



LA SAVONESE Gloria Enrico ha conquistato la finale di "MasterChef". I suoi piatti hanno convinto i quattro giudici. La sua competitività ha convinto meno il pubblico. Pazienza, quel che serve per portare a casa i centomila euro di premio finale non è la simpatia, ma la capacità in cucina, un'arte che la ventiquattrenne di Tovo San Giacomo ha imparato fin da piccola.

Dalla cronaca alla Storia

Ma come facevano i marinai (nel '700)

Un saggio di Luca Lo Basso ricostruisce la vita sulle navi attraverso storie individuali, conflitti, guadagni e sventure

dalla prima pagina

In realtà - afferma una testimone -, «le due vecchie ricevevano molte genti in casa, ed in specie marinari forestieri, i quali avevano voce di aver commercio con Caterina in casa di dette vecchie, ed un giorno la stessa Caterina confidò che queste vecchie volevano a forza far bottega sul di lei corpo». Si dirà: nulla di nuovo sotto il sole. Ogni città portuale aveva il proprio giro di prostituzione. Tuttavia, pare che la Genova del secolo dei Lumi fosse particolarmente avvezza a esportare - oltre a moti anti-austriaci, violinisti in erba, pizzi e merletti, marinai e capitani di nave - prostitute giovani e di bell'aspetto; in particolare in quel di Livorno, dove sembra che la colonia fosse assai attiva. D'altra parte, sia Genova, sia Livorno erano frequentate da clienti particolarmente esigenti: gente di mondo; gente, cioè, che il mondo lo conosceva davvero per averlo girato in lungo e in largo a bordo di qualche imbarcazione.

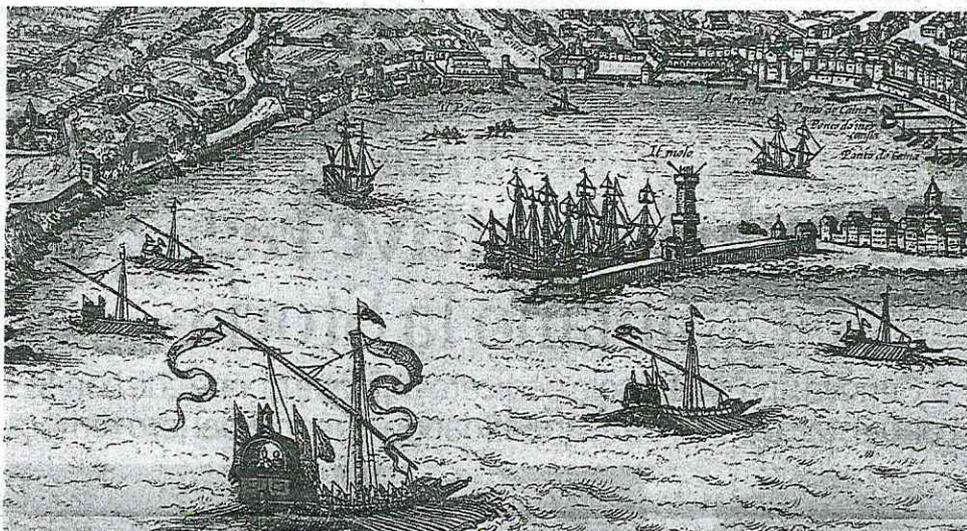
Lavoro duro

Ignoti marinai, testimoni d'un mondo del lavoro duro, che - come mostra il recente volume di Luca Lo Basso, "Gente di bordo. La vita quotidiana dei marinai genovesi nel XVIII secolo" (Carocci, 189 pagine, 20 euro) - ha contribuito più di quanto non si creda alla crescita dell'odierno capitalismo.

Professore associato di Storia moderna, anima e mente del Laboratorio di Storia Marittima e Navale dell'Università degli Studi di Genova, Lo Basso restituisce un volto a questi ignoti marinai - in particolare (ma non solo) genovesi - attraverso uno scavo documentario imponente condotto presso l'archivio del Magistrato dei Conservatori del Mare, e cioè, di quella magistratura preposta, tra XVI e XIX secolo, alla tutela della gente di mare, cui competeva l'esercizio della giustizia (sommaria e ordinaria) nei confronti di tutto ciò che riguardava il marittimo, ma anche la supervisione sulla costruzione navale, sulla tenuta dei libri di bordo, sul reclutamento degli equipaggi, sulla concessione del permesso di partenza delle imbarcazioni, sulla riscossione delle tasse portuali e via dicendo.

Sui bastimenti

Lo Basso ci accompagna a bordo dei bastimenti genovesi, permettendoci di osservare da vicino la vita dei marinai liguri del Settecento, di seguire passo dopo passo le loro carriere, di assistere alle liti e ai contrasti, talvolta molto aspri, sorti nel corso dei loro viaggi, di scrutare, insomma, vite votate completamente al mare. Una storia dal basso, che non evita il confronto con la documentazione prodotta da istituzioni simili sparse un po' dovunque nel Mediterraneo (Marsiglia, Livorno, Napoli, Venezia, Palermo, Malta ecc.) e



Un'antica immagine del porto di Genova in un'acquaforte di Franz Hogenberg per la "Civitates Orbis Terrarum" di Georg Braun

che si snoda attraverso percorsi tematici di grande interesse: dalla selezione dello stato maggiore al modo di comportarsi in caso di naufragio, dalla necessità di fare testamento alla partecipazione a contratti di commercio, dall'adozione di pratiche illegali - come non ricordare la genovese Jeune-Amélie di Dumas padre, dedita al contrabbando tra Livorno e Marsiglia... - alla conflittualità tra marittimi di nazionalità diverse.

In effetti, al fondo del volume v'è, soprattutto, l'idea che l'imbarcazione sia, in fin dei conti, una sorta di grande "laboratorio sociale": un am-

biente ristretto, nel quale la socializzazione passava attraverso il continuo scambio d'odori, sudori, paure, inco-

raggiamenti e consigli, fianco a fianco, notte e giorno, al remo; un ambiente multietnico - diremmo oggi - senza frontiere, che inevitabilmente creava molti problemi.



Come viveva un marinaio del XVIII secolo? Luca Lo Basso in "Gente di bordo" (Carocci) prende i marinai genovesi e liguri come caso paradigmatico di un mondo del lavoro duro ma affascinante

Norme "nazionali"
Non a caso, tra Sette e Ottocento, si registra un po' dovunque l'adozione di norme capaci di favorire la formazione di "equipaggi nazionali". Si trattava d'un problema antico. Già nel corso del Duecento, le galee genovesi abbondavano di personale "foresto", spesso proveniente dall'entroterra o dalla pia-

nura padana, sovente incapace di sopportare il rollio delle imbarcazioni o di maneggiare adeguatamente un remo. Ciò era in larga parte il portato d'una pratica che si colloca, con tutta probabilità, alla radice del più moderno mercenario militare: quella della sostituzione. Molti erano, infatti, coloro che si facevano sostituire pagando qualcun altro perché s'imbarcasse in propria vece. Non a caso, furono proprio i provvedimenti presi contro tale pratica a portare alle grandi vittorie genovesi contro le rivali di sempre: Pisa e Venezia. Anche se - va detto - tali provvedimenti furono,

piuttosto, l'eccezione. Un registro di bordo del 1382, relativo a una galea in viaggio verso Alessandria d'Egitto, mostra una situazione ben diversa. L'origine etnica degli uomini da remo è quanto mai varia: 38 si dichiarano genovesi, 36 provengono dalla riviera di Levante, 16 da quella di Ponente, 19 dall'Appennino ligure, 29 dal Mar Nero (in particolare da Caffa), 15 da Pera, in fronte a Costantinopoli, 5 dall'isola di Chio, 4 da Bonifacio, in Corsica, 2 da Cipro e altri 2 dalla Sicilia; sono presenti, inoltre, singoli marittimi originari di Asti, Cordova, Maiorca, Padova, Parma, Trapani, Trebisonda, Simisso e Zara. Insomma: un concentrato di Mediterraneo, accatastato sulle banchine del porto genovese in attesa dell'imbarco.

La convivenza

Ora, la situazione del secolo dei Lumi non è poi così differente; tenendo conto, naturalmente, dell'affermazione dello stato nazionale, che ha ampi risvolti nella pratica marittimista. Ma v'è da credere che i problemi della convivenza - si pensi, ad esempio, alla difficoltà di trovare la quadra tra gruppi differenti, parlanti lingue differenti, appartenenti a religioni differenti: una bella grana per ogni capitano - fossero, in fin dei conti, i medesimi. D'altra parte - afferma Lo Basso - «più gli equipaggi erano misti, meno si creavano situazioni in cui un gruppo dominante imponeva le proprie regole. Quando, invece, come previsto dalle leggi, v'era un gruppo nazionale preponderante, questo tendeva a vessare e a comandare i marinai considerati stranieri».

Senso d'identità

Fu l'adozione di un'apposita legislazione, tesa a imporre la bandiera nazionale, a stimolare la crescita d'un senso d'identità. Non a caso, sono molti i casi, rintracciabili nell'archivio dei Conservatori del Mare, di marinai liguri che si rifiutano di navigare sotto bandiere estere.

Per non parlare delle risse frequenti, foraggiate dai crescenti nazionalismi. Tutti elementi che Lo Basso inquadra nella più generale pratica marittimista del tempo, e che contribuiscono a restituire un quadro vivo della società di allora. Un quadro spesso relegato da un certo marxismo vecchio stile al puro e semplice conflitto tra marinai e ufficiali; in realtà, ben più ampio e complesso di quanto non si creda.

Senza tema d'essere smentiti, si può dire che il libro profuma di salsedine - è un eufemismo, naturalmente, visto il puzzo che regnava a bordo, o l'odore acre delle osterie dove avveniva l'arruolamento -; ma, d'altronde, lo storico non è forse come l'orco della fiaba? Egli sa che là dove fiuta carne umana, là è la sua preda.

ANTONIO MUSARRA

L'evento Genova riscopre i suoi armatori, folla al Galata per la nuova sala

GENOVA. Grande folla ieri al Galata museo del mare per l'inaugurazione ufficiale della nuova Sala degli Armatori, dedicata alla storia di Genova e del suo porto ricostruita attraverso le grandi famiglie della navigazione italiana. In esposizione 18 modelli di navi tra mercantili e passeggeri, quattro filmati realizzati per raccontare alcuni momenti salienti a bordo del piroscampo e due video-proiezioni.

FOTO PAMBIANCHI

