



Nel Belgio, quando si dice porto, normalmente si intende Anversa e non c'è niente di strano, si tratta di uno dei più grandi e importanti scali del mondo. Per arrivarci, le navi devono percorrere ore di navigazione sul fiume Schelda le cui rive sono territorio olandese eccetto per la parte finale. *(english, french, portuguese, flamish below)*

Gli approdi di Anversa si dividono fra quelli nuovi, lunghi chilometri e creati per le grandi navi di ultima generazione, con grandi pescaggi e quelli più convenzionali per raggiungere i quali si devono passare sistemi di chiuse.

Il porto di Zeebrugge invece si trova lungo la costa del Mare Del Nord. E' più piccolo di Anversa ma per arrivarci non c'è bisogno di canali. Mentre gli approdi di Anversa sono vicini alle grandi vie di comunicazione europee incluso quelle fluviali, i moli di Zeebrugge hanno per sfogo soltanto la via attraverso il collo d'oca delle ferrovie locali e solo un'autostrada mal raggiungibile (per ora) per il traffico portuale.

I piloti che lavorano nella zona sono belgi e olandesi. Gli uni perchè la stazione di imbarco lato ovest si trova in acque belghe come belghe sono le destinazioni di Zeebrugge, Anversa e Gent. Gli altri perchè il fiume Schelda col suo estuario, oltre che la destinazione di Vlissingen e la stazione di imbarco lato est, sono acque olandesi.

Zeebrugge significa letteralmente "Marina Di Brugge", a sua volta Brugge (più conosciuto come Bruges) vuol dire "ponte" in fiammingo.

{swf}knokke|500|500|1{/swf}

Immagine di Knokke Le Zoute/Pictures of Knokke Le Zoute (photo by Capt. G.C.Lemmi)

Secoli fa la situazione era diversa.

Nel 1500 la Toscana soprattutto, ma anche il resto della penisola italiana importavano la lana

grezza dall'Inghilterra usando, in genere, il porto di Genova oppure Livorno (che era stato costruito apposta). La lana veniva trasformata in tessuto e veniva riesportata in tutta Europa. Inoltre da Lucca partivano quantità di costosissima seta. Dalle Fiandre invece si esportavano, fra le altre cose, i famosi arazzi. Dietro agli scambi commerciali c'erano naturalmente le banche d'affari. I Genovesi e i Fiorentini di banche ne avevano molte. Solo nel capoluogo toscano ce n'erano 80. La più famosa e forse la più ricca era la banca della famiglia Medici che aveva molte agenzie nelle città europee più importanti e filiali a Venezia, in Svizzera e a Londra. Ma la filiale più importante dei Medici era quella di Bruges perchè era là che avveniva il maggior scambio di merci. Da quella filiale fiamminga dipendevano tutte le altre a nord delle Alpi e questa prendeva ordini solo dalla sede centrale di Firenze. Sulle banchine del porto di Bruges c'era un impressionante volume di traffico.

Grazie ai banchieri che costruivano sontuosi edifici per gli affari e per le loro dimore, grazie ai mercanti e agli industriali che facevano altrettanto ma soprattutto grazie al governo locale che si ingrassava con le tasse, la città di Bruges, lungo i suoi numerosi canali interni, si arricchì di palazzi bellissimi, sia pubblici che privati, di chiese, monasteri, mercati, torri, campanili, scuole, ospedali. La bellezza dell'architettura, i ponti sui canali (si è già detto che Brugge significa "ponte") giustificarono l'appellativo di "Venezia del Nord".

Poi si verificò l'imponderabile.

Le correnti marine, forti per la vicinanza alla Manica e per la latitudine, insabbiarono irrimediabilmente l'entrata delle vie d'acqua dal Mare Del Nord alla città.

Per Bruges fu l'inizio del decadimento. Le zone delle fabbriche rimase nelle Fiandre ma si spostò negli anni verso Gent (altro porto fluviale ma non insabbiato) e soprattutto verso Anversa.

Sparirono le strutture portuali e chiusero molte banche.

Ma come si vedrà, tutto il mal non vien per nuocere.

Fu costruito il porto di Zeebrugge che dista 15 chilometri dalla vecchia città e che per molto tempo servì solo per la pesca (i famosi gamberetti grigi) e per i traghetti con l'Inghilterra.

Durante la seconda guerra mondiale i tedeschi lo usarono come base per i loro sommergibili. Questa volta l'imponderabile si verificò sotto forma di esplosioni.

I bombardamenti degli alleati interessarono le zone industriali, i porti. Per fortuna a Bruges ormai non c'era niente da bombardare.

Ed è per questo che la città offre intatta la sua architettura all'ammirazione di chi la vive e di chi la visita. Senza dubbio è una delle più belle piccole città del mondo. Se ne sono accorti tutti e nel dopoguerra è nata la nuova industria: IL TURISMO.

{swf}bruge|500|500|1{/swf}

Immagini di Bruges/Pictures of Bruges (photo by Capt. G.C.Lemmi)

Le navi da crociera fanno scalo a Zeebrugge e vomitano ogni anno mezzo milione di persone a

vedere le romantiche case lungo i canali, a comprare cioccolato (le praline di Bruges sono le migliori del globo) a fare fotografie ai palazzi e alle statue, ad ammirare la Madonna di Michelangelo.

Adesso gli abitanti hanno molta occupazione lavorativa nei negozi turistici, nel restauro specializzato nell'architettura storica e nelle opere d'arte (aziende di Bruges hanno eseguito il restauro del santuario degli affreschi di N. Signora delle Grazie a Chiavari). Oggi sono pochi i preti a presidiare le innumerevoli chiese della città e non ci sono più le "beguines" nel Beguinage. I merletti d'arte che si producevano in loco adesso ancora si vendono ma sono fatti probabilmente in Cina.

E' sparito lo storico chiosco di patate fritte che si trovava nella "Grand Place" da secoli ma sono apparsi i noleggiatori di biciclette indicati da scritte multilingue (incluse Cinese e Giapponese).

Oltre al giro di Bruges con la barchetta lungo i canali si può fare una mini crociera sui canali lungo le Fiandre fino alla storica cittadina di Damme, vicino al confine Olandese.

Esiste persino una escursione per curiosare nella zona di Knokke Zoute, famosa per le ville dei belgi più ricchi, per l'esclusivo shopping center e per la spiaggia sul Mare Del Nord.

Il porto di Bruges non esiste dunque più, ma nessuno lo rimpiange.

CSLC Giuseppe Casini Lemmi (6/2012)

Bruges, a disappeared port

In Belgium, when people speak about a port, they normally mean Antwerp. Not surprising as it is one of the largest and most important ports in the world. To get there, ships have to travel for hours along the Schelde River whose banks are Dutch territory except for the final section. The docks of Antwerp are divided between the new ones created for large ships of the last generation which are miles in length with deep drafts and the old ones. To reach the old ones, it is necessary to transit a system of locks.

The port of Zeebrugge is located along the coast of the North Sea. It is smaller than Antwerp but there are no locks. While the docks of Antwerp are close to major roads and to European rivers, the docks of Zeebrugge are not yet well connected. The port pilots that work in the area are Belgian and Dutch because the west boarding station is located in Belgian waters while the east station is in Dutch waters. Zeebrugge literally means "Brugge by the sea" while Brugge (also known as Bruges) means "bridge" in Flemish.

Centuries ago, the situation was much different. In 1500, Tuscany, and other areas of the

Italian peninsula, imported raw wool from England using the ports of Genoa or Livorno (which had been built for this purpose). The wool was made into fabric and re-exported throughout Europe. From Lucca, large amounts of expensive silk were exported. From Flanders, tapestries among other things were sent to the south. Banks, of course, had a lot of business with all of this commercial traffic. The Genoese and the Florentines had many banks. In the Tuscan capital alone, there were 80. The most famous and perhaps the wealthiest belonged to the Medici family. Their bank had many agencies in major European cities and branch offices in Venice, Switzerland and London. But the most important of the Medici banks was in Bruges because the greatest exchange of goods was taking place there. All of the Medici offices located north of the Alps were dependant on the Flemish branch which took orders from the Florence headquarters only. On the docks of the port of Bruges, the volume of traffic was impressive.

Thanks to the bankers who built lavish buildings for business and homes; thanks to the merchants and industrialists who did the same; but mainly, thanks to the local government that was fattening with taxes ... the city of Bruges, along its many internal channels, was enriched with beautiful buildings, both public and private ... churches, monasteries, markets, towers, steeples, schools and hospitals. The beauty of the architecture and the bridges over the canals (we have already said that Brugge means bridge) justified the nickname "Venice of the North".

At some point, an unthinkable thing started to happen.

The sea currents, strong due to the proximity to the English Channel, hopelessly covered the access of the waterway from the North Sea to the city with sand. For Bruges, this was the beginning of decay. Factories initially remained in Flanders but over the years moved to Gent (another river port) and Antwerp. The port facilities disappeared and many banks ultimately closed.

But all of this pain did not result in tragedy. The port of Zeebrugge was built (15 kilometers from the old city) which has long contributed to fishing activity (the famous grey shrimp) and provides access for ferries to England. During World War II, the Germans used it as a base for their submarines and the unthinkable occurred again in the form of explosions.

The bombing of the allied forces affected industrial zones and ports. Fortunately, there was nothing to bomb in Bruges so the city was able to preserve its architecture for the admiration of those who live there and for those who visit. Without any doubt, it remains one of the most beautiful small cities in the world.

In the meantime, a new industry was born: TOURISM. Cruise ships calling at Zeebrugge, which is located a few minutes away by bus, bring a half million people every year to see the

romantic houses along the canals, to buy chocolates (the pralines of Bruges are the best in the world), to take photographs of the buildings and statues and to admire the Madonna of Michelangelo. Today, people find jobs in tourist shops specializing in restoration of historic architecture and works of art. There are few priests to preside over the countless churches of the city and there are no more "Beguienes" in the Beguinage. The artistic laces that were once produced locally are still sold but are now more likely made in China.

Mini cruises are available by boat along the beautiful canals of Flanders to the historic town of Damme near the Dutch border. There's even an excursion to browse in the area of Knokke Zoute (known as the Beverly Hills of Northern Europe) which is famous for the villas of the richest Belgians, for the exclusive shopping center and the beach on the North Sea.

So while the port of Bruges no longer exists, there is no reason to cry for what once was. On the contrary, we are fortunate to be able to appreciate the beauty of an extraordinary place that was born from the port of Bruges in a different way.

CSLC Giuseppe Casini Lemmi (6/2012)

Le port de Bruges, n'existe plus

Lorsque l'on parle d'un port en Belgique, on pense immédiatement au port d'Anvers et ceci n'a rien d'étrange parce qu'il s'agit d'une des plus grande et importante escale du monde. Pour y arriver les navires doivent effectuer des heures et des heures de navigation sur le fleuve Escaut dont les rives sont quasi toutes en territoire hollandais sauf pour ce qui concerne la partie finale qui se trouve en Belgique. Les abords d'Anvers se divisent en deux catégories : les nouveaux qui s'étalent sur de longs kilomètres créés pour les bateaux de dernière génération à grand tirant d'eau et ceux plus conventionnels qui pour être rejoints nécessitent le passage d'écluses.

Par contre, le port de Zeebrugge se situe le long de la côte de la Mer du Nord. Il est plus petit qu'Anvers mais pour y accéder, il n'est pas nécessaire de parcourir des canaux.

Alors que les abords d'Anvers sont près des grandes voies de communications européennes, comprises les voies fluviales, les môles de Zeebrugge n'offrent pour le trafic portuaire qu'un corridor très étranglé pour le trafic ferroviaire et une autoroute d'accès actuellement encore assez difficile .

Les pilotes qui travaillent dans cette zone sont belges et hollandais. Les uns parce que la

station d'embarquement côté ouest se trouve dans les eaux belges, comme belges sont les ports de Zeebrugge, Anvers et Gent. Les autres parce que le fleuve Escaut avec son estuaire, le port de Vlissingen et la station d'embarquement du pilotage du côté est sont en eaux hollandaises.

Zeebrugge signifie 'Mer de Brugge'. Quant à Brugge, ce mot signifie PONT en flamand.

Autrefois la situation était différente.

Au seizième siècle, la Toscane en particulier, mais également le reste de la péninsule italienne, importaient d'Angleterre la laine tondue en employant généralement le port de Gênes ou de Livourne (port construit à cet effet). La laine était tissée et les tissus exportés dans toute l'Europe. En outre la ville de Lucques exportait de grandes quantités de soie couteuse. Quant aux Flandres, elles exportaient, entre autre, les fameuses tapisseries.

Dietro agli scambi commerciali c'erano naturalmente le banche d'affari. I Genovesi e i Fiorentini di banche ne avevano molte. Solo nel capoluogo toscano ce n'erano 80. La più famosa e forse la più ricca era la banca della famiglia Medici che aveva molte agenzie nelle città europee più importanti e filiali a Venezia, in Svizzera e a Londra.

Ma la filiale più importante dei Medici era quella di Bruges perchè era là che avveniva il maggior scambio di merci. Da quella filiale fiamminga dipendevano tutte le altre a nord delle Alpi e questa prendeva ordini solo dalla sede centrale di Firenze. Sulle banchine del porto di Bruges c'era un impressionante volume di traffico.

Derrière les échanges commerciaux il y avait naturellement les banques d'affaires. Les Génois et les Florentins en possédaient un grand nombre. Rien que dans le chef lieu toscan on en comptait 80. La banque la plus fameuse et probablement la plus riche était la celle de la famille Medici qui possédait de nombreuses agences dans les plus importantes villes européennes et des filiales à Venise, en Suisse et à Londres.

Mais la filiale la plus importante des Medici était celle de Bruges car c'était dans cette ville que se réalisait le plus important échange des marchandises. De cette filiale flamande dépendaient toutes les autres filiales au nord des Alpes. Elle recevait les ordres uniquement de la maison mère de Florence. Sur les quais du port de Bruges le volume du trafic était impressionnant.

Les échanges commerciaux étaient favorisés par les banques d'affaires. Grâce aux banquiers qui faisaient construire de somptueux édifices soit pour y traiter leurs affaires soit pour y habiter, grâce aux marchands et aux industriels qui faisaient de même mais surtout grâce au gouvernement local qui s'engraissait par les impôts, la ville de Bruges, le long de ses nombreux canaux s'enrichit de très beaux palais et demeures publiques et privées, d'églises, de monastères, de marchés, de tours, de clochers, d'écoles et d'hôpitaux.

La bellezza dell'architettura, i ponti sui canali (si è già detto che Brugge significa ponte) giustificarono l'appellativo di "Venezia del Nord".

Poi si verificò l'imponderabile.

Le correnti marine, forti per la vicinanza alla Manica e per la latitudine, insabbiarono irrimediabilmente l'entrata delle vie d'acqua dal Mare Del Nord alla città.

Per Bruges fu l'inizio del decadimento. Le zone delle fabbriche rimase nelle Fiandre ma si spostò negli anni verso Gent (altro porto fluviale ma non insabbiato) e soprattutto verso Anversa.

Sparirono le strutture portuali e chiusero molte banche.

La beauté de l'architecture, les ponts sur les canaux (il a déjà été dit que Brugge signifie pont) donnèrent à la ville le surnom de 'Venise du Nord' .

Il se passa alors quelque chose d'inattendu.

Les forts courants marins causés par le proche voisinage de la Manche et par la latitude, ensablèrent

pour toujours l'entrée des voies d'eau de la Mer du Nord à la ville.

Le port de Bruges fut bloqué à tout jamais. La mer avait créé une terre nouvelle destinée à un nouvel usage.

Le port de Zeebrugge fut construit à la limite de cette terre et à une quinzaine de kilomètres de la vieille ville. Il servit pendant longtemps à la pêche (les fameuses crevettes grises) et comme port pour le trafic des ferry- boat avec l'Angleterre.

Au cours de la seconde guerre mondiale, les allemands s'en servirent comme base pour leurs sous- marins. Cette fois ci, l'impondérable se vérifia sous forme d'explosion. Les bombardements alliés visaient les zones industrielles, les ports. Heureusement il n'y avait rien à bombarder à Bruges.

C'est pour cette raison que la ville offre une architecture intacte au regard admiratif de celui qui y vit et de celui qui la visite. Elle est sans doute une des plus belle petite ville du monde.

*Beaucoup s'en sont rendu compte et c'est ainsi qu'est née la nouvelle industrie : LE
TOURISME.*

Les bateaux de croisière font escale à Zeebrugge, à 15 kilomètres de la ville, et permettent chaque année à un demi million de personnes d'admirer les maisons romantiques le long des canaux, d'acheter du chocolat (les pralines de Bruges sont les meilleures du monde), de photographier les hôtels particuliers et les statues, d'admirer la Madonna de Michel Ange. Actuellement les habitants travaillent beaucoup dans les magasins touristiques, dans la restauration spécialisée de l'architecture historique et des œuvres d'art (certaines entreprises de Bruges ont effectué la restauration des fresques du sanctuaire de Notre Dame des Grâces à

Chiavari).

De nos jours, le nombre de prêtres qui s'occupent des églises a diminué et les béguines du 'Béguinage' ont disparu. Les dentelles artistiques réalisées autrefois dans la ville se vendent toujours mais sont probablement réalisées en Chine.

La célèbre baraque à frites que l'on trouvait depuis longtemps à la 'Grand Place' a disparu mais des services de locations de vélos ont fait leurs apparition et leurs publicité est indiquée dans toutes les langues (y compris le chinois et le japonais).

On peut visiter Bruges en parcourant les canaux en bateau mouche, il est possible d'aller en mini croisière sur les canaux dans les Flandres jusqu'à Damme, petite ville historique près de la frontière hollandaise.

Il existe même une excursion pour jouer aux curieux dans la zone de Knokke Le Zoute, endroit renommé pour ses villas dont les belges les plus aisés sont propriétaires, pour son exclusif shopping center et sa plage qui s'ouvre sur la Mer du Nord.

Le port de Bruges n'existe donc plus mais personne ne pleure son absence.

CSLC Giuseppe Casini Lemmi (6/2012)
(traduction Michèle Verheyen)

Bruges, o porto não há mais

As docas da Antuérpia estão divididas entre os novos quilômetros de comprimento destinados aos grandes navios de última geração, e outros mais convencionais que para alcançá-los, necessita ter que ir por caminhos fechados.

O porto de Zeebrugge por sua vez está localizado ao longo da costa do Mar do Norte. É o menor da Antuérpia, mas para chegar a ele não há necessidade de percorrer os canais. Enquanto as docas da Antuérpia estão perto de estradas principais, incluindo o rio europeu, para as docas em Zeebrugge tem que percorrer o único caminho através do gooseneck das ferrovias locais e uma única estrada de difícil acesso (por enquanto) para o tráfego do porto. Os pilotos que trabalham na área são da Bélgica e da Holanda. Tanto porque a estação de embarque está localizada nas águas ocidentais como destinos belga de Zeebrugge, Antuérpia e Ghent e também porque o estuário do rio Escalda e a estação de embarque Vlissingen lado

leste, são águas holandesas.

Zeebrugge significa literalmente "Marina De Brugge", por sua vez, Brugge ou Bruges significa "ponte" em flamengo.

Séculos atrás a situação era diferente.

Em 1500 na Toscana especialmente, e também no resto da península italiana importavam a lã crua, da Inglaterra utilizando o porto de Génova ou de Livorno (que tinha sido construído especialmente para isto). A lã foi transformada em tecido e foi re-exportada para toda a Europa. Também partiu de Lucca grande quantidade de seda caríssima. Em vez disso, foram exportados da Flandres, entre outras coisas, tapeçarias famosas. Atrás do comércio eram, claro, os bancos. Os genoveses e florentinos foram proprietários de muitos bancos. e somente na capital toscana, somavam oitenta. O mais famoso e talvez o mais rico, pertencente à família Médici foi o banco que tinha muitas agências nas principais cidades europeias e filiais em Veneza, Suíça e Londres.

A mais importante filial dos Bancos Medici era Bruges porque foi lá que a maior troca de bens e intercâmbio comercial ocorreu. Daquela filial Flaminga dependia todas as outras do norte dos Alpes que recebiam ordens da sede em Florença. Nas docas do porto de Bruges era visível um impressionante volume de tráfego.

Graças aos banqueiros que construíram edifícios luxuosos para os negócios e para as suas casas, graças aos comerciantes e industriais que fizeram o mesmo, mas principalmente graças ao governo local, que foi engordado com os impostos, a cidade de Bruges ao longo dos seus muitos canais internos, foi enriquecendo com belos edifícios, tanto públicos como privados, igrejas, mosteiros, mercados, torres, campanários, escolas, hospitais. A beleza da arquitetura, as pontes sobre os canais (Brugge=ponte), justificou o apelido de "Veneza do Norte".

Então veio o imponderável.

As correntes marítimas fortes, devido à sua proximidade com o Canal e a latitude, cobriram irremediavelmente a entrada do canal do Mar do Norte para a cidade.

Este foi o início da decadência de Bruges pois a área das fábricas permaneceram na Flandres ao longo dos anos, mas mudou-se para Gent (outro porto fluvial porém não assoreado) para Antuérpia.

Instalações portuárias desapareceram e muitos bancos fecharam e veio a decadência comercial.

Mas, como veremos, há males que vem para o bem. Foi construído o porto de Zeebrugge, que fica a 15 km da cidade velha que há muito tempo serviu apenas para peixes (o famoso camarão) e de ferry para a Inglaterra e que durante a Segunda Guerra Mundial os alemães usaram como base para seus submarinos.

Desta vez, o imponderável ocorreu sob a forma de explosões.

O bombardeio veio dos aliados interessados em zonas industriais e portos. Felizmente, já não havia nada em Bruges para bombardear.

E é por isso que a cidade tem preservado sua arquitetura para a admiração de quem vive e quem a visita. Sem dúvida uma das mais belas cidades lacustres e pequenas do mundo. E em

meio a todos estes acontecimentos nasceu o turismo.

Os navios de cruzeiro que escalam em Zeebrugge, com extensão de 15 quilômetros trazem a cada ano meio milhão de pessoas para ver as casas românticas ao longo dos canais, para comprar chocolates, bombons, (em Bruges encontra-se a melhor praline do mundo) para tirar fotos dos prédios e estátuas e admirar a Madonna por Michelangelo.

Agora as pessoas têm muitas opções de trabalho nas lojas de turismo, mão de obra especializada em restaurar a arquitetura histórica e obras de arte (empresas fizeram a restauração dos afrescos no santuário de Nossa Senhora da Graça em Chiavari). Hoje há poucos padres para presidir as inúmeras igrejas da cidade e não há mais "Beguines" em Beguinage. As obras de arte que eram produzidas e vendidas localmente agora são possivelmente fabricadas na China.

O histórico quiosque de batatas fritas que estava na "Grand Place" durante séculos já não existe mais. Apareceram alugueis de bicicleta com cartazes indicadores por escrito em todos os idiomas (incluindo idiomas chinês e japonês).

Além de passear de barco ao redor de Bruges e ao longo dos estreitos canais, pode-se desfrutar de um mini-cruzeiro pelos canais de Flandres para a histórica cidade de Damme, perto da fronteira holandesa.

Há até uma excursão para navegar na área de Knokke Zoute, famosa pelas casas dos mais ricos belgas, até o exclusivo centro comercial da praia do Mar do Norte.

O porto de Bruges, portanto, não há mais, mas ninguém lastima isto!

CSLC Giuseppe Casini Lemmi (6/2012)
(tradução Regina Murmura – Rio De Janeiro)

Brugge, een verdwenen haven

Als er sprake is van een haven in België, dan denkt men meestal aan Antwerpen. Niet verwonderlijk want dit is een van de grootste en belangrijkste havens in de wereld. Om daar te komen, moeten de schepen heel lang varen op de Schelde, een rivier waarvan de oevers grotendeels Nederlands grondgebied zijn, behalve het laatste stuk dat Belgisch is.

In Antwerpen zijn er nieuwe dokken die gebouwd werden voor de enorme schepen van de laatste generatie met een grote diepgang. Om de oude dokken te bereiken zijn sluisen onontbeerlijk.

De haven van Zeebrugge ligt aan de Noordzeekust. Deze haven is kleiner dan Antwerpen en er

zijn geen sluizen. De Antwerpse dokken liggen dicht bij belangrijke wegen en Europese rivieren. Zeebrugge daarentegen kent niet zo'n gunstige ligging. De loodsen zijn Belgen of Nederlanders; de westelijke aanlegplaats ligt in Belgische wateren, de oostelijke in Nederlandse. Zeebrugge betekent letterlijk "Brugge aan zee", terwijl Brugge verwijst naar "brug".

Eeuwen geleden was de situatie helemaal anders. In de 16e eeuw importeerden met name Toscane, maar ook andere Italiaanse regio's wol vanuit Engeland. Daarvoor maakten ze gebruik van de havens van Genua en Livorno (dat voor dit specifieke doel gebouwd werd). Van deze wol werden stoffen gemaakt en die werden op hun beurt naar heel Europa uitgevoerd. Vanuit Lucca werden grote hoeveelheden dure zijde geëxporteerd, Vlaanderen voerde zijn wandtapijten uit naar het zuiden. Voor al deze commerciële activiteiten waren banken nodig. In Genua en Firenze waren er talloze. De Toscaanse hoofdstad alleen al telde er 80. De belangrijkste en wellicht ook de best draaiende bank was eigendom van de Medici's. Zij hadden agentschappen in de belangrijkste Europese steden en filialen in Venetië, Londen en Zwitserland. Maar de Medici-bank van Brugge spande de kroon, omdat de meeste verhandeling van goederen in die stad plaats vond. Alle filialen ten noorden van de Alpen hingen af van Brugge, dat uitsluitend orders van de Florentijnse hoofdzetel kreeg. De bedrijvigheid in de Brugse haven was indrukwekkend.

Dankzij de bankiers die schitterende gebouwen lieten bouwen voor zowel het zaken- als privéleven, dankzij de kooplieden en industriëlen ook, maar voornamelijk dankzij het plaatselijk bestuur dat gretig belastingen inde, groeide Brugge uit tot een welvarende stad met prachtige paleizen en dure privéwoningen, kerken, kloosters, torens, scholen, ziekenhuizen en markten. Door de pracht van de architectuur en de bruggen over de reitjes (we meldden al dat Brugge "brug" betekent) kreeg de stad de bijnaam "Venetië van het Noorden".

En toen gebeurde er iets onverwachts.

De sterke zeestroming, veroorzaakt door de nabijheid van het Kanaal, bracht een verzanding teweeg en zo werd Brugge van de zee afgesloten. Dit was het begin van het verval van de Brugse haven. De commerciële activiteiten verplaatsten zich geleidelijk aan naar andere Vlaamse steden zoals Gent (ook een haven) en Antwerpen.

Maar Brugge had niet echt een reden tot treuren. Amper 15 km van de oude stad werd de haven van Zeebrugge gebouwd. De belangrijkste activiteiten daar waren de visserij (de bekende grijze garnaal) en de overtochten naar Engeland met de ferryboot.

Tijdens de tweede Wereldoorlog gebruikten de Duitsers de haven als basis voor hun onderzeeërs. De Geallieerden bombardeerden bepaalde industriezones en havens. Brugge bleef hiervan gespaard en de architectuur werd niet beschadigd. Zowel de Bruggelingen als de toeristen genieten er met volle teugen van. Zonder twijfel blijft Brugge een van de mooiste steden ter wereld.

Ondertussen was er een nieuwe industrietak ontstaan nl. het toerisme. Cruiseschepen die in Zeebrugge aanleggen, brengen jaarlijks zo'n half miljoen toeristen naar de romantische, oude stad. Ze maken een boottochtje op de reien, kopen chocolade in de ontelbare pralinewinkels (de Brugse pralines zijn de beste van de wereld!), fotograferen patriciërswohnungen en standbeelden van bekende schilders en wetenschappers die een band hebben met Brugge en vergeten ook niet de Madonna met Kind van Michelangelo te bewonderen in de O.-L.-Vrouwekerk.

Tegenwoordig zijn velen tewerkgesteld in de toeristische sector. Historische gebouwen en kunstwerken krijgen een grondige restauratiebeurt. Het aantal priesters is drastisch verminderd

en hun aantal is veel te gering voor de vele kerken die de stad telt. In het Begijnhof leven ook al lang geen begijntjes meer. Het kantwerk dat in de 19e eeuw geklost werd door vaak arme vrouwen – ze kregen een hongerloon voor hun fijn handwerk terwijl de handelaars vette winsten opstreken – vult nog steeds de Brugse kantwinkels, maar nu met “lace made in China”.

De stad leent er zich uitstekend voor om per (huur)fiets of segway te verkennen. In alle talen, zelfs in het Chinees en Japans wordt hiervoor publiciteit gemaakt.

Even buiten Brugge, nabij de Nederlandse grens ligt een ander historisch stadje, Damme, een toeristisch pareltje dat per boot via de Damse Vaart bereikt wordt. Er is ook een mogelijkheid om een excursie te maken naar Knokke-Zoute, dat bekend staat als Beverly Hills van Noord-Europa. Daar kan de toerist de riante villa's van de rijkste Belgen bewonderen, gaan shoppen in het exclusieve shoppingcenter of slenteren langs het Noordzeestrand.

De haven van Brugge is er niet meer, maar dit hoeft niet betreurd te worden. Integendeel, we zijn fier op deze buitengewone stad die nog niets van haar attractiviteit en schoonheid heeft ingeboet.

CSLC Giuseppe Casini Lemmi (6/2012)
(Vertaling: Martine Roose)