

Eventi

La guida

Apertura il 16 giugno con un'architettura firmata da Consuegra

Il Galata Museo del Mare (curato dal Mu.MA e gestito da Costa Edutainment, è il più grande museo marittimo del Mediterraneo) di Genova si arricchisce della Sala Coeclerici che ospita la collezione «Navigare nell'Arte» donata dalla Fondazione Paolo Clerici. Una raccolta privata su navi, porto e lavoro, che con le sue 250 opere è tra le maggiori collezioni di dipinti marittimi. Il progetto è stato interamente finanziato dalla Coeclerici e fortemente voluto dall'imprenditore Paolo Clerici, un sostenitore del Galata Museo del Mare sin dagli inizi. Non meno importante nel

progetto è l'architettura, pensata dall'architetto Consuegra: la Sala Coeclerici, il terrazzo coperto e il giardino pensile, con il nuovo allestimento vengono aperti a tutto il pubblico e diventano un modo di fruire la città. Ad inaugurare il nuovo spazio museale, aperto al pubblico dal 16 giugno, una prima selezione di sessanta opere. La ricostruzione storica sarà consultabile mediante postazioni multimediali. Un'apposita sezione «didattica» è destinata ai piccoli. La Sala sarà aperta al pubblico a partire dal 16 giugno tutti i giorni dalle 10 alle 19.30. Info galatamuseodelmare.it

L'appuntamento Il Galata Museo del Mare di Genova si amplia con la Sala Coeclerici e con la collezione «Navigare nell'Arte», opere che testimoniano la ricchezza dell'universo dei flutti. Dove ogni nave ha il suo destino. Eccone uno

di **Maurizio Bertera**

Pierangelo Campodónico ha ragione. «Navigare nell'arte» è un catalogo anomalo — dice l'appassionato direttore del Mu.MA, — come anomala è la collezione Clerici: non solo una serie di dipinti, ma anche e soprattutto le storie straordinarie di generazioni di navi, velieri e piroscafi, degli uomini che le hanno armate, comandate e condotte, dei porti che li hanno visti entrare e lavorare».

Qui ce ne sono a decine di interessanti ma una ci ha colpito, perché vedere — in un dipinto di un anonimo pittore di Hong Kong del 1886 — una nave con bandiere tricolori, incuriosisce non poco. È Erminia C., un brigantino a palo in navigazione al largo della Cina: 8000 miglia marine dal porto d'armamento, Genova.

Una navigazione impegnativa, ma resa necessaria dalla ricerca di nuove rotte nello sviluppo dei piroscafi a vapore, divenuti concorrenti dopo un inizio complicato: con l'adozione delle nuovissime macchine a triplice espansione hanno aumentato la velocità, ridotto i consumi e, di conseguenza, ampliato il loro raggio d'azione. Certo, come dicono a gran voce gli armatori della vela, «il vento è gratis, mentre il carbone costa», ma i nuovi piroscafi sono in grado, con le loro dimensioni e le loro portate, di ridurre sensibilmente i noli, a fronte di una riduzione del tempo di trasporto assolutamente vantaggiosa. E visto che loro approfittano di ogni occasione nei porti del mercato mondiale, alle navi a vela restano le briciole, cioè noli improbabili e pericolosi nelle parti più remote. Il coraggio ai genovesi, armatori per eccellenza, non è

TRA LE ONDE DELLA STORIA

VITA (E ROTTE) DEL BRIGANTINO **ERMINIA C.** L'EPOCA IN CUI **L'ITALIA** SFIDAVA L'OCEANO

60

i dipinti della Fondazione Paolo Clerici esposti al Galata Museo del Mare

16

giugno l'apertura al pubblico della Sala Coeclerici, con la nuova collezione

mai mancato: nella seconda metà del XIX secolo i viaggi verso il Pacifico — sino a quel punto trascurato — si fanno più frequenti. Spedizioni durissime: in una di queste, al largo di Sumatra, perderà la vita Nino Bixio (1821-1873) che dopo gli anni passati sui campi di battaglia e l'esperienza parlamentare, aveva deciso di tornare alla sua vita sul mare. In questa sfida disperata della vela al progresso, l'unica arma ancora potente è il brigantino a palo, come appunto è Erminia C.: ne vengono costruiti in buon numero, tanto che nello stesso periodo, Alfredo Noack fotografa un porto di Genova affollato di grandi velieri, in andana, cioè ormeggiati per poppa, su più file, con le vele ammainate e in attesa di un nolo che non arriverà mai. Costruito in legno come il brigantino protagonista per secoli in Mediterraneo, quello a palo mostrava dimensioni superiori in lunghezza, baglio (la larghezza massima) e al puntale (l'altezza dello scafo compresa tra la parte più alta della



Colori Erminia C, brigantino a palo (anonimo, Hong Kong, 1886)

chiglia e quella più bassa della coperta). La maggiore lunghezza permise l'adozione di un terzo albero, la mezzana, contraddistinto da due vele auriche, randa e controranda. La particolarità di quest'albero (il «palo», appunto), era quella di consentire una manovrabilità eccezionale per l'epoca e non richiedere un equipaggio numeroso, come accadeva per i potenti tre al-

beri.

Erminia C. — armata da Giacomo Chiappe — è una delle migliori espressioni della tipologia: grande portata, buona velocità, ciurma piccola, «cattiva» ed esperta. L'Atlantico diventerà ben presto piccolo per il suo veloce scafo ed eccolo doppiare i grandi capi, Horn e Buona Speranza, portando merci di ogni genere. L'anonimo artista di Hong

Kong lo ha ritratto in un *captain's paint* di buona qualità, a conferma che in Oriente ne avevano capito la tecnica: la vista laterale, la nave che procede con tutta la velatura a riva e le *silhouettes* dell'equipaggio, nei vari ruoli, dall'addetto al «cabestano» (l'argano di prora) al timoniere a poppa. Su tutti, a controllare, c'è *u' bacàn*, il capitano che per i genovesi rappresenta sinonimo di rispetto, saggezza. Cannocchiale in mano, cappello a larga tesa e un' anacronistica redingote addosso: sembra uscire direttamente da *Cruza de Ma*.

C'è un ultimo dettaglio che affascina: l'artista, istruito probabilmente dal committente, mostra di padroneggiare bene i «segni» del dipinto: in testa agli alberi sono presenti le bandiere con il nome della nave, quello dell'armatore, la bandiera crociata di Genova e il tricolore al picco della randa. È l'ultima grande planata della marineria italiana sull'Oceano, nel segno della Superba e della vela.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Mu.MA

● Il Galata Museo del Mare insieme al Museo Navale di Pegli, la Comenda di San Giovanni di Prè e la Lanterna di Genova compongono un polo museale e culturale legato al tema del mare come veicolo di dialogo tra popoli culture e religioni

● Dal 1° gennaio 2005, per volontà del sindaco Giuseppe Pericu, è nato il Mu.MA - Istituzione Musei del Mare e delle Navigazioni proprio per legare queste realtà che dal Medioevo si dipanano fino ai giorni nostri, all'identità storica delle città

Dai battelli al lavoro portuale Il romanzo nautico di Clerici

Sessanta «pezzi» di una raccolta ancora in divenire

di **Erika Dellacasa**

Dai bastimenti a vela ai vapori da carico, dai piroscafi che trasportarono gli emigranti in terre lontane alle navi da guerra, dall'epoca dei transatlantici fino alle navi da ferro e da carbone protagoniste dell'industrializzazione italiana per arrivare alle più moderne *bulk carrier*, la storia della marineria raccontata attraverso i dipinti. Le navi e il loro mondo, le banchine, i porti. Non è stato facile.

Paolo Clerici, presidente dell'omonima Fondazione, presidente e ceo della Coeclerici spa ha iniziato la collezione negli anni Settanta: «Non ho cercato solo quadri di navi — spiega — ma anche i dipinti che rappresentano il lavoro nei porti, le operazioni di carico, e questi sono difficilissimi da trovare, in Italia quasi impossibili. Ci sono quadri di Londra, Amsterdam, Rotterdam ma per gli scali italiani in tanti anni ho trovato solo un dipinto del porto di Genova anima-

to con persone al lavoro. Esistono immagini del golfo di Napoli o della Sicilia con le vele in mare ma non è questo lo spirito della mia ricerca».

La nave, il porto, il lavoro. Duecentocinquanta opere, la collezione privata marittima più importante in Italia e una delle maggiori in Europa, che la Fondazione ha donato al Galata Museo del Mare di Genova. Una prima selezione di sessanta dipinti inaugura un nuovo spazio museale, la sala Coeclerici, la collezione «Navigare nell'Arte» è visitabile dal 16 giugno. Ogni quadro è il punto di partenza per ricostruire la storia dell'imbarcazione o del porto con l'utilizzo, come è nello stile del museo diretto da Pierangelo Campodónico, di supporti multimediali.

L'imprenditore

«L'idea del museo è di avviare un programma di scambi con le altre collezioni marittime nel mondo»



Sodalizi Pierangelo Campodónico, direttore Mu.MA, Paolo Clerici, presidente dell'omonima Fondazione e ceo della Coeclerici Spa e Nicoletta Viziano, presidente Mu.MA

Insieme alla nuova sala sarà accessibile il terrazzo con giardino pensile voluto dall'architetto Consagra. Il progetto è stato possibile grazie alla Fondazione Paolo Clerici costituita nel 2017 con una doppia mission nel settore della cultura e della charity.

«Con questa donazione — sono le parole di Paolo Clerici — il mio obiettivo è invogliare sempre più persone a visitare il museo e Genova, dove è iniziata nel 1895 la nostra attività, una città splendida come dicono tutti gli imprenditori e gli armatori che vengono in visita». Gli armatori per tradizione hanno fatto ritrarre le loro navi (e «ritrarre» è il verbo esatto), una tradizione che alcuni continuano a mantenere come Paolo Clerici che ha appena commissionato il dipinto delle ultime due navi della compagnia dACC (Coeclerici e D'Amico) al pittore olandese Dirk Veerdoorn, un «artiste contemporain de la

mer» come si definisce. Suo è un bellissimo acrilico su tela che rappresenta la *bulk carrier* Bulkwayuù. Se i vascelli storici, i vapori e i transatlantici hanno il fascino della storia gli appassionati di marineria non possono non amare anche le linee potenti dei nuovissimi scafi. Per valorizzare i dipinti, curatori e progettisti hanno ideato un percorso in 8 aree su un periodo cruciale contrassegnato da cambiamenti nel settore marittimo da metà dell'Ottocento ai nostri giorni.

Parte della collezione, diversi *captains' paint*, i «dipinti del capitano»: nell'Ottocento e in parte nel Novecento spesso il capitano era anche l'armatore ed era lui a commissionare il ritratto della nave destinato ad abbellire la cabina o — a Genova — lo «scagno», l'ufficio in porto. Accanto a questi dipinti, sovente di pittori sconosciuti, ci sono opere firmate da artisti italiani e stranieri come Adam, Craffonara, De Simone, Klodic, Mohrmann, Roulet, Locci, Sambuy, Bayter e lo stesso Veerdoorn.

A unire idealmente le storie delle navi sono i *port's portrait*, i quadri che rappresentano il lavoro in banchina prima dell'affermarsi delle tecnologie. Ma il quadro del cuore è per Paolo Clerici quello della prima nave acquistata dal padre Jack Clerici nel dopoguerra, la Cocler. «L'intenzione del direttore del Mu.MA Pierangelo Campodónico — dice Clerici — è quella di avviare un programma di scambi con le altre collezioni marittime nel mondo. Lo apprezzo molto. Così le opere viaggeranno come è giusto che facciano le navi anche se *dipinte*».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Al timone

Da sinistra: barche da pesca rientrano nel porto di Fecamp in Normandia; il transatlantico italiano Rex, il più grande mai costruito fino al varo nel 1991 di Costa Classica; il Clipper Wavertree alla vela; il Porto di Copenaghen; la Bulk Carrier (o nave portarinfuse) Bulk Wayuu



Esplorazioni Galea, nave a remi e a vento, usata per oltre oltre 3 mila anni nel Mar Mediterraneo. Dal XVII secolo fu soppiantata dai velieri. Galata Museo del Mare (foto Merlo fotografia)

La pittura

di **Roberta Scorrane**

Né nature morte né marine Così lo scafo si mise in posa

I ritratti di barche, un genere tra potere navale e spiritualità

Uno sguardo attento che osservi i dipinti di barche e porti della collezione Clerici non sfuggerà una cosa: non si coglie l'impeto del mare in tempesta come da lezione *turneriana*, né la sottile psicologia che animava le marine degli impressionisti del nord. E non c'è nemmeno un «memento mori» da natura morta. C'è invece la perfetta raffigurazione di una fisionomia, la cura calligrafica dei dettagli e dei colori, come se ogni barca fosse unica, con un proprio nome, una storia, un destino. Ecco perché non si chiamano «dipinti» marinari, ma «ritratti», come quelli di Tiziano o (per limitarci a un grande fiammingo che a Genova riscosse un certo successo) Antoon van Dyck.

Ritratti di barche e porti che l'imprenditore Clerici ha cominciato a collezionare dagli anni Settanta e che ci raccontano una vicenda singolare della storia dell'arte. Una vicenda che in Italia prese avvio nel Cinquecento, con le gondole scintillanti della Serenissima raffigurate da Vittore Carpaccio. In un certo senso quelle imbarcazioni erano l'espressione di una potenza, come altri tipi di ritrattistica.

E infatti, così come la grande borghesia terriera coltivava il classico ritratto tizianesco, così la borghesia mercantile cominciò ad alimentare la rappresentazione della nave, simbolo di un potere non solo

individuale, ma collettivo. Potremmo chiamarlo un «orgoglio di categoria». Che l'oggetto del dipinto fosse una nave o un porto o un imbarcadero, tutto parlava di un mondo operoso, ambizioso, ricco.

Nel Sei e Settecento, con la crescita dei commerci e con l'affermarsi di grandi potenze marittime come l'Olanda, aumentarono gli artisti che si dedicarono a questo genere ma soprattutto i ritratti cominciarono a raccontare fisionomie territoriali precise.

E a lasciarsi influenzare dai toni lirici dei vedutisti. Per esempio, il rigoroso Salvatore Fergola, napoletano e a lungo fedele pittore di corte, cede a una nota romantica nel suo

«periodo delle marine in tempesta». Ma gli autentici ritrattisti di navi, erano altra cosa. Oggi nomi come i liguri De Simone o il triestino Klodice possono dirci poco, eppure all'epoca erano molto ricercati. Nei «captain's paint», il committente era il capitano (o l'armatore) e i ritratti poi venivano appesi negli *scagni*, uffici, degli stessi armatori. Erano un album intimo, per-

ché la barca — chi ama il mare lo sa — riveste un ruolo particolare nelle famiglie mercantili. Sono una presenza viva, come un nume tutelare, con un valore spirituale più che sentimentale.

E infatti non è un caso che molti di questi ritrattisti di navi si siano poi specializzati in un altro esercizio pittorico, cioè negli ex-voto marinari. I santuari liguri ne sono pieni (importante per esempio il nucleo conservato nel chiostro della chiesa di Nostra Signora del Boschetto): quadretti votivi di piccolo formato, spesso commissionati da marinai scampati ai naufragi oppure da marittimi che in questo modo volevano proteggersi dai rischi della navigazione.

La rappresentazione
In questi dipinti si celebra il valore dell'imbarcazione, la sua storia e il destino

E proprio in Liguria si trova uno dei più antichi ex-voto marinari, custodito ai piedi del trono che accoglie l'icona miracolosa di Nostra Signora di Montallegro (Rapallo): una lamina d'argento dove è stato raffigurato un vascello, promessa e offerta in voto, nel dicembre 1574, dal ragusano Niccolò Allegretti in occasione dello scampato naufragio della sua nave nei pressi di Monterosso.

Tra devozione e culto domestico, i «ritratti del mare» sopravvivono grazie a una fede laica, atavica, profonda: la fede custodita negli abissi, dove ci ritroviamo tutti.

rscorrane@corriere.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

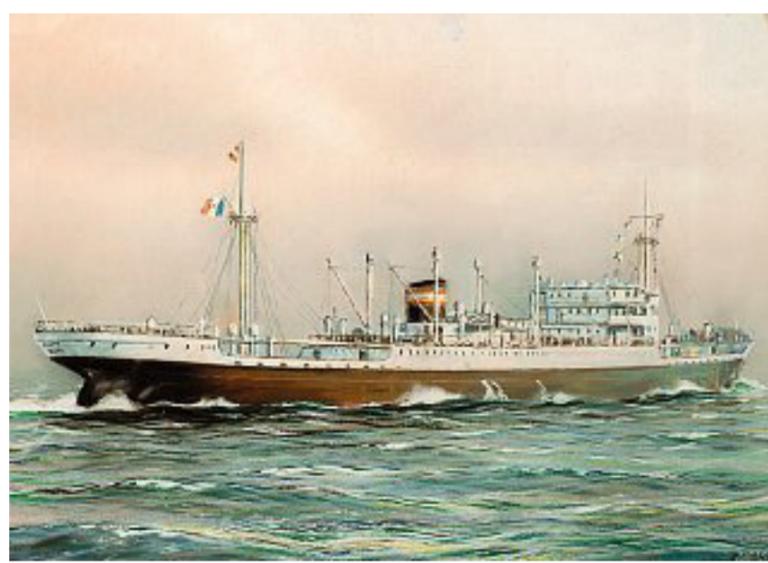


Figure d'antan

Ode ai camalli classe operaia senza padroni e votata ai porti

di **Francesco Cevasco**

Era l'11 giugno del 1340 quando il primo camallo cominciò a scaricare e caricare merci nelle stive delle navi che attraccavano al porto di Genova. Allora i camalli si chiamavano «caravana». Il 1 marzo 1946 nasce la Compagnia Unica fra i Lavoratori delle Merci Varie. E i camalli, che non erano tutti uguali, diventeranno un corpo unico e potente. L'aristocrazia della classe operaia, ma una classe operaia senza padroni: i camalli erano (e sono) padroni di se stessi. Il camallo è fiero e orgoglioso: di sé e del suo lavoro. È anche un po' permaloso e gli dà fastidio quando sente quella stupida frase: «Parli come un camallo, hai un linguaggio da scaricatore di porto». Per dire quanto erano invidiati i camalli dagli altri lavoratori basta riascoltare una filastrocca cantata da Beppe Grillo alla fine degli anni 60. Un operaio immigrato si rivolge a un camallo e, per ingraziarselo, gli parla in un improbabile dialetto genovese: «Senti un po', mea, ti che ti travaggi in tu portu c'hai mica due



Porto di Londra, Geoffrey Strahan

bananne pe u me figgiò?». Il camallo non doveva essere necessariamente un forzuto: doveva reggere in equilibrio i sacchi di grano, manovrare la zappetta per i pacchi di caffè, impugnare come si deve l'acuminato gancio d'acciaio (i ganci vennero esibiti anche in piazza De Ferrari alla manifestazione antifascista del giugno 1960); oppure se era un «pesatore» doveva saper calcolare, quando arrivava una balla di lana «sucida», impura, quanto si doveva sottrarre al peso a causa dello scarto e dell'umidità. Certo, se eri ben piazzato non gustava: come Bartolomeo Pagano che fu ingaggiato, per i suoi 120 chili di muscoli spalmati su un metro e 90, come interprete di Maciste nel film «Cabiria» (1914). Oggi i camalli devono destreggiarsi tra pc e container, ma continuano a lavorare 364 giorni l'anno e 24 ore su 24.

© RIPRODUZIONE RISERVATA