

VITA DI BORDO, SPAZI E CLASSI SOCIALI

La vita di bordo, in ogni tempo, sottopone gli uomini a una condizione diversa dall'ordinario. Li fa entrare in una dimensione caratterizzata da carenza di spazio, dai movimenti della nave e da una generale diminuzione della sicurezza

GIOVANNI PANELLA (*)

Tutto ciò li costringe a un adattamento profondo e all'invenzione di nuove regole di vita e di attività: per i marinai il tempo del lavoro non è più scandito dall'alternarsi della luce del giorno, ma da quello delle guardie; le gerarchie e l'obbedienza agli ordini diventano fattori che non possono essere trascurati; l'affollamento in spazi ridotti, così come il mare grosso, riduce le consuete distanze fisiche tra le persone e modifica la loro *privacy*, mentre la consapevolezza di tanti pericoli potenziali li avvicina dal punto di vista emotivo.

Una tale rivoluzione delle abitudini quotidiane fa sì che a bordo di una nave la suddivisione degli spazi abbia delle valenze diverse da quelle che sono proprie della terraferma.

Una delle migliori cronache della vita a bordo dei velieri della prima metà dell'Ot-

tocento è *Due anni a prora*, di R.H. Dana, un testo del 1835 che è considerato un classico della letteratura di mare, perché registra in modo documentato e puntuale come si viveva sulle navi americane del tempo. Il titolo originale dell'opera: *Two years before the mast* andrebbe tradotto con: «Due anni davanti all'albero» perché l'autore vuole sottolineare di aver passato quel periodo di navigazione da semplice marinaio. Questo per rimarcare quanto, anche sulle navi, siano importanti le distinzioni di classe, le barriere di tipo sociale, che sono tanto più nette quando sono delimitate da una linea immaginaria tracciata, appunto, in corrispondenza dell'albero di trinchetto. Va detto che sui velieri la zona davanti all'albero, la parte più scomoda e bagnata della nave, è sempre stata riservata agli alloggi dei marinai, mentre

(*) *Genovese, ha sempre amato il mare e la sua storia, negli ultimi anni si è impegnato nel restauro di imbarcazioni tradizionali e nella costruzione di Creuza de Mã, riproduzione di una lancia da ammiraglio del 1797. È consulente della Soprintendenza della Liguria e vicepresidente dell'ISTIAEN (Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale) e della FPMM (Fédération du Patrimoine Maritime Méditerranéen). Giornalista pubblicitario, è specializzato nella storia marittima e nel 2010 ha vinto un premio Marincovich. Collabora con riviste italiane e straniere e ha pubblicato testi, tra cui una collana sulle barche tradizionali.*



Su un veliero da emigranti metà Ottocento.

gli ufficiali e i passeggeri di riguardo alloggiavano a poppa dove, se non per ragioni di servizio, i marinai non potevano neppure sostare. L'importanza di questa netta suddivisione dello spazio di bordo è dovuta al fatto che sui velieri questo era un merce preziosa: ce n'è stato sempre pochissimo a disposizione. Sempre nel libro di Dana si accenna alla figura che, in termini sociali costituiva un elemento di cerniera tra gli ufficiali e i marinai, il secondo ufficiale. Egli racconta come uno di questi, che si era addormentato in servizio, viene degradato seduta stante, mentre il marinaio che viene nominato seduta stante al suo posto lascia immediatamente l'alloggio di prora: «La mattina dopo, ai sette rin-

tocchi di campana, fu chiamato a poppa tutto l'equipaggio, dopo di che fummo informati che Foster non era più ufficiale a bordo della nostra nave e che, per sostituirlo, potevamo scegliere un nostro compagno. Non è insolito che il Comandante faccia agli uomini una tale offerta, ed è buona politica, giacché in tal modo gli uomini hanno l'illusione d'essere stati loro a scegliere e se ne sentono lusingati, anche se poi, in fondo, debbono ubbidire come prima. Il nostro equipaggio, come accade sempre, non volle la responsabilità di eleggere un uomo del quale non avrebbe mai potuto lagnarsi, e preferì lasciare tale responsabilità al capitano. Costui scelse un marinaio giovane, attivo e intelligente, un



Sistemazione delle brande a bordo dell'incrociatore corazzato *AVEROFF*, 1910.

giovane che, nato sulle rive del Kennebec, aveva compiuto parecchi viaggi fino a Canton, e lo promosse con queste parole: «Scelgo Jim Hall; ora è il vostro secondo ufficiale. Tutto quello che dovrete fare d'ora in avanti è di ubbidirgli come ubbidireste a me. E ricordate che d'ora in avanti è il signor Hall». Foster passò al castello di prua come marinaio semplice, mentre il giovane prodiero Jim divenne il signor Hall e s'acquartierò nella terra dei coltelli, delle forchette e delle tazze da tè» (1).

Le navi militari dei tempi della vela erano le uniche che non destinassero gli spazi della prora alle cuccette dei marinai, ma solo perché nessun castello di prora avrebbe potuto contenere una tal massa d'uomini. Esse infatti imbarcavano equipaggi di centinaia di unità mentre per i mercantili l'ordine di grandezza era quello delle decine. Per avere un'idea dell'incredibile affollamento che vigeva a bordo delle navi da guerra ai tempi della vela basta ricor-

dare che la *HMS Victory* di Nelson, uno scafo che al ponte misurava una lunghezza di una settantina di metri, dava ricovero a un equipaggio di più di 800 uomini. Per dormire, l'unica soluzione praticabile in simili condizioni era quella di ricorrere alle amache che tutte le sere venivano stese ovunque vi fosse spazio sottocoperta, per scomparire poi al mattino. Lo schema di montaggio di tante amache in spazi così limitati ricorda un po' la piantina delle navi negriere, dove a ogni corpo era concesso lo spazio minimo per la sua sopravvivenza. A tale proposito Herman Melville, che nel 1843 fu imbarcato sulla fregata americana *United States*, è estremamente preciso: ci racconta come lo spazio concesso in larghezza a ogni amaca fosse esattamente di 18 pollici e cioè di 46 centimetri scarsi: «Quando si dispone dello spazio necessario, si hanno sempre dei "distanziali" nella propria branda, vale a dire due bastoni orizzontali, uno per ciascun capo, che ser-

vono a tenere separati i bordi laterali e a creare un ampio vuoto al centro, nel quale ci si può girare e rigirare, stare sdraiati su un fianco o sull'altro o sulla schiena e, se si desidera, allungare le gambe: in breve, stare comodi nella propria branda. Il proprio letto, infatti, si fa preferire a qualsiasi locanda. Ma quando la vostra branda è stipata e compressa assieme ad altre cinquecento da tutte le parti sul ponte di stiva di una fregata, a partire dalla terza coperta, e i "distanziatori" sono proibiti per esplicito ordine del Comandante e ogni uomo attorno a voi vigila attentamente sui diritti e privilegi della sua branda, così come sono stabiliti dalla legge e dall'uso, allora essa diventa una Bastiglia e una prigione di canapa nella quale, o fuori della quale è molto difficile andare, e dove il sonno è solo una beffa e una parola vuota. Diciotto pollici a testa è tutto quello che viene concesso. Diciotto pollici di larghezza, e in quello spazio bisogna dondolare. Atroce! Sulla

forca di spazio per dondolare te ne danno di più!» (2).

L'avvento del vapore, che non imponeva più la necessità di avere tante braccia al servizio della manovra delle vele, diminuì il numero dei marinai imbarcati, che avevano finalmente diritto a spazi un po' più ampi. Nell'Ottocento, comunque, sui primi vapori che facevano il servizio transatlantico persino i passeggeri di prima classe potevano godere di un *confort* molto relativo. Charles Dickens, che compì nel 1842 la traversata atlantica a bordo del piroscafo *Britannia*, racconta del suo stupore nello scoprire che la sua cabina non era altro che una «stravagante specie di scatola» nella quale: «lasciando la porta mezzo aperta e strisciando dentro come serpenti, ci si stava perfino in quattro, utilizzando anche la doccia». Gli spazi comuni sotto coperta si limitavano a: «un lungo e stretto stanzone, vagamente simile a un gran carro funebre con finestrine nei fianchi. In

Cabina di II classe nave di emigranti, inizio Novecento. Galata, Museo del Mare, Genova.





Le dimensioni delle sovrastrutture dei transatlantici AUGUSTUS e GIULIO CESARE.

cima c'era una melanconica stufa con tre o quattro freddolosi camerieri intorno, e sui lati, per tutta quell'allucinante lunghezza si stendevano due lunghissime tavole su ognuna delle quali una mensola, appesa al basso soffitto e ripiena di bicchieri e di ampolle, incuteva lugubri previsioni di mari tempestosi» (3).

Conclusa l'età della vela, con la sua suddivisione in classi tra prua e poppa, i grandi transatlantici del Novecento avranno una divisione che seguirà lo schema «alto-basso» con la prima e la seconda classe alloggiate sui ponti più elevati e spaziosi e la terza classe assiepata sottocoperta, dalle parti della stiva. Dal punto di vista dei numeri, le classi non erano davvero rappresentate in modo paritario: il piroscafo *Nord America* che nel 1884 porta Edmondo de Amicis da Genova alla Plata

ospita solo 50 passeggeri di prima classe, mentre quelli di terza sono 1.500. Ecco come viaggiano questi ultimi: «Quanto rimane da fare ancora dentro a questi bei piroscafi che il giorno della partenza si vedono luccicare come palazzi di principi! Sulla maggior parte, i marinai e i fuochisti ci stanno come cani, l'infermeria è un bugigattolo, i luoghi che dovrebbero esser più puliti, fanno orrore, e per mille e cinquecento passeggeri di terza classe, non c'è un bagno! E dicano quello che vogliono gli igienisti che han fissato il numero necessario dei metri cubi d'aria: la carne umana è troppo ammassata, e che una volta si facesse peggio, non scusa: oggi ancora è una cosa che fa compassione e muove a sdegno. Intanto, man mano che si alzava la colonna termometrica, crescevano per il Commissario le occupazioni e i fastidi: princi-

palissimo dei quali era il dormitorio delle donne, in cui si doveva scender molto sovente, di giorno e di notte, per ristabilire il buon ordine o vegliare alla pulizia. Anche a non tener conto del da fare, sarebbe bastato quello spettacolo obbligatorio a disamorare dell'ufficio qualunque galantuomo. S'immaginino due piani sotto coperta, come due vastissimi mezzanini, rischiarati da

una luce di cantina, e in ciascuno di essi tre ordini di cuccette posti l'un sull'altro, tutto intorno alle pareti e nel mezzo, e lì circa quattrocento tra donne e bambini poppanti e spoppati, e trentadue gradi di calore. Qui, nella cuccetta più bassa, dormiva una donna incinta con un bimbo di due anni, sopra di lei una vecchia settantenne, sopra di questa una giovinetta sul primo fiore; là

*Spaccato
del piroscalo
GIULIO CESARE.*



s'allungava una cafona calabrese accanto a una signora caduta nell'indigenza; più in là un'avventuriera di città, che si dava il belletto al buio, a fianco di una contadinella timorata di Dio, che dormiva con la corona del rosario tra le mani. A scender là di notte, si vedevano spenzolare dalle cuccette capigliature grigie, trecce bionde, fasce di lattanti, orribili stinchi senili e belle gambe di ragazze, e un cenciume di sciali, di vestiti e di sottane di tutti i colori naturali e acquisiti immaginabili e possibili, come bandiere dell'esercito infinito della miseria; e sul tavolato dei mucchi confusi di stivaletti, di zoccoli, di ciabatte, di legacci, di scarpettine, di calze, da metter sgomento a pensare ch'eran mucchi di quistioni e di battibecchi preparati per il domani, all'ora della levata» (4).

Sui transatlantici la separazione tra i passeggeri era del tutto tangibile, perché era realizzata con delle robuste cancellate che delimitavano le aree destinate alle diverse classi, ma implicava anche un destino ineguale in caso di naufragio. Le possibilità di sopravvivenza di quelli della prima classe erano infatti molto più elevate di quelli di terza.

La canzone *Titanic*, di De Gregori ci ricorda come nel 1911 l'affondamento di questa nave abbia fatto strage soprattutto tra gli occupanti della terza classe, per i quali non vi erano abbastanza posti sulle scialuppe:

«La prima classe costa mille lire, la seconda cento, la terza dolore e spavento e puzza di sudore nel boccaporto (...)».

Che la struttura della nave, da sempre, riproduca e accentui le separazioni di un microcosmo sociale lo testimonia un termine della lingua inglese, che è intraducibile al di fuori del suo contesto: *Posh*. Per i sudditi dell'Impero Britannico il grande viaggio per mare era quello verso l'India,

che attraversava l'Oceano Indiano su una rotta che si svolgeva per paralleli. Sull'Oceano il sole dardeggiava maggiormente un lato della nave, in tempi in cui l'aria condizionata era ancora da venire e le lamiere in ferro delle cabine scottavano al tatto. Ed ecco che sui biglietti più costosi della società P&O (*Peninsular&Oriental Lines*) apparve la sigla *Posh*, un termine che nella lingua inglese ha assunto il significato di: «lussuoso», «snob», «pieno di sussiego». Tale sigla era l'abbreviazione di: *Port side Out, Starboard Home* e indicava come nel viaggio di andata si alloggiava sul lato di sinistra della nave e al ritorno su quello di dritta, in modo di disporre sempre di una cabina più fresca, all'ombra.

Nei primi decenni del Novecento il lusso più sfrenato si impadronì degli arredamenti di bordo: nacque il mito del transatlantico e i migliori architetti del tempo gareggiarono per arredare le prime classi delle «città galleggianti». Le principali nazioni si misero in lizza per mettere in servizio la nave più grande, la più lussuosa, la più veloce: è l'epoca del *Nastro azzurro*. D'altra parte, visto che era in ballo il prestigio nazionale, le compagnie marittime ricevettero ricche sovvenzioni dallo Stato. Fortunatamente, anche le sistemazioni a bordo per le classi più povere ebbero un netto miglioramento: «Il passeggero di 3^a classe è l'erede (fortunato) degli emigranti che l'hanno preceduto fino ai primi anni del Novecento. Anche se è alloggiato nei ponti inferiori, e se in coperta dispone di uno spazio limitato e separato, una certa dignitosa semplicità è intervenuta nelle sue condizioni di vita. I «castelli» simili a quelli di legno usati un tempo nelle camerate delle caserme sono ora montati, a bordo, per mezzo di razionali puntali metallici; c'è spazio, pulizia. Anche i locali igienici sono funzionali e abbondanti.

Comunque, bisogna riconoscerlo: la caduta di qualità, a paragone della 1^a classe, è piuttosto éclatante (6).

Le navi da crociera di oggi sfruttano ancora l'immaginario popolare che si era consolidato nell'età dei grandi transatlantici: emblematica, nel film *Amarcord* di Fellini, è la visione dello scafo del *Rex*, tutto illuminato, che sbuca nella nebbia. Si tratta davvero di un mito, naturalmente, perché sul *Rex* i passeggeri della prima classe, quella che faceva sognare, erano solo 378 a fronte di 788 della classe turistica e a 866 della terza classe. Per quanto riguarda gli spazi disponibili all'aperto: «ai passeggeri di prima sono destinati 4.700 metri quadrati di spazi e verande, distribuiti principalmente sui tre ponti più alti della nave, il ponte del Sole, il ponte degli Sports e il ponte Passeggiata... La classe turistica aveva a disposizione oltre 2.000 metri di ponti scoperti e verande semi-proteggiate, sia a poppa che a prora, dove obiettivamente era spesso proibitivo restare a lungo per il vento. La terza classe aveva infine spazi all'aperto per 825 metri quadrati, tutti però a prora, sul castello, e anche qui la permanenza non era resa confortevole dalle correnti d'aria (6). Per una nave che teneva velocità di 26-28 nodi in Nord Atlantico, doveva trattarsi anche di qualcosa di più di un po' d'aria...» Come si vede, ben poco è cambiato dai tempi di *Two years before the mast*: i poveracci stanno a prua.

La divisione in classi, con la terza che diventa «classe turistica», verrà mantenuta anche sui transatlantici scesi in mare dopo la guerra. Sarà proprio a causa della suddivisione degli spazi e dei servizi interni che questa comportava, che in seguito si rivelerà troppo costoso trasformare in navi da crociera la *Michelangelo* e la *Raffaello*, decretandone così la prematura scompar-

sa. Infatti, se si eliminano le classi e tutti gli spazi di bordo sono aperti a tutti i passeggeri, si semplificano enormemente i relativi servizi, che non risultano più suddivisi in cucine, bagni e sale da pranzo dedicate a una utenza particolare. Se si mantengono solo alcune *suites* di particolare lusso, la qualità delle cabine diventa molto più omogenea e le differenze sono limitate all'esistenza o meno di oblò o finestrate che si aprono sul mare.

Nel corso degli anni Sessanta, l'introduzione di aerei con motori a reazione segnò la fine dei transatlantici come unità destinate al trasporto. Era una vera rivoluzione: dopo quattro secoli di traversate, per andare in America non si prendeva più la nave. D'ora in avanti vi sarà un mercato solo per le navi da crociera, unità nelle quali è soprattutto la permanenza a bordo, più che gli scali, il motivo che giustifica il viaggio.

Oggi, il messaggio che è indirizzato a chi si imbarca su una nave da crociera è quello di rivivere il mito dei transatlantici di un tempo, come il *Rex*, il *Normandie*, la *Queen Elisabeth* e di poter far parte per qualche giorno degli *happy few*, i frequentatori della prima classe. Così, le navi da crociera aprono a tutti i loro ospiti i loro interni sontuosi, volendo offrire l'immagine di una società aperta, che non presenta alcuna divisione sociale.

L'esperienza di un acuto osservatore come Michele Serra, tende però a negare questo messaggio di eguaglianza: «Nessun luogo al mondo, come una grande nave, è così spietatamente metaforico delle differenze di censo. Dalle cabine del ponte più basso (gli inferi) all'empireo dei ponti sommitali, il prezzo quasi raddoppia, e negli ascensori, schiacciando il bottone del ponte di pertinenza, ognuno svela spietatamente quanto ha speso, e a quale girone è stato assegnato, se quello nobilmente af-



Fiancata di una moderna nave da crociera.

facciato sul Mediterraneo oppure quello sprofondato nella pancia oscura della nave. Un ragazzo del Sud, ricciutello e simpatico, un po' Troisi, un po' Ninetto Davoli, in ascensore mi dice ridendo: "Sto al 5, ma per non farmi scorgere premo sempre al 10 e poi scendo per le scale...". Già tutto ben detto nel *Titanic* di De Gregori, prima seconda e terza classe, anche se oggi l'abito fa un po' meno il monaco e in *shorts* e maglietta ci si assomiglia tutti. Solo gli uomini dell'equipaggio si distinguono, con le uniformi inappuntabili che garantiscono il superiore decoro delle istituzioni. Tanto distanti paiono dal brulicante e sciatto transito della clientela sbracata, che una signora non particolarmente per-

spicace domanda a un ufficiale: ma voi, dormite sulla nave?» (7).

Ormai la crociera è diventata un prodotto di massa, che ha un mercato che solo in Mediterraneo ha una dimensione di molti milioni di passeggeri l'anno: per gli armatori è quindi indispensabile tenere bassi i costi dei biglietti puntando sulle dimensioni delle navi, un dato che viene espresso in termini di numero di letti. E così le navi da crociera sono costrette a diventare sempre più grandi, un po' per meravigliare una clientela che, un po' come succede a Las Vegas, vuole essere abbagliata dall'estensione di luccicanti saloni, discoteche e dalla moltiplicazione degli spazi ludici, ma soprattutto perché gli utili unitari sono mo-

destie quindi si deve contare su un'ampia massa di clienti. Naturalmente, questa «dimensione industriale» dell'offerta crocieristica comporta delle conseguenze sulla continua estensione degli spazi disponibili a bordo e, forse, anche sulla tenuta al mare. Come abbiamo visto, a bordo non è praticata un'esplicita divisione in classi e quindi gli spazi *pro-capite* dei passeggeri non possono essere compressi più di tanto: il risultato è che la cubatura dell'intera struttura della nave da crociera viene portata al massimo.

Nei giorni del naufragio della *Costa Concordia* su molti giornali sono apparse le foto di un'altra tragedia del mare: l'affondamento dell'*Andrea Doria*, nel 1956. Naturalmente, bisogna tenere conto che si tratta di una nave di dimensioni inferiori a quelle della *Concordia* e che le immagini,

prese dall'aereo, tendono a schiacciare le sovrastrutture. Se però si accostano i profili delle due unità, la differenza è notevole. L'*Andrea Doria* rivela delle sovrastrutture di altezza contenuta, che sono meno sviluppate in verticale e si innalzano solo nella parte centrale della nave per scendere poi gradualmente verso poppa, mentre il profilo dei ponti della *Concordia* è tutto alto, da prora a poppa. L'impressione, per chi compara un transatlantico degli anni Cinquanta, una naveche, (come dice la parola), era fatta per traversare l'Atlantico in tutte le stagioni, con la *Costa Concordia* è quello di uno scafo che doveva godere di una maggiore stabilità. Ci si può domandare se un tempo quelle proporzioni tra opera morta, opera viva e estensione delle sovrastrutture non garantissero anche una maggiore sicurezza. ■

NOTE

- 1) Richard H. Dana, *Due anni a prora*, Edizioni per il club del libro, Milano, 1968, cit. pag. 62.
- 2) Herman Melville, *Redburn-Giacca Bianca*, Mursia, Milano, 1989, cit. pag. 329.
- 3) Charles Dickens, *America*, Editori Riuniti, Roma, 1982, cit. pag. 8.
- 4) Edmondo De Amicis, *Sull'Oceano*, Ibis, Como, 1991 cit. pag. 144.
- 5) Renato Prinzhofer, *Le città galleggianti*, Longanesi&C, Milano, 1978, cit. pag.17.
- 6) Maurizio Eliseo, *Il transatlantico Rex*, Tormena, Genova, 2003, cit. pag.159.
- 7) Michele Serra, «La post-crociera, festa proletaria», in *Repubblica*, 14 agosto 2005.