

GENOVA. Un mito lungo un secolo, quello dei transatlantici, tanto inossidabile quanto fragile. Così, a distanza di tanti anni, ancora ci si commuove e si piange del Titanic, kolossal dei mari che nel viaggio inaugurale trascinato negli abissi la potenza economica anglo-americana e che è diventato adesso il film campione d'incassi. Di quel mito l'Italia è stata protagonista assoluta: dall'elegante Conte Rosso all'irripetibile Rex; dall'Andrea Doria, che affondando spense i sogni di ripresa del Paese alla Leonardo da Vinci; dalla Michelangelo alla Raffaello, le nostre ultime vere ammiraglie. Accanto alla flotta pubblica, altri giganti bianchi di armatori privati portavano a spasso per il mondo le aspettative e le speranze dei passeggeri, viatico di mutamento di vita e d'identità: dalla motonave Sestriere in servizio verso la Plata all'Achille Lauro, l'ultimo colosso a cedere agli oceani. Voluminose esinuose stazze si incuneavano nei canali di Suez e Panama, doppiavano Capo di Buona Speranza, sbuffavano nel Pacifico del Sud e facevano bella mostra in rada a New York e Sidney ravvivando i ricordi degli emigrati.

Adesso muore la flotta pubblica italiana e con essa svanisce un'epoca, l'età romantica del trasporto, dell'emigrazione, dei grandi saloni di prima classe e delle stive di terza e degli incontri romantici sul ponte. Il Novecento si congeda annientando uno dei suoi simboli più eleganti. Il destino ha voluto che un genovese, il ministro dei Trasporti Claudio Burlando, fosse testimone partecipante della cessione definitiva di ciò che resta del naviglio pubblico, Italia di navigazione di Genova e Lloyd Triestino, in mano alla Fimare. L'Italia è ridotta a 7 navi di proprietà e 6 a noleggio, il Lloyd possiede 3 imbarcazioni e altrettante a noleggio, tutte destinate al trasporto merci. Un cumulo di debiti completa il desolante declino navale italiano. Si tratta di ben poca cosa rispetto al glorioso passato delle due armatrici di navi passeggeri e da carico. La prima società anonima di navigazione Italia di Genova venne creata il 6 maggio 1899 nello studio del notaio Sciello. Davanti alla scrivania sedevano dodici eleganti signori in doppio petto. Fumavano nervosamente seguendo il pennino del notaio che segnava quell'atto. In realtà di italiano quella compagnia poteva vantare soltanto il nome visto che i 3/4 del capitale, come dei quadri dirigenti, era tedesco. I primi piroscafi si chiamavano Ravenna e Toscana, avevano il fumaiolo color giallo ocra ed ebbero la concessione del trasporto postale per l'Argentina. Per le oltre 100 mila persone che ogni anno raggiungevano il Sud America un passaggio nelle soffocanti e luride stive costava 145-150 lire oro. Tutti all'epoca parlavano e sognavano la Plata vagheggiando ricchezze e terre vergini, bisticche e balli memorabili. Nel 1904 la compagnia vantava solo 351 passeggeri di classe ma circa 12 mila emigranti.

Pochi anni dopo, nel 1904, i tedeschi si ritirarono lasciando campo libero agli armatori italiani che inglobarono la compagnia Italia nella Navigazione Generale Italiana. Le nuove navi avevano un solo fumaiolo, due alberi e una doppia elica e potevano contare sino a 2-3 mila cuccette per la massa di italiani che approdava a New York, Santos, Montevideo e Buenos Aires senza capire dov'era capitata davvero. Bastava una quarantina, un porto chiuso o una nuova legge statale per dirottare questo o quel piroscafo in un altro Stato. Nel 1913 la sede centrale si spostò da Ge-

Il Novecento si congeda cancellando il simbolo più elegante del secolo Dalla Rex alla Raffaello storia di un'epoca che ha visto l'Italia protagonista

Accanto due immagini di navi da crociera: la «Costa Classica» e la «Raffaello», quest'ultima ripresa nel giorno dell'inaugurazione. In basso Eugenio Montale e Mario Luzi



E le navi se ne vanno

Il Transatlantico mito e declino del gigante bianco

nova a Napoli per sfruttare la grande ondata migratoria del Mezzogiorno. Da lì a poco i transatlantici diventarono navi-ospedali o di trasporto truppe nella prima guerra mondiale oppure finiranno, come l'Ancona, sotto il tiro dei sommergibili austriaci. Nel 1928 si stabilì il primo patto per l'esercizio solidale coordinato del traffico per la «Merica», come i contadini italiani definivano il nuovo continente, al quale parteciparono la Ngi, la Cosulich e il Lloyd Sabauda. Lo scopo del primo pool navale voluto dal fascismo era quello di unificare tariffe, servizi e itinerari. Sugli oceani si specchiavano le navi della accurata e irripetibile serie dei Conti, il Biancamano, il Grande, il Savoia, con i loro saloni di prima classe che esaltavano il mito del vapore. Sui ponti e nelle stive ogni anno osene andavano più di 100 mila italiani mentre si apriva un'altra strada di addii, quella dell'Australia. Ma la nave-principe era il Roma, varato nel '26, ammiraglia

della flotta italiana, 2.200 persone a bordo, 150 mila chili di viveri e 100 mila litri di vino nelle riserve. Alla scadenza degli accordi di pool, nel 1931 il Ministero delle Comunicazioni decise la fusione della Ngi e del Lloyd Sabauda (coordinate con la Cosulich) nell'Italia Flotte Riunite, sede a Genova, stemma che univa la croce di San Giorgio all'alabarda triestina, 23 navi, 410 mila tonnellate e il Rex in costruzione ai cantieri di Sestri Ponente. Eravamo ormai una potenza coloniale e Rodolfo Graziani in persona salì sul Vulcano per il primo festante viaggio da Napoli a Mogadiscio il 22 febbraio del '35. Pochi anni dopo, nel '37, la concentrazione armatoriale venne affidata alla Fimare, ente dell'Iri, che diresse l'attività marittimo-mercantile in quattro società: oltre all'Italia, specializzata in traffico con le Americhe, il Lloyd triestino costituito il 17 dicembre '36 con sede a Trieste e specializzato per Africa, Australia e Asia, l'Adriatica e la

Tirrenia per il traffico locale e Mediterraneo.

Si cominciò allora ad utilizzare denaro pubblico per la flotta soprattutto per inviare il Rex e il Conte di Savoia a New York, vetrine di un fascismo sempre più isolato sul piano internazionale. Il transatlantico diventava un mondo a parte, lontano dalla guerra e dagli odi, dove si mischiavano attori di grido e ebrei in fuga, industriali italo-americani e emigranti siciliani. Le grandi navi funzionavano con orari propri che non avevano nulla a che fare con quello che avveniva nel mondo: ginnastica al mattino, concerti musicali, visite al ponte di comando, tennis da tavolo, pomeriggi di tè, giochi da tavolo e cinematografo prima del rito notturno, quello delle danze nel salone della spensierata vita di bordo rimandata alla confluita. Insomma, le nostre navi transoceaniche facevano il possibile per assomigliare a Riccione o Viareggio. I piroscafi del Lloyd triestino avevano un pubblico diverso da quello dell'Italia. Andavano verso Massaua, Assab, Mogadiscio, Chisimaio, raggiungevano Calcutta e Singapore, passavano da Suez o circumnavigavano l'Africa e si rivolgevano a una clientela internazionale senza perdere di vista le mansioni militari. Sulle rotte di Suez si incontravano il Colombo, il Tevere, il Po, il Mazzini e il

Crispi. L'Italia faceva concorrenza alla Francia e all'Inghilterra e si spingeva con le sue imbarcazioni sino in Asia. Il Lloyd aveva destinato a Bombay le sue migliori navi con sistemazioni di lusso e velocità massima a 23 nodi. La guerra era in agguato e presto allo smoking si sarebbe sostituita la divisa. Così avvenne e fu per la nostra flotta un vero disastro, a cominciare dalla perdita del Rex, il vincitore del Nastro Azzurro guidato dal comandante Tarabotto. La flotta della società Italia uscì dal secondo conflitto mutilata dell'88% del suo tonnellaggio: delle 37 navi esistenti ben 31 furono distrutte.

Alla ripresa del dopoguerra fecero seguito gli anni dell'apogeo nei quali il transatlantico riacquistò una dimensione avventurosa e sentimentale: da Trieste si poteva raggiungere Gerusalemme, Durban, Mogadiscio, l'Angola e l'India; da Genova si partiva per New York, Buenos Aires, Valparaiso. Il mondo pareva diramarsi dalla penisola e il viaggio assumeva anche connotati di conoscenza e di svago. Sulle navi italiane si potevano incontrare Cary Grant e Spencer Tracy, Katherine Hepburn e Bing Crosby. Il gioiello della nostra marineria era allora l'Andrea Doria, classe 1952, simbolo della rinascita del Paese. Quel naufragio avvenuto al largo del faro di Nantucket la notte del 26 luglio 1956 simboleggiò in qualche modo il tramonto dei transatlantici.

Sino agli anni Sessanta si è continuato a costruire grandi navi, dal Galilei al Marconi, dalla Michelangelo alla Raffaello. E un armatore privato mise in vita l'Eugenio C, un colosso di oltre 30 mila tonnellate credendo ancora nelle rotte sudamericane. Erano diventate musei viaggianti su linee sempre meno frequentate. Richiamavano la stazza del Roma e del Rex ma non ne possedevano la classe e il mito. Già si prefigurava la stagione delle crociere. Il boom del trasporto aereo diede un colpo decisivo alla flotta italiana, le varie congiunture, le crisi politiche e gli scandali nelle gestioni pubbliche, le guerre in Oriente e la perenne instabilità in Medio Oriente hanno fatto il resto.

La «Michelangelo» e la «Raffaello» furono ingloriosamente vendute alla marina iraniana, trasferite nel Golfo Persico e più volte colpite nel conflitto del '78 con l'Irak. La prima fu trasferita a Kharaci per la demolizione, la seconda fu ridotta a un relitto nel porto di Bandar Assab, riportata alla Spezia dove, in pieno abbandono, prese fuoco. L'Italia e il Lloyd, allora, si sono gettate a capofitto nel trasporto passeggeri ad Adriatica e alla Tirrenia. Ancora nel 1992 la Fimare gestiva più di 150 navi per oltre due milioni di tonnellate di stazza. Sembra un secolo fa.

Marco Ferreri

M. F.

NAUFRAGI

Le «regine dei mari» maledette dalla sorte

Quanti Titanic ha avuto la marineria? Quanti film potrebbero essere tratti dalla storia esaltante e sventurata dei transatlantici? Quante passioni si sono consumate a bordo delle regine madri? La parola «naufragio», continua a evocare fantasmi che si agitano sullo sfondo della lotta tra uomo e mare. Questo secolo si è aperto con l'affondamento della nave General Slocum con mille persone a bordo. Era il 1906. Soltanto sei anni dopo ecco la tragedia del Novecento, il Titanic, il colosso dei mari affondato la notte del 15 aprile 1912 al largo di Terranova. A bordo, tra passeggeri e personale, si trovavano 2.227 persone. I superstiti furono soltanto 705.

Nel '27 il destino degli abissi è toccato alla nave Principessa Mafalda che ha trascinato con sé 314 passeggeri. La tragica collisione tra l'Andrea Doria e lo Stockholm avvenuta alle ore 23,10 di mercoledì 25 luglio 1956 a circa 19 miglia dal faro-battello di Nantucket ha di fatto concluso l'epoca d'oro dei transatlantici. Una tragedia che scosse più di altre l'opinione pubblica poiché colpì la più bella imbarcazione che la flotta italiana abbia mai avuto dopo il Rex, un simbolo di rinascita del Paese dopo la catastrofe bellica. L'ultima vera tragedia del mare per l'Italia è rappresentata dalla collisione, non ancora chiarita, nel porto di Livorno della Moby Prince avvenuta nel 1991. Altrettanto emblematico è stato l'incendio a bordo dell'Achille Lauro nel novembre del '94. I transatlantici sono ormai in disarmo: l'ultimo della serie, l'Eugenio C, giace dimenticato in un angolo del porto di Genova.

L'unico che ancora tiene il mare è il Doulas, classe 1914, diventato una nave-libreria degli evangelici. Qualche altro transatlantico è finito in cantiere e dopo un accurato maquillage ha ripreso la via degli oceani. Persino la vecchia Stockholm, che mandò a picco l'Andrea Doria, viaggia sotto nuove spoglie come nave da crociera. Nel frattempo, finita l'epoca delle grandi navi passeggeri, si sono accentuati i disastri ambientali: la collisione della nave Othello nel 1970 in Svezia, l'affondamento della Atlantic Empress nel '79, il disastro della Exxon in Alaska nel 1989, la Haven affondata nelle acque liguri nel 1991; la Maersk Navigator inabissata a Sumatra e la libanesa Braer alle Shetland nel '93 sino al contemporaneo affondamento di due mercantili nel '94, la liberiana Marika in Atlantico e la cipriota Artie Reefer in Giappone. Tutte navi maledette dalla sorte. Per questo ancora oggi i marinai non dimenticano che accanto a loro c'è sempre un compagno segreto, per dirlo con Conrad, è cioè il naufragio».

Critico e storico della letteratura contemporanea si è spento a 85 anni nella sua casa di Firenze

Addio Macrí, grande testimone dell'ermetismo

L'amicizia e il sodalizio intellettuale con Montale, Luzi e Parronchi. Ispanista, dedicò un'importante antologia al poeta Machado.

DALLA NOSTRA REDAZIONE

FIRENZE. Oreste Macrí, uno dei più conosciuti critici storici della letteratura europea del '900, è morto nella notte fra sabato e domenica all'età di 85 anni nella sua casa di Firenze. Pugliese di nascita (nacque nel '13 a Maglie in provincia di Lecce), Macrí era conosciuto soprattutto per le sue opere di storia della letteratura italiana, spagnola e francese, nonché come traduttore dal francese e dallo spagnolo. Una sua antologia sul poeta ispanico Antonio Machado è considerata un testo base anche dai madrelingua spagnoli. Un lavoro che lo ha portato per lunghi anni a insegnare letteratura spagnola all'Università di Firenze.

Macrí, fiorentino d'azione assieme a Montale, Luzi e Parronchi, è considerato una delle principali voci dell'ermetismo fiorentino. «Esemplari del sentimento poetico contemporaneo» del 1941; «Poesia spagnola del '900» del '52; «Caratte-

ri e figure della poesia italiana contemporanea» del '56, e «Realtà del simbolo poeti e critici del '900 italiano» sono le sue opere principali. Ma il suo libro certamente più conosciuto è «Teoria letteraria delle generazioni». Un testo fondamentale soprattutto dal punto di vista metodologico, con cui Macrí, legando strettamente ogni autore alla stagione, ha inaugurato quello che il poeta Alessandro Parronchi definisce «il concetto della generazione letteraria».

Macrí, che si formò come filosofo negli anni '30, si avvicinò al circolo culturale degli ermetisti fiorentini iniziando una lunghissima amicizia con Mario Luzi e Eugenio Montale. Non a caso è considerato come il critico ufficiale dell'ermetismo. Più recentemente, come testimonia la sua fatica del 1979 su «Semantica e metrica dei «Sepolcri» del Foscolo», ha incentrato le sue ricerche sui problemi del significante poetico e i suoi valori metrici e fonosimbolici. Ma è stato quel legame con l'ermeti-



simo a formarlo. Un connubio che si rafforzò attorno alla comune esperienza della rivista letteraria «Solaria».

L'amico Luzi, profondamente colpito dalla notizia, lo ricorda con molto affetto come «un amico molto divertente, che è rimasto allegro anche negli ultimi tempi. Spesso, anche di recente, quando ci incon-

travamo, si ricordavano assieme i nostri anni giovanili, ridendo di quello spirito un po' goliardico di cui Oreste era uno dei migliori interpreti». Per il poeta fiorentino, Macrí è stata una figura fondamentale. «Era profondamente buono, disposto a ricordare Luzi, anche a transigere su certe inadempienze di noi amici. Non ne faceva mai un dramma». Della figura dell'amico, Luzi ci tiene soprattutto a sottolineare l'aspetto di studioso. Con una certa vena polemica verso certi critici Luzi lo considera come «uno studioso molto importante, e dovrei sapere quelli che per andare dietro alle euforiche mode, lo hanno dimenticato in questi anni». Il critico, a giudizio di Luzi, è sicuramente «un fondamento della storizzazione di una certa epoca, la prima metà del '900». «Macrí ricorda Luzi - ha saputo soprattutto coniugare la percezione viva del mutamento con un senso di continuità filosofica. Quando studia un autore, riesce a renderlo al tempo stesso attuale e



quasi senza tempo, ma inserito nelle perenni categorie della cultura nazionale».

Ma Macrí è assai noto anche per le sue traduzioni di poeti spagnoli e francesi, tra cui Luis De Leon, Antonio Machado, Garcia Lorca e Paul Valéry. «Come traduttore - sottolinea Luzi - era molto agguerrito filologicamente. Ineccepibile la sua

opera su Machado di cui ha curato addirittura un'edizione che è divenuta punto di riferimento per gli stessi spagnoli». Nelle traduzioni, secondo Luzi, più che la qualità poetica inventiva viene alla luce l'esattezza del testo d'origine.

«Come critico - è il ricordo di un altro celebre letterato fiorentino, Alessandro Parronchi - era particolarmente acuto e perspicace. Molto penetrante, non seguiva lo schema fisso della critica. Fu lui l'inventore del concetto della «generazione letteraria»».

I funerali si terranno oggi alle 15 alla chiesa dei Santi Fiorentini. Poi prenderà la strada di casa. Macrí sarà sepolto nel suo paese natale di Magli. Ma a Firenze, dove ha vissuto gran parte della sua vita, il critico ha voluto fare un ultimo regalo. Ha donato la sua casa di Coverciano al circolo culturale Vieusseux affinché, grazie alla grande biblioteca, ne faccia un centro di letteratura ispanica.

Vladimiro Frulletti

Gli scimpanzé usano la lingua dei simboli?

Un complesso insieme di simboli viene utilizzato da branchi di scimpanzé bonobo che vivono in libertà lungo le sponde del fiume Congo, per comunicare fra loro ed indicare reciprocamente la strada nella foresta pluviale. È una scoperta, che contraddice la convinzione di molti scienziati secondo i quali le scimmie sono prive delle strutture cerebrali necessarie per la formulazione del linguaggio simbolico. La ha illustrata la studiosa della Georgia State University, E. Sue Savage-Rumbaugh, con una relazione alla riunione annuale dell'American Association for the Advancement of Science.