150).

Il volume di cui ci occupiamo oggi conta centoquarantaquattro pagine di testo, di cui una brevissima prefazione di Silvio Ferrari (pag. 5); una breve presentazione dell'autore (pagg.9 -10); un capitolo dedicato all'aforisma come genere, con esempi in lingua genovese e non (pagg.11 - 24), in cui l'autore chiarisce subito che molti di questi aforismi sono genuini risultati di suoi pensieri, ma che molti altri sono stati da lui *“sentiti in giro o letti su qualche romanzo”* e che di questi ultimi egli si è “senza alcun pentimento” appropriato, ringraziandone peraltro – sebbene “sottovoce” – tutti.

Segue un capitolo intitolato “Divagazioni sul tema”, dove in una sorta di personalissimo zibaldone vengono mescolate dall'autore reminiscenze, riflessioni ed un'ampia antologia d'aforismi in genovese, con illustrazioni in bianco e nero ed anche da due a colori (pagg.25 - 44); un capitolo dal titolo “Camogli oggi” - peraltro assolutamente fuorviante - in cui si alternano, anch'esse impreziosite da qualche immagine in bianco e nero e da due a colori, altre reminiscenze di terra e di mare dell'autore, intercalate da un'altra copiosa raccolta d'aforismi (pagg.45 – 78): qui ho trovato un aforisma - e sarà l'unico che cito stasera - che deve indurre a seria riflessione tutti quanti (e naturalmente comprendo nel novero anche me stesso...!) più o meno facilmente peccano di penna: *“Un libro curioso sarebbe quello che non contiene bugie”*.

E' un aforisma da tener sempre presente specie quando si scrive di storia, anche se solo di storia locale, che per tanti può sembrare una sorta di “storia minore”, ma che poi, a ben vedere, tanto minore non è!

Seguono poi “Genova vista da Attilio Mangini – i disegni di un grande amico amante di Genova”, in cui è rievocata la prima collaborazione editoriale dell'autore con quell'artista (pagg.79 - 84) ed “Omaggio all'amico Attilio Mangini (Genova, 1912 – 2004)”, nel quale sono presentati principalmente disegni già apparsi in due precedenti volumi sempre di Pro. Schiaffino, cioè **“Parlar camallo. Usi e costumi nel porto di Genova”** (Genova, Sagep, 1983, pp. 64 ) e **“Parlar marinaio. Ricordi provenienti dal parlar di bordo”** (Genova, Nuova Editrice Genovese, 1985, pp. 96), con brevi didascalie esplicative (pagg. 85 - 134).

Chiude il tutto un'appendice intitolata “Per non dimenticare...”, che riporta l'articolo “I Lloyds di Camogli” di Gianni Caratelli apparso sul n.3 dell'ormai lontano 1968 della rivista “La Casana”.

Come promesso dalla locandina che ha annunciato questo nostro incontro, si dovrebbe parlare qui “non solo di sentenze e massime, ma anche tanta storia tradizione camogliese”.

E come abbiamo già chiarito son qui non certo come avvocato, ma solo perché invitato –

unitamente all'amico Alessandro Pellegrini – in qualità di “storico”.

Anzi colgo l'occasione per dire che preferisco esser definito “cultore di storia locale”, non fosse altro perché ritengo per me tale qualifica meno impegnativa.

Posto dunque che non son certo titolato a parlare di “sentenze e massime”, cercherò di indirizzare la Vostra attenzione sulla “storia camogliese”.

Anche se questo non può definirsi in senso proprio un libro di storia, né lo stesso autore sembra particolarmente interessato a passarlo per tale, attesa la quasi sistematica sua indifferenza all'adozione di un qualche metodo storico.

E tale suo disinteresse si manifesta attraverso distrazioni, elusioni, imprecisioni ed indeterminazioni che non sapremo mai quanto accidentali e quanto volute.

E' piuttosto un centone di ricordi – oltre che appunto una raccolta di aforismi – che, accavallatisi nella mente dell'autore, da questi ci vengono liberamente riproposti, inframezzando senza alcuna particolare preoccupazione momenti delle sue vicende personali, stralci di letture, brandelli di conversazioni, ricordi di lavoro, che spesso, ma non necessariamente, hanno a che fare con Camogli.

E poiché non sta mai bene anticipare troppo nel dettaglio i contenuti del libro che si presenta (altrimenti gli ascoltatori più attenti potrebbero anche fare a meno di acquistarlo...), ho pensato di trarre da esso qua e là solo degli spunti per fare qualche digressione appunto nella storia camogliese, lasciando poi ai lettori di scoprire quel che racconta l'autore.

Una particolare attenzione intendo quindi innanzitutto dedicare alla copertina di questo volume, che riproduce – in tinta seppia – un particolare di un più ampio acquerello del pittore francese Eugène Ciceri (1813 – 1890), raffigurante il porto di Camogli.

E' un'interessante veduta da ponente - con una prospettiva decisamente un po' forzata - in cui si riconoscono facilmente da sinistra verso destra la parrocchiale di san Michele di Ruta, il santuario di Nostra Signora del Boschetto e l'Isola con la parrocchiale di Santa Maria Assunta ed il Castello, mentre un dettaglio curioso si impone all'osservatore attento, cioè la piccola costruzione sull'alto del monte di Portofino, presumibilmente l'antica stazione del semaforo (o telegrafo) che diede in seguito il nome alla località.

Nel porticciolo - che ospita alcuni piccoli bastimenti - è visibile il braccio normale costruito nel 1824 e, a proposito del nostro porto, non posso esimermi qui dal ricordare l'ampio lavoro di Alessandro Pellegrini intitolato appunto “*Napoleone e il porto di Camogli*” pubblicato nel 2004 negli atti del Convegno di studi storici in occasione del 125° anniversario del conferimento del titolo di città al Comune di Camogli.

Questa della copertina è un'immagine suggestiva, che ricorda anche un dipinto ad olio di autore ignoto - già facente parte di una collezione privata camogliese e di cui ho purtroppo perso le tracce - da me pubblicato nel 1983, che presenta una consimile inquadratura.

L'immagine riportata in copertina è stata presumibilmente tratta da una ormai rara pubblicazione che, arricchita da una presentazione di Eugenio Montale, era stata edita nel 1970 dal Banco di Chiavari e della Riviera Ligure in occasione della sua fondazione.

Quell'istituto bancario – all'epoca assai ben radicato in terra di Liguria ed ancora ben lungi dal ritrovarsi controllato da quelli che qualcuno definì “i leitée de Lodi” – aveva infatti riprodotto un intero album di acquerelli opera di Ciceri, illustranti in tutto trentuno suggestivi scorci della nostra Riviera di Levante, da Quinto a Sarzana.

Eugène Ciceri - è bene ricordarlo in questa sede - era stato anche l'autore di incisioni riproducenti episodi della spedizione militare anglo-francese in Crimea, alla quale intervenne - su esortazione del primo ministro Cavour - anche il piccolo regno di Sardegna ed in occasione della quale l'economia marittima camogliese ebbe irripetibili occasioni di crescita.

Non è questa la sede per soffermarci sulle origini di quella guerra: basti ricordare che la contesa scoppiò tra Russia e Turchia e che Gran Bretagna e Francia, volendo tenere lo zar fuori dal Vicino Oriente, si allearono col sultano.

L'intervento sardo-piemontese fu poi - come detto - un raffinato espediente di Cavour per inserire al meglio il piccolo regno subalpino nel gioco delle grandi potenze.

Lo stesso Cavour, durante la discussione alla Camera sulle convenzioni con l'Inghilterra per l'intervento in Crimea, a chi gli faceva presente - per dissuaderlo dall'entrare in guerra con la Russia - che i negozianti liguri avevano già investito milioni per accaparrarsi il prossimo raccolto di grano russo, rispose malizioso che *“i capitani mercantili genovesi già da lungo tempo hanno dichiarato la guerra alla Russia, poiché in gran numero hanno noleggiato le loro navi alle potenze occidentali belligeranti e stanno da più mesi nei porti del Mar Nero”*.

E se è vero che la partecipazione del regno di Sardegna alla guerra di Crimea pose utili premesse all'unificazione d'Italia, è ancor più vero che l'impegno dei camogliesi nel supporto logistico a quella spedizione risultò determinante, così come lo stesso Cavour ebbe a riconoscere.

Alcuni capitani ed armatori camogliesi si fregiarono infatti - alla fine della guerra - di decorazioni inglesi e francesi, oltre che sabaude.

Ma il più bel riconoscimento lo ebbero forse proprio tutti insieme da Cavour che, rivolgendosi all'industriale senatore Bombrini, pare abbia detto: *“Se i servizi per le truppe di Crimea sono*

*andati così bene, il merito è di quei diavoli di camogliesi che hanno saputo donare al Piemonte una vera marina mercantile”.*

E ne valse la pena, dal momento che certi noli, come quelli per il trasporto di munizioni, garantivano in un viaggio di andata e ritorno utili pari al totale valore del bastimento impiegato, con rendite del 65% sul capitale investito nelle carature.

Non furono infatti motivazioni patriottiche, o d'alta politica, a muovere i camogliesi, bensì l'esigenza di mettere comunque a profitto, al miglior profitto, la loro consolidata conoscenza delle rotte del Levante, l'esperienza secolare dei loro capitani, la versatilità d'uso e di manovra del loro naviglio.

In quegli anni Camogli aveva già raggiunto un notevole grado di prosperità, che venne consolidata dall'attuazione e dallo sviluppo di quell'importante iniziativa – inizialmente suggerita da un armatore della vicina Recco, ove peraltro l'idea non trovò seguito – che fu l'Associazione di Mutua Assicurazione Marittima Camogliese, fondata il 20 marzo 1853 e destinata ad operare fruttuosamente per oltre un trentennio.

Riservata ai soli camogliesi, l'associazione - che nel 1855 assicurava ben centoquarantatre bastimenti, per più di ventitremila tonnellate complessive e per un valore totale di oltre tre milioni di lire - consentì per ben sette lustri un contenimento dei rischi reali d'esercizio dell'impresa marittima ed una maggiore disponibilità di capitale libero per gli armatori locali.

Si racconta che nel nostro piccolo porto *“si armava e si calafatava di giorno e di notte, ...al chiarore... di due barili di pece, acceso uno sulla punta del molo e l'altro al centro della piazzetta della calata”* per sfruttare al meglio il tempo disponibile.

Gli armatori di Camogli trasportarono in Crimea di tutto: truppe, cavalli, ma soprattutto merci varie, munizioni, vettovaglie, artiglieria.

Del resto gli inglesi avevano noleggiato solo delle grandi navi, il cui carico richiedeva molto più tempo che se la stessa quantità di materiale fosse distribuito su un maggior numero di bastimenti di minor portata.

Lo stesso Cavour aveva potuto rendersi conto dell'utilità del nostro naviglio, così come della maggiore versatilità ed operosità dei nostri equipaggi rispetto a quelli britannici.

La loro grande conoscenza di quelle rotte consentiva poi che spesso un loro bastimento effettuasse l'andata e il ritorno nello stesso tempo in cui un altro bastimento effettuava la sola andata e la scarica.

I loro viaggi venivano organizzati in convogli, squadre da dieci o quindici velieri, che si davano appuntamento all'inizio dell'Egeo e da lì proseguivano di conserva nell'arcipelago, infestato dai pirati, e quindi per gli stretti, dopo i quali era l'insidia delle navi russe.

Astuzie, colpi di fortuna, sciagure e gesti di coraggio sono retaggio dei discendenti di quanti presero parte ai viaggi della Crimea, la cui memoria è stata in taluni casi perpetuata solo dagli scritti di Gio. Bono Ferrari.

Dopo la discussa partecipazione alla guerra di Crimea, il generale sviluppo della marina mercantile del regno sardo-piemontese - il cui fulcro era nel porto di Genova - fu dunque indubitabile.

Ma a ben vedere la realtà economica che – durante e dopo quell'esperienza bellica – seppe conseguire i maggiori benefici fu proprio l'armamento mercantile di Camogli, che giunse all'unificazione nazionale con una flotta di tutto rispetto, dopo aver investito in nuove costruzioni buona parte dei profitti ottenuti proprio durante la campagna di Crimea, ponendo così le solide basi di quella che divenne la marina mercantile del regno d'Italia.

E l'aver parlato - partendo dalla copertina del libro - di quella ormai rara pubblicazione commemorativa, mi porge anche il destro per ricordare come il Banco di Chiavari risulti avere una sua agenzia a Camogli almeno fin da 1918.

In realtà il Banco di Chiavari iniziò ad invadere – per così dire – la piazza camogliese dopo l'ingloriosa conclusione delle esperienze bancarie camogliesi: il Banco Bertolotto, la Banca Operaia Marittima e la Cassa di Sconto.

Anzi, il Banco di Chiavari - prima di erigere negli Anni Trenta del secolo scorso un proprio edificio nella nostra città - occupò per anni proprio l'originario ufficio del Banco Bertolotto in via xx settembre, proprio là dove oggi ha sede la Croce Rossa.

Il Banco Camogliese F. Bertolotto & C. fu costituito come società in accomandita semplice il 27

novembre 1870 con un capitale iniziale di lire 800.000 suddivise in 400 partecipazioni di lire 2.000 ciascuna.

Il capitale sociale fu quindi elevato, a far tempo dal 30 dicembre 1871, a lire 1.500.000 con l'aggiunta cioè a quello iniziale di lire 700.000 divise in 700 partecipazioni da lire 1.000 ciascuna.

Di sentimenti liberali, massone come molti patrioti del Risorgimento, amico Giuseppe Garibaldi, Fortunato Bertolotto era stato nominato cavaliere della Corona d'Italia e, grazie anche alla sua notorietà come imprenditore, eletto sindaco di Camogli.

Con l'avvento del sindaco Bertolotto detto "Barbin" la sinistra liberale andò al potere nel 1874 a Camogli, ancor prima che ciò accadesse a Roma con il ministero di Agostino Depretis.

Ma al sopraggiungere della congiuntura internazionale del mercato dei noli, non bastò certo a risollevarne le sorti della nostra marineria il pubblico riconoscimento di Garibaldi all'industriosità camogliese racchiuso nella dedica della fotografia da lui donata al cavalier Bertolotto "*All'III.mo Sindaco di Camogli paese modello*" , conservata proprio in questo Museo.

Con il senno di poi, l'edificazione del Palazzo Municipale nel 1874, la fondazione dell'Istituto Nautico nel 1875, l'inaugurazione del Teatro Sociale nel 1876, il conferimento al Comune del titolo di Città nel 1877, sembrano tutti segnali di una dignità civile tesa ad affrettare i tempi del proprio riconoscimento prima che vengano meno le premesse economiche della sua affermazione.

La marineria velica - come ben sappiamo - non scomparve dall'oggi al domani: occorsero un paio di decenni almeno perché la contrazione si manifestasse in modo palese all'esterno degli ambienti marittimi ed in Italia solo nei primi anni del XX secolo la stazza netta delle navi a vapore superò quella dei velieri.

Il 22 aprile 1877 – preso atto delle condizioni di fatto quasi fallimentari dell'istituto - l'assemblea dei soci deliberava la liquidazione del Banco Camogliese Fortunato Bertolotto & C. ed il 9 giugno 1878 gli stralciari incaricati presentavano all'assemblea stessa una relazione che lascia

intendere come il danno gravissimo in un primo tempo paventato fosse comunque minore del previsto.

Infatti, anche per l'onestà e correttezza del socio gerente – cioè di Fortunato Bertolotto, che vi profuse tutto il proprio personale patrimonio – la liquidazione si risolse, sebbene funestata da alcuni strascichi giudiziari, in modo meno disastroso di quanto non fosse in un primo tempo apparso agli azionisti.

Sulla scia delle iniziative finanziarie – talora troppo disinvolute, se non indirizzate verso la temerarietà – avviate con l'esperienza del Banco Bertolotto, l'ambiente economico camogliese non restò insensibile alla lusinga di questa forma di capitalismo e vide sorgere almeno altre due banche locali.

Vita in verità ancor più breve del Banco Bertolotto ebbe la Banca Operaia Marittima Camogliese, fondata come "società anonima" con un'evidente impronta radical-progressista il primo maggio 1873 e quindi approvata con regio decreto.

Essa fu liquidata dopo soli tre anni di attività, in coincidenza con un momento apicale delle costruzioni navali ed una improvvisa crisi di liquidità.

Di essa ci resta lo statuto, qualche titolo di partecipazione azionaria e soprattutto dei curiosi "buoni di cassa", oggi esposti in questo Museo.

Allo stato attuale abbiamo ancor meno notizie sulla vicenda della Cassa di Sconto Camogliese, che fu attiva verso la metà degli anni Ottanta dell'Ottocento e della quale conosciamo per ora solo una frammentaria documentazione, conservata anch'essa in questo Museo.

E così, solo partendo dalla copertina, vi ho già parlato del nostro porto, della campagna di Crimea e delle banche di Camogli: leggendo il libro di Pro. Schiaffino con attenzione, potrete trovare tanti altri spunti per approfondire altrettanti temi di storia locale...

Questo non è però - e spero, nel ribadirlo, di non deludere le aspettative qualcuno dei presenti -



un vero e proprio libro di storia di Camogli, quanto piuttosto un condensato di annotazioni e di riflessioni non solo linguistiche (appunto attraverso questi aforismi), ma anche etiche, nel senso più ampio e classico del termine.

Camogli ieri ed oggi, la sua gente, i capitani, Genova, le navi, il porto: tutto ciò per l'autore è forse solo un pretesto per parlarci un po' di sé e di ciò che egli è stato, di ciò che egli ha conosciuto e di ciò che egli ha amato.

Finita la lettura, si ha infatti la sensazione di aver ascoltato un racconto.

Ma, al tempo stesso - di aver accettato un nolo impegnativo, perché capitan Schiaffino, senza neppure troppo darlo a vedere, ci ha affidato un prezioso carico: un po' della sua lunga esperienza di vita.

Grazie dunque a lui per la fiducia che ci ha dimostrato ed a Voi tutti per la pazienza.

*Avv. G.B. Roberto Figari (9/2015)*