



Ricordando l'Andrea Doria la Città ringrazia tutti i marittimi torresi

di TOMMASO GAGLIONE

Anche chi scrive queste note di commento ha un ricordo larvato del naufragio dell'Andrea Doria. La mia conoscenza del dramma dell'"Andrea Doria" è legata al quadro che si trova nella Parrocchia di Santa Maria del Principio e che raffigura proprio la nave che si piega su se stessa. Da bambino, quando andavo a messa con i miei genitori nella chiesa di "Sant'Anna", ero attirato da questa tela e mio padre mi spiegava cosa fosse e significasse. Questo triste e luttuoso evento della Marineria Italiana, è stato ricordato nel Convegno "L'Andrea Doria, i Grandi Liners ed i Marittimi Torresi", fortemente voluto dalla Pro Loco di Torre del Greco e dall'infaticabile Antonio Pacilio e giustamente inserito nella tredicesima edizione della Festa del Mare 2008, a cura della gloriosa Lega Navale della nostra città, in uno con la Parrocchia di Portosalvo, la Capitaneria di Porto e il Comune, sabato 17 maggio al Teatro Corallo. La mattinata è iniziata con la proiezione del cortometraggio "La Gran Dama del mare Andrea Doria" del regista Giuseppe di Salvatore, che parte dal 25 luglio 1956, data dell'affondamento e si snoda lungo tutta la drammaticità del fatto. Il regista ha attinto quali fonti il Museo del Mare di Genova, l'Istituto Luce per filmati d'epoca, testimonianze di Torresi. Circa 118 marittimi torresi imbarcavano sul grande transatlantico, gioiello ed orgoglio della marineria italiana e della voglia di riemergere della nostra nazione dopo la guerra. Ma sabato mattina più che una commemorazione, abbiamo visto nei nostri e con i nostri occhi l'equipaggio della grande nave italiana, il senso di essere marittimo, il senso di sentirsi con orgoglio e senza retorica alcuna, torrese, il grande esempio di professionalità che ha permesso una operazione di salvataggio dei naufraghi la meglio riuscita in tanti anni di navigazione. Ma soprattutto un senso di rispetto e di grande emozione ha suscitato quella sedia vuota, dedicata al grande Comandante della nave, Calamai, e il contributo dei "reduci" potremmo dire e soprattutto dei tre ufficiali presenti Guido Badano, Giovanni Cordera e Eugenio Giannini. Il dibattito che è



seguito alla proiezione ha ancora una volta confermato la vocazione marinara della nostra gente, attraverso la memoria storica e gli interventi di ieri e di oggi, ma soprattutto le proposte per il futuro. Di ogni attenzione ci sono sembrati gli interventi di tutti, ma su alcuni spiccano quelli del Comandante D'Amato e del collega Sbarra. Peppino D'Amato ha con un intervento appassionato fatto capire ai presenti quale sia ed è il ruolo della nostra marineria nel futuro dell'economia nazionale; il collega Sbarra ha elogiato gli ufficiali presenti che hanno con la loro professionalità evitato quante meno morti possibili nel naufragio e di conseguenza ha affermato che per il futuro della nostra città, per evitare che diventi una città dormitorio, una città che esprime anche grosse tradizioni armatoriali, occorre prestare attenzione al discorso formativo nel senso di incoraggiare ancor più la vocazione marinara della città. Da annotare l'intervento del Preside dell'Università "Pathenope", prof. Ferrara che ha sottolineato il ruolo della marineria e la necessità di una Facoltà delle scienze nautiche a Torre del Greco. Un fatto positivo. Come positivo è stato



l'intervento del Preside Casoria dell'Istituto Nautico incentrato sulla competenza delle istituzioni e sul tema della sicurezza. Uno spaccato reale e emozionante è stato fornito dalla dottoressa D'Urzo della Lega Navale, che ha letto un diario di un marittimo fra storia e memoria. Di tipo storico gli interventi di Peppe D'Urzo, del Parroco di Portosalvo Don Riviaccio, che ha proposto un viaggio sul luogo del naufragio, dei comandanti Minotauro ed Angora, che hanno illustrato gli aspetti affettivi e tecnici della vicenda.

Di grande emotività gli interventi dei tre ufficiali presenti: Guido Badano (che ha invitato a ricordare, elogiandone le doti professionali, il Comandante Calamai), Giovanni Cordera (che ha ricordato la perizia posta in essere nel corso del salvataggio ed ha sottolineato la professionalità di chi a bordo ha consentito un accurato salvataggio garantendo energia elettrica sulla nave in quella circostanza molto ardua) e Eugenio Giannini, che era di guardia in plancia (che ha spiegato le ragioni dell'Italia nelle polemiche velenose del dopo naufragio fino al processo).

Questo convegno ha, in conclusione, avuto il pregio di commemorare senza intristire, ma soprattutto di far riflettere tutti, la città intera, su quale patrimonio di civiltà abbia Torre del Greco, dal settore marinaro, dall'armamento ai marittimi, dalle associazioni di categoria, alle istituzioni sia scolastiche che militari.

Un humus da non disperdere e da incentivare allorché si parla di rivalutazione del trasporto su mare sia per il traffico passeggeri che merci.

**NELL'ULTIMA PAGINA DELLO SPECIALE
L'ALBUM FOTOGRAFICO DEL CONVEGNO**

L'anno cominciò male, nel 1956, una nevicata investì l'Europa e l'Italia, fino al Sud. La chiamarono la nevicata del secolo. Anni dopo Franco Califano avrebbe scritto una canzone bellissima affidandola alla voce di Mia Martini.

E nel '56, il 26 luglio, giorno della festa di Sant'Anna, eravamo al Lido Risorgimento, alla Scala, come dicevamo noi, nello splendore di una bella mattinata di sole. Erano appena le dieci, il Signor Aurilia smise di mettere sul piatto del gramofono i suoi fruscianti dischi a 78 giri, dalla radio giungevano tristi notizie, l'Andrea Doria affondava davanti alle coste americane, trafitta nel fianco dalla nave svedese Stockholm.

I marittimi torresi s'inorgoglivano potendo raccontare la bellezza della nostra nave, una vera signora dei mari che appariva sui nostri orizzonti con incedere severo e sensuale nel suo serico abito da sera nero e bianco.

Al Museo Doria Pamphilj di Roma, l'ammiraglio Andrea Doria, ritratto da Sebastiano del Piombo, ha cappello e abito scuro. Con la mano destra indica con l'indice puntato il fondo del quadro, che non si vede. Non so se indica il fondo del mare.

c. ad. c.





Noi, quelli della "Italian Line"

La nostra bandiera sociale, il fumaiolo tricolore, lo scenario del porto di Genova, la stazione marittima di Napoli, un terminal del porto di New York, i grattacieli: simboli e colori che da sempre ci appartengono, nomi e cose che sono state da sempre il nostro mondo! Quel mondo nel quale, fummo formati, e nel quale, raggiungemmo i massimi livelli! Oggi, una voce lontana, proveniente dal mare, fioca, appena percettibile, ma tanto chiara, cerca di dirci che fummo, siamo stati e ancora siamo: unici e impareggiabili!

Vorremmo non scoprire di essere stati soli al mondo!
Raffaele Minotauro



L'Andrea Doria a New York (a sinistra) e nel porto di Napoli (sopra). A destra un'illustrazione del transatlantico tratta da una pubblicità delle crociere

Intere generazioni di concittadini col duro lavoro di marittimo hanno consentito la crescita economica della città. Non dimentichiamolo.



Diario di bordo

I MARITTIMI DI TORRE DEL GRECO A BORDO DELL'ANDREA DORIA

- | | |
|-----------------|------------|
| 1. AVENIA | Luigi |
| 2. AVVINTO | Ciro |
| 3. BALZANO | Gaetano |
| 4. BARNAO | Giulio |
| 5. BATTISTA | Giuseppina |
| 6. BIANCO | Attilio |
| 7. BIONDINO | Nunziato |
| 8. BUONO | Giuseppe |
| 9. CACACE | Luciano |
| 10. CIARAVOLO | Raffaele |
| 11. CIRILLO | Vincenzo |
| 12. COLANTONIO | Gaetano |
| 13. COLANTONIO | Ciro |
| 14. COLLI | Albino |
| 15. COPPA | Raffaele |
| 16. CUOMO | Giuseppe |
| 17. D'ISTRIA | Raffaele |
| 18. D'URZO | Crescenzo |
| 19. D'URZO | Luigi |
| 20. DE CRISTO | Luigi |
| 21. DE GIOVANNI | Marino |
| 22. DE LUCA | Francesco |
| 23. DE ROBERTIS | Carlo |
| 24. DI DONATO | Antonio |
| 25. DI DONNA | Luigi |
| 26. DI DONNA | Luigi |
| 27. DI DONNA | Giuseppe |
| 28. DI DONNA | Ciro |
| 29. FARELLA | Ciro |
| 30. FRANCONI | Giovanni |
| 31. GARBATO | Michele |
| 32. GAROFALO | Leopoldo |
| 33. GRAZIANO | Luigi |
| 34. GUIDA | Giuseppe |
| 35. IANNACORE | Carmine |
| 36. IARDINO | Fedele |
| 37. INGENITO | Natale |

continua a pag. 3

Naufraghi dell'Andrea Doria in procinto di ritornare in Italia



Relazione della dott. ssa Eva D'Urzo della Lega Navale Italiana



"4 maggio 1965. Mi sono svegliato alle 4 e 30 ed ho pensato subito che questa mattina è triste perché devo lasciare la mia famiglia per un periodo di tempo di cui non conosco la durata.

Comunque mi do coraggio. I miei figli e mia moglie non hanno altro che me; io devo pensare ai bisogni di casa".

Così inizia il diario d'imbarco di un marittimo torrese: l'ultima pagina porta la data del 25 gennaio 1966- più di otto mesi dopo.

Vi è scritto: "è arrivato il telegramma che comunica la sostituzione del personale che ha già maturato i mesi a bordo. Io sono incluso e nessuno è più desideroso di me di riabbracciare i suoi cari. Durante questi mesi mi sono saputo veramente sacrificare per la mia famiglia".

In queste espressioni semplici ed accorate si racchiude il senso dell'esistenza di alcune generazioni di nostri concittadini che, per convizione personale o tradizione familiare svolsero un lavoro molto particolare: navigare, essere marittimo.

La marineria torrese per molti decenni ha fornito gli equipaggi delle navi che hanno solcato i mari e gli oceani del pianeta: i grandi piroscafi della prima metà del '900, i transatlantici più moderni del dopoguerra, i mercantili e la petroliera e persino le cosiddette "carrette del mare".

Forse qualche torrese era presente anche tra l'equipaggio del Ferdinando 1°, un modesto veliero a vapore della Compagnia privilegiata per l'introduzione della navigazione a vapore nel Regno Unito delle Due Sicilie. Il 27 settembre 1818 salpa dal porto di Napoli, mettendo la prora verso Nord e a quella data può farsi risalire l'inizio del trasporto passeggeri lungo le coste italiane.

E chissà quanti marinai torresi si imbarcarono sulla flotta navale borbonica che si avvaleva della passione di Ferdinando 1° e Ferdinando 2° e della forza dei Cantieri di Castellammare. Una flotta ed una marineria, quella borbonica, da essere in concorrenza con quella britannica.

Lavorare sul mare, essere marittimo è per i Torresi un mestiere antico.

Per i nostri marittimi, moderni Ulisse, navigatori-viaggiatori, il viaggio in mare ha sempre significato conoscenza nel senso più ampio del termine.

Conoscenza del mondo, di popoli e culture diverse e conoscenza di se stessi, della propria capacità di adattarsi a situazioni varie ed a volte imprevedibili.

La tenacia nel sopportare la fatica e la lontananza dagli spazi rassicuranti della casa e della propria terra ha fortificato il carattere e la personalità di generazioni di torresi per lunghi decenni hanno navigato su tutte le rotte dei mari e degli oceani.

Nei decenni che vanno dagli anni 1950 alla fine degli anni 1970 il fenomeno assume una dimensione ragguardevole.

In quel periodo la maggioranza delle famiglie torresi ha nel suo nucleo un marittimo: spesso proprio i padri si adoperano per trovare un imbarco ai figli maschi, non appena concluso il servizio di leva, perché la paga è buona e ciò significa sicurezza economica per la famiglia ed un futuro migliore.

Ma il lavoro è duro e pesante. E si è lontani dai propri cari, dalla propria casa.

Dal diario del marittimo torrese da cui si è tratto il passo introduttivo, leggiamo: "26 maggio 1965 - In plancia è terribile vedere i cavalloni e le onde. A timone è molto faticoso, ma devo mantenere la nave bene in rotta".

E il 5 maggio 1965 così scrive: "Andiamo agli ormeggi a Martinez ed è la prima manovra di attracco che faccio vicino al pontile. Siamo 5 persone in tutto e per maneggiare questi cavi bisogna sforzarsi veramente. Ma io non mi scoraggio mai perché con la buona volontà ci si può abituare a tutto".

E il 9 Agosto annota "la giornata è molto faticosa: servizio di guardia, imbarco provviste fino alle 19 ed alle 20 un'altra volta di guardia".

L'8 dicembre, mentre a Torre del Greco si festeggia l'Immacolata, con il carro trionfale, la sua nave attraversa una zona ciclonica ed egli appunta "Il vento e il mare non ci danno tregua. Chi ha vissuto le stesse cose può capire e considerare la vita del marittimo".

Arriva Natale e così scrive il nostro concittadino: "malgrado che a bordo si fa festa, ossia non si lavora a straordinario, malgrado che a tavola non manca niente, non è sufficiente questo per rianimare le persone. Ognuno pensa alla propria casa, alla sua famiglia. Il tempo è quasi burrascoso e contribuisce a rattristare gli animi della gente".

La pagina di diario del 31 dicembre 1965 non è meno triste nel tono "La notte di Capodanno è una notte come tutte le altre. Abbiamo lavorato tutto il giorno per preparare la nave per l'arrivo. Siamo stanchi, sfiniti si può dire, e perciò molti si assentano anche dalla piccola cerimonia che fa il Comandante con gli Ufficiali nella mensa dell'equipaggio. Alle 21, che è come a mezzanotte in Italia, mi bevo una birra da solo e mi metto a riposo fino all'1 e 45 del 1 gennaio 1966, orario del cambio di guardia".

Sì, quello del marittimo è un lavoro faticoso e pesante, per gente tenace.

Mancano statistiche precise relative a quei decenni o non sono facilmente reperibili, ma si può azzardare, senza tema di smentite, che negli anni 50, 60 e 70 circa l'80% della popolazione attiva maschile torrese è occupata nel settore della navigazione marittima; e si può altresì ipotizzare che la percentuale dei torresi presenti tra gli equipaggi si aggiri intorno al 30%.

Alcuni eventi sono illuminanti in tal senso.

All'inizio degli anni 50 la Cassa Marittima Meridionale di Torre del Greco, dato il considerevole aumento dei torresi che vi si iscrivono, si trasferisce dalla vecchia sede del centro storico alla nuova struttura, più ampia, moderna e funzionale di Via Cesare Battisti.

Il verbale della seduta del 12 dicembre 1959 della Camera dei Deputati, III legislatura, riporta gli interventi di alcuni parlamentari meridionali sulle manifestazioni di protesta dei marittimi del 28 e 29 giugno 1959 a Torre del Greco ed afferma che esse sono scaturite dall'ansia dei marittimi e della popolazione per il mancato rinnovo a livello nazionale del contratto di lavoro di quella categoria, con miglioramenti economici e normativi. L'agitazione, a carattere nazionale, è stata particolarmente sentita a Torre del Greco che costituisce uno dei più importanti centri marinari della zona. Infatti un organico di circa 12 mila marittimi su una popolazione di 70 mila abitanti articola la quasi intera economia locale.

E evidente, dunque, la portata dell'occupazione marittima nella nostra città in quel periodo.

Le società amatoriali del tempo, grandi e piccole, apprezzano e preferiscono i nostri concittadini per le loro doti di competenza, affidabilità senso del dovere e attaccamento al lavoro.

La competenza, spesso, si acquisisce attraverso una lunga gavetta.

Si inizia da giovani con le mansioni più semplici, si ruba il mestiere osservando e imparando dagli anziani e man mano si va avanti.

Ma è bene precisare che in maggioranza, in quegli anni, i torresi costituiscono la bassa forza: comandanti ed ufficiali provengono, in generale, da altre marinerie nazionali.

Non era perciò difficile sentire la nostra parlata nelle cucine, nelle sale macchine, tra il personale di camera e di coperta.

A bordo la vita è scandita dai turni di lavoro e di riposo.

L'espressione turno di guardia è assai diffusa nella terminologia marittima, perchè in navigazione alcuni settori di una nave sono operativi 24 ore su 24: la sala comando, per esempio, o la sala macchine e i motori, che ne sono il cuore pulsante.

Così a bordo una squadra si sussegue ad un'altra, di turno in turno.

Nelle ore libere, in navigazione, si è spesso in cabina a riposare o a scrivere a casa.

In caso di avaria o di emergenza, saltano, se necessario, i turni di riposo. Tutto il personale utile è richiamato alle sue mansioni.

Una nave deve essere sempre efficiente: le compagnie hanno orari di arrivo da rispettare, carichi

Quei ragazzi della sala macchine

Quando l'Andrea Doria si piegò sul fianco e la gente impazziva di terrore, nella sala macchine c'erano Biagio Paino, 3 Ufficiale di Macchina, e Raffaele Ciaravolo, fuochista. Il mare incominciava ad invadere la nave e in sala macchine i generatori incominciarono ad andare in corto circuito: se fosse mancata del tutto la corrente, le pompe per lo scarico acqua non avrebbero più funzionato facendo affondare l'Andrea Doria in poco tempo e, fatto ancora più vitale, il transatlantico sarebbe rimasto al buio lasciando in trappola gli occupanti.

Biagio Paino, Raffaele Ciaravolo ed altri coraggiosi della sala macchine, con l'angoscia che li attanagliava e lo spirito di sopravvivenza che li spingeva a salire in coperta per mettersi



in salvo, si resero conto immediatamente che se le luci si fossero spente, moltissime persone sarebbero rimaste intrappolate per l'oscurità della notte e della nebbia. Decisero allora di rimanere in sala macchine a battersi con i generatori di corrente invasi dal mare e restarono in quel luogo vitale per più di dieci ore, consentendo alla quasi totalità degli occupanti la nave di trovare illuminate le vie d'uscita e di mettersi in salvo. Operarono con l'acqua alla cintola fino a sfiancarsi e, quando tutti i sopravvissuti allo scontro erano ormai in salvo, lasciarono il loro posto per portarsi in coperta, dove furono avvistati dall'equipaggio dell'Edward Allen e salvati.

Erano poco più che dei ragazzi.
Ciao.

da consegnare e imbarcare nei tempi dovuti.

Ogni intoppo può significare un considerevole danno economico per gli armatori.

E proprio in queste circostanze i torresi si fanno apprezzare per la serietà dei loro comportamenti.

Tanti marittimi, ormai in pensione, raccontano con orgoglio episodi personali in cui il senso del dovere e della responsabilità li ha resi fieri di se stessi:

Da quel diario che un nostro concittadino tenne per tutta la durata del suo imbarco nel lontano 1965 e 66 leggiamo "8 Giugno 1965. Si va a Richmond che dista 22 miglia e sono io di timone ed è la prima volta che guido la nave in mezzo ad un fiume. Io mi preoccupavo di non riuscirci e invece me lo sono cavata bene".

E il 25 giugno annota "la navigazione Yokohama-Micoshima è molto movimentata sul ponte, per la nebbia e per il traffico eccessivo di molti mezzi e per le barche dei pescatori giapponesi. Durante la notte le due ore di timone sono faticose, perché si costeggia e devo stare bene attento".

Il 26 giugno "la navigazione in mezzo a centinaia di isole è molto pericolosa, specie con la nebbia. Io monto di timone a mezzogiorno, proprio nel pieno delle isole, ma non ho preoccupazioni, perché sono sicuro di saper governare la nave, secondo gli ordini che ricevo".

28 giugno "si lavora dalle 6.30 fino alle 5 precise, qualche vota anche dopo le 5 - Il lavoro è pesante, ma si fa tutto il proprio dovere".

Col lavoro i nostri marittimi hanno girato tutto il mondo e toccato tutti i continenti. Chi lavora con la compagnia Italia va in Nord e Sud America, sia attraverso l'Atlantico che il Pacifico.

I marittimi del Lloyd Triestino viaggiano verso l'Africa Occidentale e Meridionale, l'Asia e l'Australia, quelli della Tirrenia seguono le rotte per l'Africa del Nord, le isole maggiori italiane, il Nord Europa ed il Mediterraneo Occidentale. L'Adriatica con le sue navi detiene le rotte verso il Medio Oriente fino all'Egitto, il Mar Nero e il Mar Rosso.

Molti, lungo vari decenni, i contatti con la Cina.

Pochi ricordano che l'Italia ha avuto una concessione territoriale in quella lontana terra.

Nel 1901 la nostra nazione ottiene dalla Cina Imperiale un territorio nel quale dislocare truppe e diplomatici e Tient-sin era la città ideale, posta lungo un fiume navigabile.

Nel 1928 l'Italia conclude con la nuova Cina Nazionale del Generale Chiang-Kai Shek un trattato di commercio, e nel 1932 è attivato dal Lloyd Triestino un nuovo collegamento tra l'Italia e Shanghai, destinando a questa linea due moderni e prestigiosi transatlantici del tempo: il Conte Biancamano e il Conte Rosso, che stabilisce il nuovo record mondiale per la traversata, impiegando 23 giorni di navigazione.

Negli anni successivi alla Rivoluzione, alcuni armatori impegnano le loro navi per gli scambi commerciali tra Cuba e Cina e molti marittimi torresi continuano, come i loro padri, ad approdare in porti cinesi.

Non è difficile perciò che oggi si ritrovino tra i ricordi delle nonne o delle mamme, oggetti dell'artigianato cinese, riconoscibili dal simbolo del drago, molto diffuso in quella cultura.

D'altronde da ogni dove in nostri marittimi porta-

no un souvenir, un oggetto tipico, particolare.

Un'usanza cui nessuno si sottrae.

E soprattutto impressioni di viaggio, aneddoti, curiosità da raccontare al ritorno a casa.

In quel diario di imbarco datato 1965/66 il nostro concittadino scrive "ore 16 e 42 arrivo al Canale di Suez. Ne rimango sempre meravigliato e penso subito ai tanti viaggi in cui l'ho attraversato e che sono trascorsi tanti anni da quando lo passai per la prima volta. Una volta l'ho fatto anche con il piroscalo Rubicone".

4 giugno 1965 Dopo circa 30 giorni di navigazione alle ore 14 si incomincia a vedere la costa: San Francisco, California. Alle 16 ci ancoriamo in rada ed aspettiamo la posta. I miei occhi non fanno altro che guardare tutto ciò che ci circonda: montagne, case, grandi estensioni di terreno e tanto altro. Sono desideroso di guardare".

E il 1 novembre di quello stesso anno scrive "alle 16 siamo sul capo di Buona Speranza Sud Africa, ed io dal mio finestrino osservo questa terra che mi è ancora sconosciuta da tanti anni che navigo".

Il 22 giugno la sua nave arriva a Yokohama in Giappone. Il 24 annota "è la prima volta che metto piede in Giappone. Tutto mi sembra strano, specie il linguaggio, non si capisce una parola e questo è molto difficile per chi deve camminare. Ma mi faccio capire a gesti. La gentilezza di questo popolo passa l'immaginazione. I miei occhi si muovono velocemente per osservare tutte le cose che a me sono nuove. Quello che mi incuriosisce di più sono le donne, le mamme, che portano i figli piccoli legati sulla schiena. Però l'avevo già visto fare in Somalia."

Dunque, tra gli anni 1950 e 1970 la società torrese si connota per il notevole numero di marittimi i quali, per la particolare organizzazione di quel settore, sono per lunghi periodi lontani dalle loro case.

Alle donne perciò è delegata la gestione quotidiana della famiglia, l'educazione dei figli ed in generale, l'assunzione di maggiori responsabilità.

Un fenomeno che, se pure non crea forme di emancipazione femminile ostentata, consegna a quelle donne un ruolo attivo e consapevole nella famiglia e nella società.

Una considerazione su tutte può essere illuminante a tal riguardo.

Gli uomini imbarcati, che "stanno sull'acqua salata" come si dice nella nostra parlata, mandano lo stipendio a casa e le donne lo gestiscono con oculatezza ed accortezza, affinché si possano soddisfare i nuovi bisogni che la modernità impone.

Non a caso, la nostra città vede proprio in quegli anni l'apertura di nuovi sportelli bancari, non solo della torrese Banca di Credito Popolare, la famosa "bancarella", ma anche di altri istituti di credito.

Sul libretto bancario o postale confluiscono i risparmi, perché lo spreco è considerato un disvalore ed è offensivo nei confronti di chi si sacrifica sul mare, lontano da casa. La disponibilità economica consente a moltissimi torresi di soddisfare un bisogno primario, la casa di proprietà, costruita secondo i nuovi canoni della modernità: servizi igienici interni, camere separate dal corridoio, pavimenti lucidi, cucina attrezzata, scaldabagno per l'acqua calda e magari l'impianto di riscaldamento centralizzato.

Enormi palazzoni sono costruiti in fretta e senza

troppa fantasia architettonica, la richiesta è forte, i costruttori si danno da fare senza lungimiranza per l'ambiente.

Intere zone della nostra città perdono alberi e verde: campagne, orti e giardini sono sacrificati al cemento ed al mattone.

Ed in città si verifica una vera e propria migrazione interna.

Dai tradizionali quartieri urbani, specie alla marina, risalenti al secolo precedente, ispirati alle costruzioni di famosi architetti napoletani che avevano lavorato per la borghesia o la piccola nobiltà, ci si sposta in anonimi palazzoni e palazzine, forniti però delle più moderne comodità.

La città cresce e prospera, alla base della sua economia c'è l'occupazione della gente di mare.

Gli anni 50 e 60 sono gli anni del cosiddetto boom economico.

L'Italia e gli italiani dei grandi centri o delle città di provincia, come la nostra, si lanciano verso il futuro a grandi passi, fiduciosi e determinati.

Migliorare la condizione economica è importante per il progresso sociale, ma non basta.

È necessario favorire lo sviluppo dell'istruzione: la legislazione del tempo va in questa direzione e a Torre del Greco sorgono scuole di ogni ordine e grado.

Un merito che va ascritto alla generazione dei padri di quei mitici anni 50 e 60 è l'aver compreso l'importanza dell'istruzione per i loro figli e figlie, grazie, forse, anche al contatto dei marittimi con culture e società più aperte ed emancipate come quelle del Nord Europa, del Nord America e dell'Australia.

Per essi un bell'appartamento nuovo, un sufficiente conto in banca sono soddisfazioni, ma si coltiva anche l'onesta ambizione di vedere la generazione che seguirà più qualificata, oltre che più agiata.

Il titolo di studio dei figli sarà per i padri l'orgoglio più grande e offrirà ai giovani migliori prospettive di lavoro ed occupazione.

Già verso la metà degli anni 70 la nostra laboriosa città comincia a risentire della crisi del settore marittimo.

Alcune società di Navigazione subiscono gli effetti del cambiamento dei tempi: la navigazione aerea si pone in forte concorrenza con quella marittima, gli aerei sono più veloci delle navi, l'era dei grandi transatlantici, come la Raffaello, l'Andrea Doria o la Michelangelo sta per tramontare per sempre.

I viaggi aerei sono più convenienti anche se molto meno affascinanti.

A bordo tra gli equipaggi ai vari dialetti locali italiani si sostituiscono sempre più le lingue slave ed asiatiche.

E con gli anni 70 finisce per Torre del Greco un'era: quella della massiccia occupazione marittima, con tutto ciò che ha significato, con le luci e le ombre che sempre accompagnano i grandi fenomeni sociali.

Una realtà da conoscere più approfonditamente, con studi e ricerche, magari argomento di tesi di laurea, un suggerimento ai giovani torresi laureandi in sociologia.

E dopo Via degli Artisti, degli Incisori, dei Pescatori di Spugne, dei Velatoli, dei Segantini, dei Calafati, dei Carpentieri e dei Naviganti, la Municipalità potrebbe ben intitolare una strada cittadina "Via dei Marittimi".



Naufraghi dell'Andrea Doria sul Conte Biancamano in rotta verso casa

continua da pag. 2

38.	IOSSO	Gennaro
39.	LANGELLA	Salvatore
40.	LANGELLA	Aniello
41.	LOMBARDO	Salvatore
42.	LOMBARDO	Giuseppe
43.	MADONNA	Giuseppe
44.	MARAZZO	Vincenzo
45.	MAURI	Vincenzo
46.	MELLONE	Ciro
47.	MENNELLA	Francesco
48.	MENNELLA	Michele
49.	MENNELLA	Giuseppe
50.	MICERA	Ciro
51.	MINOTAURO	Gaetano
52.	MOLINARO	Salvatore
53.	MORELLI	Ciro
54.	MORVILLO	Michele
55.	NOCERINO	Domenico
56.	OLIVIERI	Andrea
57.	OLIVIERO	Raffaele
58.	PAINO	Biagio
59.	PALOMBA	Aniello
60.	PALOMBA	Michele
61.	PAPACCIO	Giuseppe
62.	PELLINO	Francesco
63.	PEREZ	Vincenzo
64.	PERNICE	Luigi
65.	PERNICE	Michele
66.	PERNICE	Salvatore
67.	PESCE	Andrea
68.	PICARDI	Luigi
69.	PIERGALLINO	Vincenzo
70.	POETI	Livio
71.	PRISCO	Alfonso
72.	PUZIO	Vincenzo
73.	RAIOLA	Francesco
74.	RICCIARDI	Salvatore
75.	RICEVUTO	Leonardo
76.	RIMA	Raffaele
77.	ROMANO	Francesco
78.	RUGGIERO	Girolamo
79.	RUSSO	Maria
80.	SALERNO	Raffaele
81.	SANNINO	Giuseppe
82.	SAVASTANO	Mario
83.	SCALA	Isidoro
84.	SCALA	Salvatore
85.	SCHIAFFINO	Luigi
86.	SCOTTO DI COVELLA	Vincenzo
87.	SEMPREVIVO	Ciro
88.	SERPE	Amedeo
89.	SERPE	Ciro
90.	SERPE	Giuseppe
91.	SILVETTI	Fausto
92.	SIMONINI	Michele
93.	SORRENTINO	Ferdinando
94.	SORRENTINO	Carlo
95.	SPORTI	Antonio
96.	VALORE	Giulio
97.	VERRUSIO	Tommaso
98.	VITIELLO	Antonio
99.	VITIELLO	Stanislao
100.	VITIELLO	Giuseppe
101.	ZICCHINOLFI	Giovanni

L'album fotografico

L'Associazione Nazionale Marittimi d'Italia di Torre del Greco



Una parte della sala del Corallo durante il Convegno



Studenti in sala



Il regista Di Salvatore premiato per il documentario: La Gran Dama del mare Andrea Doria



Il saluto del Sindaco On. Dott. Ciro Borriello



Il signor Antonio Pacilio della Pro Loco di Torre del Greco



Il cap. Isilibech in rappresentanza della Lega Navale Italiana



Familiari di marittimi della A.Doria. In primo piano il signor Agostino Visciano



La sala del Cinema Corallo



In prima fila si riconoscono il cap. Giuseppe Lembo, il Com.te della Capitaneria di Porto di Torre del Greco C.F. Gaetano Angora, il cap. Giuseppe Bottiglieri e in seconda fila l'armatore Angelo Di Maio e signora



L'assessore Olga Sessa



La dott.ssa Eva D'Urzo della Lega Navale Italiana



Il vicesindaco Vincenzo Spierito



Il dott. Giuseppe Sbarra premiato dal Com Sup. Raffaele Minotauro



Il Com.te della Capitaneria di Porto di Torre del Greco C.F. Gaetano Angora



Il Rettore dell'Università "Parthenope" Gennaro Ferrara



Il preside dell'Istituto Nautico Cristoforo Colombo Prof. Eugenio Casoria



L'intervento del Comandante Giuseppe D'Amato della "Perseveranza Navigazione"



Don Franco Riviaccio, Parroco di Santa Maria di Portosalvo



Il Com. Superiore Guido Badano, Ufficiale di coperta dell'A. Doria



Il Capitano Superiore Giovanni Cordera, Ufficiale di Macchina dell'A. Doria



Il Capitano Eugenio Giannini, Ufficiale di Coperta dell'A.Doria



Il Mar. VV UU. Giuseppe D'Urzo



L'intervento del Capitano Giuseppe Bottiglieri



Il signor Luigi D'Urzo



Luigi Avenia



Gaetano Balzano



Lo stato Maggiore della A. Doria e i fratelli Giuseppe, ex Comandante della Capitaneria di Torre del Greco ed oggi a Napoli, e Raffaele Minotauro, che ebbero il loro padre tra i naufraghi



Il signor Raffaele Ciaravolo, uno dei "ragazzi della sala macchine"



L'assessore alla Cultura Liborio D'Urso



Saluti finali del Comandante Superiore Raffaele Minotauro, coordinatore della manifestazione