

Introduzione

Marineria, intesa «nella sua accezione generale e globale, significa complesso non solo del naviglio, ma anche di tutti i mezzi che concorrono alla potenza marittima di un paese, e degli equipaggi che ne fanno parte». Così, senza errori, si esprimono i dizionari; tuttavia, ho sviluppato le storie dipanate nelle pagine che seguono allargando il concetto, fino a includervi il complesso delle attività legate al mare, ascrivibili al territorio del Comune di Sestri Levante, dalla loro nascita alla metà circa del Novecento del secolo scorso, quando l'epoca delle imbarcazioni a vela e delle grandi campagne di pesca poté dirsi conclusa. Anzi, al tempo l'uso del vento come forza di propulsione su larga scala era ormai un ricordo, sebbene nel 1902 dai cantieri di Riva Trigoso scendessero ancora in acqua dagli scali due velieri a quattro alberi, «a palo», e con lo scafo di acciaio, l'*Erasmus* e il *Regina Elena*, impiegati su rotte atlantiche. Ma il motore e la turbina a vapore per le imbarcazioni di tonnellaggio maggiore stavano prendendo il sopravvento sull'«epoca eroica» che ha ispirato storie entrate a pieno titolo nel patrimonio letterario mondiale. E per «complesso delle attività» si intendono pure accenni a singolari vicende del turismo balne-are e a certi mestieri ormai caduti in disuso, come quello degli zavorranti.

Questo libro non è completamente inedito. Ho raccolto, sempre con riguardo alla marineria intesa in modo più ampio, quanto avevo già scritto in altri lavori e l'ho opportunamente integrato, completandolo fin dove possibile, con nuove ricerche compiute nell'archivio del Comune di Sestri Levante, cercando un filo conduttore che dalle origini arrivasse alla modernità, recuperando i passaggi che via via si sono presentati e aggiungendo anche testimonianze coeve. Per evitare che particolari, ormai quasi sconosciuti, si perdessero e perché il mare, per chi vi si è dedicato, ha dovuto essere scoperto a poco a poco, con pazienza, rispetto, amore talvolta e caparbia.

Il primo capitolo racconta, per sommi capi, la storia di Sestri Levante, dalle sue origini al rapporto con la Serenissima Repubblica di Genova, da cui dipese a partire dal dodicesimo secolo e forse anche da prima. Geno-

va, che costruì le proprie fortune sul mare, a un certo punto perse ad ampliare i propri domini territoriali e vi incluse tra l'altro Sestri Levante, che divenne Podesteria. Ma la grande città, accentratrice, gestì il rapporto con il mare in modo quasi esclusivo e si rivolse talvolta ai domini periferici per rinfoltire gli equipaggi, ovvero i rematori, delle galee, da combattimento o commerciali. Se nel periodo, oltre la pesca e in modo molto circoscritto, si praticassero dei commerci marittimi, è difficile da accertare: con ogni probabilità, per una parte ristretta della popolazione della Podesteria, che abitava la penisola e qui e là anche le zone limitrofe e la piana, si trattò di navigazione di piccolo cabotaggio. Alle famiglie nobili che, a partire dal tardo Cinquecento, giunsero a rifeudalizzare il territorio, poco importava di pesca e commercio marittimo praticati su scala minore, molto importava di finanza e di impiantare aziende agricole, che divennero fiorenti, a seguito di cospicui investimenti. Per il resto avrebbe provveduto Genova, da loro stessi rappresentata, perché inseriti a pieno titolo nell'oligarchia al potere. I domini periferici divennero funzionali alla grande città, che non li dimenticò ma li gestì spesso con distacco. E la situazione si trascinò per alcuni secoli, almeno a tutto o quasi il Settecento, benché proprio in quel periodo il cartografo Matteo Vinzoni mise mano, terminandolo, al primo atlante costiero della regione, denominato *Pianta delle due Riviere*. Con uno scopo pratico: individuare, accanto alle località, le cosiddette «Guardie», ovvero postazioni militari che in teoria avrebbero dovuto salvaguardare la regione da sbarchi non autorizzati per impedire soprattutto il diffondersi di contagi.

Qualcosa cambiò con la Repubblica ligure, nata nel 1797 sull'onda della Rivoluzione francese quando, accanto al tramonto irreversibile dell'oligarchia, si assisté a un non più differibile passaggio di poteri e all'affermazione di un ceto borghese. Appena più tardi ebbe inizio la dominazione napoleonica, che si esaurì nel 1814 non mancando però di innovare profondamente negli usi in voga fino ad allora. Molti dei quali furono mantenuti da chi arrivò in seguito, i Savoia, rimanendovi a lungo e stabilmente. Per quanto riguarda il mare si ebbe un'importante novità, destinata a essere estesa alla terraferma: la leva obbligatoria. A Napoleone servivano marinai da destinare alla flotta imperiale e se li procurò introducendo quel meccanismo, ripreso dai Savoia al loro ingresso sulla

scena, stavolta per la loro flotta e per l'esercito. A tutto ciò è dedicato il secondo capitolo, cui si può aggiungere l'inizio della cosiddetta «epopea marinara» di Sestri Levante e Riva Trigoso (che sul piano urbanistico prese a svilupparsi appunto con Napoleone) che, come tutte le epopee, ha in sé una parte di vero e un'altra ascrivibile al mito. Piaccia o meno, nel Comune l'attività primaria, fino all'avvento dell'industria, rimase legata alla terra, un po' per le attività delle grandi aziende agricole volute dai Magnifici giunti da Genova, un po' per la natura del suolo, un po' per l'«opera pertinace» degli abitanti, che terrazzarono le colline e perfino la penisola. Questo non significa che le attività legate al mare non ebbero la loro importanza, anzi. Il capitolo, con l'apporto di materiale inedito, fornisce una carrellata di ciò che si imbarcava, di quello che si riceveva, dei padroni marittimi, degli armatori e del piccolo approdo cittadino, definito dapprima «ridosso» e quindi «molo a scogliera» che, più volte compromesso dalle mareggiate, essendo incompleto e con garanzie insufficienti per un riparo sicuro, rappresentò la vera spina nel fianco per la marineria maggiore e per la popolazione che abitava nei pressi della spiaggia di ponente.

Dopo la genesi, gli sviluppi e infine la realizzazione così come si conosce oggi del porticciolo cittadino (compreso il cosiddetto, e per fortuna sfumato, «porto svizzero»), ho svolto il terzo capitolo, in particolare, riferendomi alle «storie». Di colonie di sestresi emigrati, di naufragi, di spettacolari vari ai Cantieri del Tirreno, di personaggi legati profondamente al mare più vasto, come i diversi capitani di lungo corso nati a Sestri Levante, di potenti mareggiate che, in determinati periodi, sconvolsero il litorale. Dell'esperimento di «navigazione alla cieca», che precorse il radar, voluto da Guglielmo Marconi e compiuto con successo dal comandante dell'*Elettra*, il suo panfilo-laboratorio, ovvero il rivano Gerolamo Stagnaro. Ho poi accennato doverosamente al «turismo delle origini», passato attraverso i primi stabilimenti balneari e i primi alberghi, come l'hotel Jensch, completato con il racconto del singolare tentativo compiuto ai primi del Novecento dai soci del «Circolo privato dei forestieri». Ebbero l'idea di proporre, nel 1921, per il locale denominato dapprima «Casinò Bains», quindi «Kursaal Nettuno» e infine «Nettuno», la trasformazione in un vero e proprio casinò, in competizione con Rapallo, le cui autorità

ebbero la medesima idea e con Sanremo, dove già la sala da gioco esisteva. Il progetto venne naturalmente bocciato e lo stesso accadde per Rapallo, perché nel frattempo il fascismo al potere non incoraggiò simili iniziative e considerò che una sala da gioco per l'intera regione fosse sufficiente. Dunque rimase per la Liguria, e ri-mane tuttora dal 1905, il solo casinò di Sanremo.

Infine, il quarto capitolo è dedicato ai pescatori, in qualche modo l'altra metà della marineria. Furono molti, furono pochi? Soprattutto, aggruppati in parti precise del territorio: il cosiddetto «concentrico» di Sestri Levante, ovvero il centro storico e, in questo, la striscia litoranea che da Portobello giunge alla foce del fiume Gromolo; quindi, altri dapprima a Trigoso e a Ginestra e infine, dal periodo napoleonico in avanti, lungo la spiaggia di Riva, che proprio allora prese a svilupparsi sul piano urbanistico. La pesca praticata riguardava in misura maggiore il pesce azzurro, cioè acciughe, sardine e sgombri. In determinati periodi dell'anno anche il novellame, meglio conosciuto come «bianchetto», considerato una prelibatezza. Ho cercato di spiegare le varie tecniche, gli approvvigionamenti del sale a prezzi di favore (per la salagione in barile, a terra o direttamente sulle imbarcazioni durante le campagne di pesca più lunghe, una o due settimane). Gli scafi adoperati, prima dei pescherecci, furono le bilancelle, come risulta dagli elenchi depositati presso l'Archivio storico del Comune. E, per la navigazione di cabotaggio, e i commerci specialmente con le isole, i leudi. Risulta altresì che alcuni pescatori, specie in periodi di scarsità, si spingessero oltre il mar Ligure, soprattutto lungo le coste della Toscana e oltre, fino a quelle del Lazio. Non c'è nulla, come invece da più parti si è affermato, circa campagne avvenute sulle coste africane dei paesi costieri mentre, al contrario, vi giunsero non spesso gli scafi commerciali. Vi sono prove di circumnavigazioni del Mediterraneo per arrivare a Trieste e nelle isole greche. Forse, e non è un azzardo, perfino sul mar Nero. Quanto ai pescatori, lavorarono in proprio o per conto di terzi, per esempio per la fabbrica di pesce in scatola Primaria industria specialità conserve alimentari (Pisca), e non soltanto quel prodotto, sorta nel 1938 proprio sul porto in prossimità della ex cava Piuma, poi «Piscina dei Castelli». La Pisca, come dichiarò il proprietario alla Federazione nazionale fascista degli industriali della pesca, possedeva una propria flot-

tiglia peschereccia e costituì, finché rimase in attività, un buon cespite di guadagno per centinaia di persone. Fu bombardata da aerei Alleati il 12 marzo 1945 e concluse, con uno strascico rivano durato qualche anno, la sua breve parabola. E con la Pisca aiutò i pescatori il retificio Stagnaro, a Riva Trigoso, che oltre a reti di ogni forma e dimensione, rifornì la categoria di attrezzature specifiche e ne fece giungere in tutta l'Italia. Come la prima, cessò l'attività nel dopoguerra.

Vi sono anche pagine meno gloriose, poche. Ho ricordato la pesca di frodo, praticata anche mediante l'uso di tritolo (un residuo bellico del secondo dopoguerra) e la terribile calamità, dovuta a una esplosione fortuita, che il 1° novembre 1951 causò sei morti e un numero imprecisato di feriti nel centro storico, tra vico Macelli e vico del Bottone, il crollo di quattro abitazioni e il danneggiamento della chiesa di San Pietro in Vincoli. I colpevoli furono tra le vittime e l'inchiesta che ne seguì venne presto dichiarata conclusa. Anche perché i tempi – non certo prodighi – lo richiesero. Con quell'incidente (rovistando nei pressi, tra l'altro, i carabinieri rinvennero esplosivi e armi della seconda guerra mondiale) ebbe termine anche la pesca di frodo praticata con simili metodi. Ho completato il tutto con alcune testimonianze di persone la cui esistenza è rimasta legata al periodo. Ne è uscito un quadro significativo, che serve a rendere più completa la ricerca. I ricordi di Giovannino Bertorino, Alfredo *Miche* Manzi, Gianni Ghio e Gianni Castagnola *Pissarello*, che desidero ringraziare per la loro disponibilità, come le loro foto d'epoca, rientrano a pieno titolo nella materia di questo saggio. Dedicato, come sempre, a Maria Luisa Lucchesi.

SANDRO ANTONINI