

# LE NAVI DEI PAPI

di Daniele Busetto

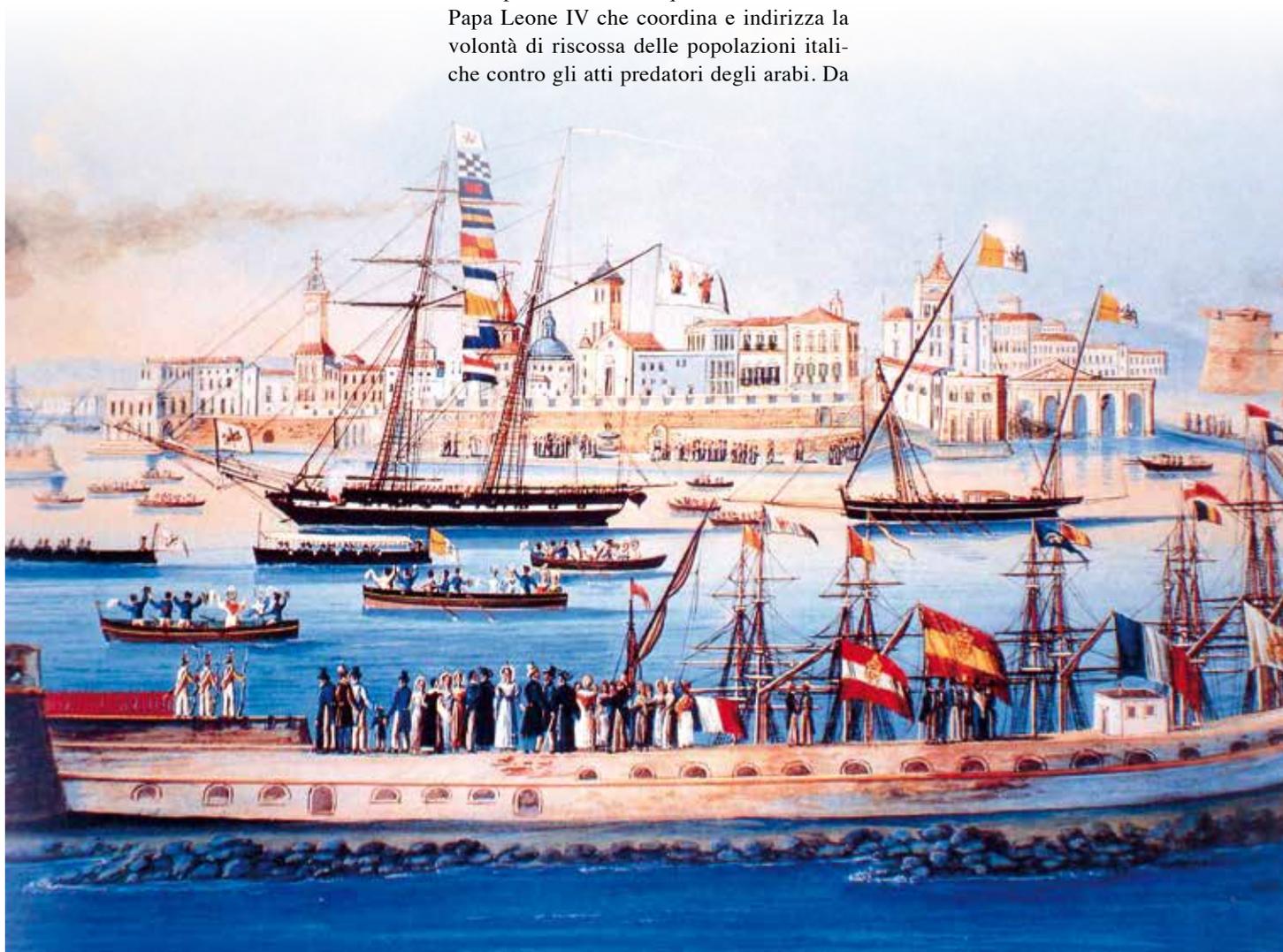
*I mille anni della marineria pontificia, ancora oggi presente a bordo e nei porti con i cappellani dell'Apostolato del mare. La riqualificazione dell'Arsenale Pontificio di Roma in un Museo Navale Nazionale.*

A partire dal Medio Evo la flotta della Chiesa scrive pagine importanti sui mari del Mediterraneo, nell'affrontare le navi dei turchi, combattendo guerre sante e impiegata fino al 1800 a contrastare le scorrerie dei pirati. In questo modo e per mille anni lo Stato della Chiesa mostra per mare la sua bandiera e lo fa con una perizia marinaresca di tutto rispetto.

Nell'VIII secolo d.C. l'espansione dei popoli dell'Islam li vede installarsi in Sicilia, dove creano basi per insidiare le coste italiane, dapprima quelle tirreniche meridionali e poi le altre fino a quelle adriatiche. E' Papa Leone IV che coordina e indirizza la volontà di riscossa delle popolazioni italiane contro gli atti predatori degli arabi. Da

qui la nascita della Marina Pontificia che gli storici fanno risalire all'849 d.C. con la battaglia navale di Ostia, allorchè la flotta cristiana composta da unità navali di Gaeta, Amalfi, Napoli e del Papato sconfigge quella araba.

La ragione vera dell'esistenza di questa flotta è però la lotta contro i pirati turchi e barbareschi; verso la fine del 1100 Papa Callisto III istituisce una prima forza navale stabile di circa 16 mila marinai e soldati e fa costruire 31 galere, 3 galeazze e 12 altre navi armate per complessive 380 bocche da fuoco.



La Battaglia di Ostia dell'849 d.C. in un dipinto di Raffaello Sanzio ubicato presso la Stanza dell'Incendio di Borgo al Vaticano. Nella pagina a fianco, la nave "San Pietro" scortata da una scortidoja doganiera pontificia in processione navale nel porto di Civitavecchia, 1635, autore M. Fonda, opera esposta al Museo di Roma.

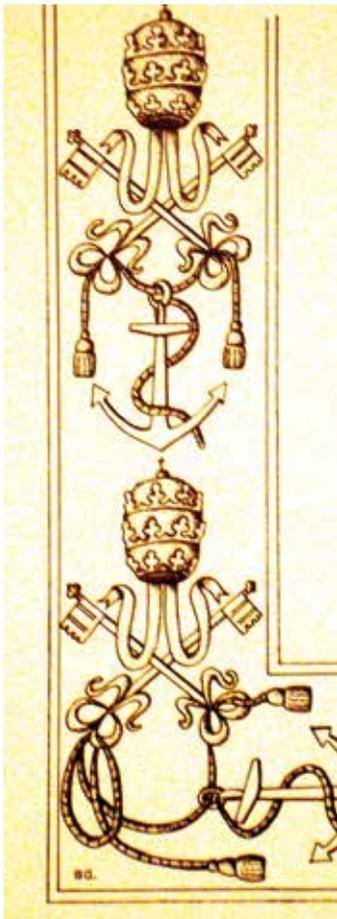
co, navi che vengono dislocate nei porti di Civitavecchia, di Ancona e di Ripa Grande a Roma. Successivamente Pio II potenzia le forze navali per la guerra santa contro Maometto II a cui si aggiungono pochi anni dopo altre decine di galere fatte costruire da Sisto IV per partecipare alla campagna navale per la conquista di Smirne insieme alle unità di Napoli e Venezia. Le navi pontificie pattugliano il mar Mediterraneo partendo dal porto di Civitavecchia e spingendosi fin nelle acque del levante insieme alle imbarcazioni degli altri Stati italiani rivieraschi con i quali esisteva in genere una buona intesa.

Nei secoli successivi le azioni dei predoni continuano più o meno violente e frequenti finché crolla l'impero bizantino e i Turchi



## PADRE ALBERTO GUGLIELMOTTI IL PRIMO MARINAIO D'ITALIA

Grazie a padre Alberto Guglielmotti nato a Civitavecchia nel 1812, la storia della Marina Pontificia è arrivata fino a noi, il merito va all'opera enciclopedica che ha scritto in dieci preziosi volumi molto ricercati dai collezionisti. Figlio di un ufficiale della Marina mercantile, Guglielmotti nasce a Civitavecchia nel 1812, sin da fanciullo si appassiona agli argomenti marinari e li coltiva per tutta la vita, seguitando a approfondire i suoi studi storici sui fatti navali del Mediterraneo e per le sue ricerche si imbarca più volte per raccogliere dati e notizie. Tra i suoi scritti anche il "Vocabolario marino e militare" e "Marcantonio Colonna alla battaglia di Lepanto". Nino Bixio lo definisce "il primo marinaio d'Italia" e lo ricordano oggi un monumento a Civitavecchia e una sala a lui dedicata nella Biblioteca Casanatense a Roma lo ricordano oggi. Per rendere omaggio a questa singolare figura di religioso che può essere considerato lo storico e il filologo della Marina italiana, nella citata sala gli ufficiali della Regia Marina pongono qualche mese dopo la sua morte, una lapide commemorativa su cui spicca un fregio di bronzo in figura di trofeo di mare, la prua fasciata di alloro di un'antica nave da guerra armata di cannoni, intorno a cui stanno un tridente, dei remi, un'ancora e un timone. In alto il fregio è coronato da un'aquila con le ali spiegate, simbolo dell'intelligenza, mentre al di sotto c'è un cartiglio che ricorda il titolo dell'opera più famosa del Guglielmotti, la "Storia della Marina Pontificia". Muore a Roma nel 1893 a 81 anni.



Fregi da divisa della Marina Pontificia.





La Battaglia di Lepanto nella Galleria delle Carte Geografiche dei Musei Vaticani.



Marcantonio Colonna ammiraglio della Marina Pontificia nel ritratto di Scipione Pulzone del 1575.



Ufficiale della Marina Pontificia nel 1793.

creano una flotta formidabile, la più potente del Mediterraneo. Si arriva così alla battaglia navale di Lepanto del 1571 che è considerata sul piano tecnico militare tra le più importanti dell'età moderna e che vede la flotta della Lega Sacra voluta da Pio V con le navi di Venezia, della Spagna, del duca di Savoia e dell'Ordine di Malta, annientare le maggiori forze navali turche. E' Marcantonio Colonna, ammiraglio del Papa uno dei comandanti in mare che più contribuisce alla vittoria. Le campagne successive contro gli infedeli della Marina Pontificia proseguono fino alla fine del 1600 in Dalmazia, nel Mar Ionio e a Creta e nel primo ventennio del 1700 la Marina viene rafforzata per la sua attività nell'A-

driatico, ad Ancona vengono dislocate quattro galeotte di nome "S. Giuseppe", "S. Carlo", "S. Ciriaco" e "Nostra Signora di Loreto".

Lo stato della Marina militare pontificia inizia a peggiorare nell'ultimo decennio del Settecento, la situazione politica europea e il non brillante stato delle finanze papali dei secoli successivi obbligano lo Stato Pontificio a una progressiva riduzione dei mezzi navali. Se infatti nei secoli precedenti essa aveva intrapreso spedizioni fino al nord Africa, ora il suo raggio d'azione viene ridotto alle acque costiere dello Stato pontificio.

Le poche galee ancora in attività sono operative per soli cinque mesi, prevalentemente d'estate e per il resto dell'anno, ufficiali e membri dell'equipaggio rimangono a terra. La Marina Pontificia non disponendo di proprie scuole navali istruisce i suoi ufficiali per lo più a Genova e a Malta o con lezioni impartite sulle navi o nell'arsenale di Civitavecchia. L'armamento delle navi si dimostra non più adatto agli scontri e irrecuperabile. Nel 1786, monsignor Fabrizio Ruffo, comandante della flotta pontificia in quanto Commissario del mare, crea la Marina di Dogana costituita da quattro feluche, ognuna con un equipaggio di undici uomini. A causa del minaccioso aumento d'attività della flotta francese vengono potenziate le

## I PORTI DELLO STATO DELLA CHIESA

All'inizio dal 1500 Papa Giulio II sceglie Civitavecchia come base navale principale della Marina Pontificia, molte risorse vengono così destinate allo scopo, ne sono testimoni le bellissime fortificazioni del porto iniziate dal Sangallo il giovane e completate da Michelangelo.

Il lato del porto verso la città è chiuso dalla bella cinta merlata di Urbano VIII con la splendida fontana del Vanvitelli e verso il lato di ponente c'è la monumentale porta Livorno, le poderose mura dell'antica Rocca, con l'alta torre quadrangolare costruita ai tempi di Calisto III. Al di là della bocca che conduce alla vecchia darsena - nelle cui profondità, giace forse tuttora, la colossale statua in bronzo di Nettuno, il cui braccio, torna in luce nel secolo scorso - si affacciano sul mare i bastioni che Antonio da Sangallo costruisce nella prima metà del secolo XVI.

Al posto delle due torri romane all'antemurale, andate completamente distrutte, viene costruito il Fortino Gregoriano nel periodo di Gregorio XVI e il faro, sorto nell'anno 1616 sotto il pontificato di Paolo V, in forma di torre rotonda, che ascendendo restringe i suoi piani, portando il fanale ad oltre 30 metri di altezza. Il faro, munito di mezzi ottici moderni, dopo oltre tre secoli di vita serve ancora allo scopo per cui stato creato.

Molte imbarcazioni, cosiddette "galere", vengono costruite nel tempo nell'Arsenale di Civitavecchia, tra queste la "capitana" varata nel aprile 1747 alla

Papa Gregorio XVI visita il Porto di Ripa Grande a Roma nel dipinto di un anonimo dell'Ottocento.





Logo dell'Apostolato del mare



Il primo viaggio di Papa Bergoglio a Roma è stato in mare, a Lampedusa, per onorare i tanti migranti che partiti dalle coste dell'Africa mediterranea che hanno perso la vita nel tentativo di raggiungere l'Europa.

fortezze costiere, le torri militari e le batterie, me è una difesa più apparente che reale infatti si spera che questo pericolo venga scongiurato dalla presenza inglese nel Mediterraneo. Alla fine del 1700 vengono ordinate nuove navi in Inghilterra e a Malta, sono

parte di un piano che si prefigge di riformare completamente la flotta per ripristinare con successo la capacità marinara d'un tempo. Si procede anche alla costituzione di una fanteria navale. Il febbraio 1798 segna l'inizio della decadenza della tanto gloriosa flotta pontificia. Napoleone Bonaparte conquistando Roma incorpora la Marina del Papa

nella propria flotta e la impiega per la campagna d'Egitto. Nella famosa battaglia navale di Abu-kir, davanti alle coste di Alessandria la flotta, una volta appartenuta al Papa, composta da due corvette, cinque galee, due navi per la vigilanza delle coste, quattro lancioni, otto cannoniere e una lanciagranate, va incontro alla sua totale distruzione, bom-

presenza di Benedetto XIV; nave lunga 50 metri e larga 10 metri con tre alberi e 26 banchi da remo, abbellita a poppa con due cavalli marini e più in alto con la statua del papa in atto di benedire, circondata da fregi dorati e stemmi. Ora il porto di Civitavecchia è tra i più importanti scali per navi passeggeri del Mediterraneo.

#### L'ARSENALE PONTIFICIO DI ANCONA.

La città di Ancona è fondata nel 387 a.C. dai Dori, che si fermano in questo luogo per le possibilità che il porto naturale offriva. La costa infatti forma un gomito, da cui il nome da Ankon, "gomito" in greco, che offre un riparo naturale dal mare. Ma già nel III secolo a.C. il golfo viene usato dai Piceni per gli scambi commerciali con i Greci. Nel periodo romano il porto è notevolmente ampliato, soprattutto dall'imperatore Traiano. I Saraceni durante i loro saccheggi alla città avvenuti nel IX secolo distruggono anche il porto. Dall'XI secolo, nel periodo del libero comune e della repubblica marinara fu ricostruito e fortificato in modo massiccio. Nei secoli successivi, con la scoperta dell'America e lo spostamento dei traffici dal Mediterraneo all'Atlantico, il porto subisce un drastico declino fino a che Clemente XII non concede il porto franco



L'Arsenale di Civitavecchia nel dipinto di Von Hafen del 1718.

e finanzia la costruzione del lazzeretto. Oggi il porto è primo in Italia per il numero di vetture imbarcate e per il numero di passeggeri, per le merci in contenitore è tra i primi sei dell'Adriatico e per la pesca è tra i primi porti d'Italia in assoluto. Il porto di Ripa Grande è stato il porto fluviale di Roma, appena a valle dell'antico Ponte Sublicio, dove venivano movimentate le merci che risalivano



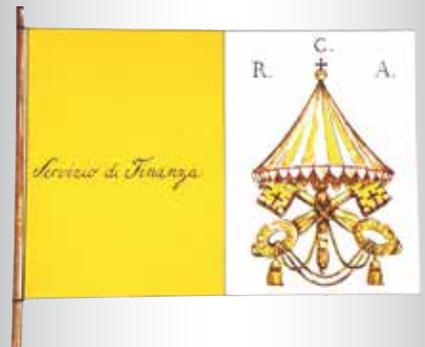
Matthaus Merian, "lo Stato della Chiesa" nel 1650.

bardata dalle navi inglesi. La perdita di queste imbarcazioni viene in parte ripagata da Napoleone a Pio VII con due nuove navi, la "San Pietro" e la "San Paolo" che vengono dislocate nel porto di Civitavecchia, la prima utilizzata anche da Gregorio XVI per brevi crociere. L'800 vede risorgere la Marina Pontificia, Papa Leone XII la riorganizza acquisendo le scorridoje e i trabaccoli del naviglio militarizzato destinato al servizio di finanza e ai controlli doganali, scafi di modesto ton-

nellaggio che riescono a salvare però molti mercantili dagli arrembaggi dei pirati barbareschi; la tradizione marinara della nostra Guardia di Finanza di mare risale proprio a loro. Anche un vapore di ferro di costruzione inglese con propulsione a ruote ribattezzato "Roma", entra nella flotta della Marina Pontificia e dopo un primo impiego sul fiume

## I VESSILLI NAVALI PONTIFICI

Diverse sono le bandiere delle navi papali a seconda dell'impiego e delle occasioni. Se la nave era parte della marina da guerra issava a riva l'insegna bianca pontificia con riprodotte le figure dei Santi Pietro e Paolo se apparteneva a quella doganale mostrava una bandiera simile all'attuale ma con scritta "servizio di finanza" oppure "finanza di mare". Entrambe le marinerie quando avevano il Pontefice a Bordo, nelle parate navali e nelle altre occasioni ufficiali, alzavano la sua insegna, bianca con lo stemma araldico.



e discendevano il Tevere verso l'approdo di Fiumicino. La costruzione dei muraglioni ha cancellato le tracce e conseguentemente le funzioni, rimane solo nella toponomastica, si chiama porto di Ripa Grande, infatti, il tratto di lungotevere che corre lungo il San Michele e via del Porto, la stretta strada che dal Tevere va verso Santa Cecilia e Santa Maria dell'Orto e nelle due rampe di accesso alla banchina del fiume. In epoca romana, il porto marittimo di Roma era Ostia. Le merci destinate alla città venivano trasportate lungo il Tevere, dove erano collocati vari approdi specializzati per funzioni. L'emporio fluviale venne allocato sulla riva sinistra del fiume, l'attuale rione Testaccio, dove sono ancora visibili tracce della Porticus Aemilia. La zona portuale in realtà non smette mai completamente di funzionare neppure alla fine dell'impero e durante il medioevo serve come approdo per i pellegrini e per le merci. Continuano dunque ad

esservi attive strutture artigianali di carpenteria, rimessaggio, costruzioni di servizio e strutture militari per il traffico fluviale e il controllo fiscale. Il porto fluviale di Ripa Grande, è stato il principale approdo del Tevere, viene ricostruito nel XVII secolo di fronte all'antico Emporio, dall'altra parte del Tevere e un po' più a monte della precedente localizzazione, appena all'interno della porta Portuense che era stata arretrata.

L'Arsenale Pontificio del Porto di Ripa Grande a Roma nel dipinto del 1712 di Caspar Andriaensz Van Wittel.





Il piroscafo "Roma" della Marina Pontificia nel porto di Ancona.

Tevere viene destinato all'Adriatico per operare con altre unità contro gli austriaci. Due spedizioni navali agli ordini del tenente colonnello Alessandro Cialdi, di Civitavecchia - figura leggendaria, noto come prestigioso uomo di mare e valente studioso - diedero



grande prestigio internazionale alla bandiera navale dei Papi in quegli anni. Le spedizioni sono entrate a buon diritto nella storia marinara di tutti i tempi: la missione di risalita del Nilo fino ad Assuan per recuperare i marmi e gli alabastri regalati dal Khedivè al Papa per la ricostruzione della Basilica di San Paolo e il trasferimento dall'Inghilterra al Mediterraneo di tre vapori papali attraverso i canali fluviali navigabili della Francia. Ma l'ultimo impulso alla Marina Pontificia viene dato da Pio IX nella seconda metà dell'800 che la arricchisce dei vapori "San Pio", "San Gio-

La nave "San Pietro", ammiraglia della Marina Pontificia, riprodotta sul piatto realizzato dalla Richard Ginori.

Le attività di costruzione di naviglio militare connesse alle guerre con l'Impero ottomano erano attorno al porto di Ripa fino al XVI secolo. Dopo la battaglia di Lepanto del 1571 le attività portuali invece ebbero carattere soprattutto commerciale e quindi di manutenzione e attrezzaggio del naviglio, attività doganali e simili. Subito fuori porta Portese, Papa Clemente XI fa costruire il nuovo arsenale pontificio, destinato alla manutenzione del naviglio fluviale, ma anche del naviglio commerciale papale. La costruzione concepita in analogia all'arsenale di Civitavecchia è affidata a Gianlorenzo Bernini e portata a termine da Domenico Fontana. La struttura continua a funzionare fino alla fine del XIX secolo quando, con la costruzione dei muraglioni sul Tevere, tutte le attività legate al fiume vengono abbandonate. Del porto resta memoria nelle due rampe che scendono al fiume sotto il San Michele.

Il porto di Ripa inizialmente assai modesto a causa degli aumentati traffici, pian piano si estende fino ad assumere un aspetto più importante. Il porto vede l'arrivo di velieri di medio tonnellaggio, quelli di stazza maggiore scaricavano le merci a Fiumicino, trasportate poi in città attraverso il fiume su piccoli bastimenti trainati da bufali lungo la riva destra del Tevere o tirati mediante robuste funi da lunghe file di uomini detti "pilorciatori", da cui il termine "spilorcio" nel significato traslato di "tirato", ossia avaro. Intorno all'850 Papa Leone IV, temendo la minaccia saracena, fa costruire due torri su entrambe le rive, a valle del movimento portuale, per assicurarsi contro una risalita del fiume a sorpresa e di notte, una catena veniva tirata fra le due torri per sbarrare il passaggio. Poi fa co-

struire un'altra torre più a valle, con una cappelletta contenente l'immagine della Madonna del Buon Viaggio, alla quale i marinai rivolgevano l'ultimo saluto. L'incremento del traffico fluviale costringe papa Innocenzo XII ad ampliare, nel 1693, il porto, riunendo gli Uffici della Dogana in un unico complesso e affidandone l'incarico all'architetto Mattia De Rossi. Questi realizza un grande fabbricato accanto alla Porta Portese, allargando la banchina e sistemando il porto con muraglioni e nuove rampe, è da allora che prende il nome di Porto di Ripa Grande. Di fronte all'antico Emporium, ma naturalmente collegato al porto di Ripa Grande, viene insediato l'Arsenale Pontificio, un cantiere che serviva principalmente a riparare i barconi e le chiatte che discendevano e risalivano il fiume. Commissionato dalla Camera Apostolica nel 1714, sotto il pontificato di Clemente XI, viene caratterizzato da due navate accessibili mediante una duplice arcata a sesto acuto e dal tetto a capanna, con al centro un "occhialone" nel quale viene posto lo stemma del pontefice sorretto da ippocampi uscenti dall'acqua. L'arsenale svolge la sua funzione fino al 1880 circa, fino a quando i nuovi argini del Tevere lo privano del contatto con il fiume. Lo scenario del complesso architettonico raggiunge il suo apice con la torre faro sormontata da una lanterna, che viene fatta costruire ai primi dell'800 da papa Pio VII. Il porto scompare sia perché viene costruita la ferrovia Roma-Civitavecchia, che porta più facilmente a Roma le merci, sia per i muraglioni del Tevere. Scompaiono anche le due torri, quella sulla sponda destra viene demolita per la costruzione dell'Ospizio di S. Michele e quella sulla sponda opposta per la costruzione del relativo lungotevere.



Velisti e canottieri del Circolo Aniene donano a Papa Wojtyla un dipinto raffigurante un loro armo.

vanni”, “San Paolo” e “San Pietro” e infine della corvetta a elica “Immacolata Concezione”, la più grande e importante unità che la Marina Pontificia abbia annoverato tra le sue fila e utilizzata spesso dal Pontefice per i suoi trasferimenti. Una Marina così poteva durare a lungo, ma giunge il 1860 e con l’unificazione d’Italia da parte dei Savoia le sue navi vengono annesse alla neonata Regia

Marina italiana e il tramonto del potere temporale della Santa Sede avviene anche sul mare. L’unica barca in acqua appartenente al Vaticano, è attualmente la galea in ferro battuto, opera attribuita a Giovanni Vasanzio, risalente al XVII secolo, che dà forma a una caratteristica fontana situata nei Giardini Vaticani. Un decreto della Pontificia Commissione per lo Stato della Città del Vaticano reca il titolo «La navigazione marittima



Le torpediniere a Ripa Grande a Roma nella copertina di “La Tribuna Illustrata del 1899.

sotto bandiera dello Stato della Città del Vaticano», esso compare negli «Acta Apostolicae Sedis» del 15 settembre 1951 e prevede la possibilità per il Vaticano di avere uno sbocco al mare, sancito dalla dichiarazione di Barcellona, prima dei Patti Lateranensi, cita il decreto del 1951 della Pontificia Commissione per lo Stato della Città del Vaticano con il quale si dà seguito alla norma

## RIQUALIFICAZIONE DELL'ARSENALE PONTIFICIO DI ROMA

L’idea di un Museo Navale Nazionale a Roma è sempre stata viva tra gli storici, gli scrittori di mare, gli appartenenti alle istituzioni e agli operatori del settore. Roma è l’unica grande capitale al mondo a non possedere un Museo Navale, nonostante sia stata storicamente tra le più importanti potenze marittime. Il luogo che potrebbe ospitare il museo è il citato Arsenale Clementino Pontificio, formato da un complesso di fabbricati ubicati a Porta Portese, non facilmente visibili perché nascosti da una fitta vegetazione e dagli argini tiberini. L’Arsenale, splendida opera architettonica ha una cinta muraria con due portali decorati dagli stemmi di Pio IX e del Senato Romano. Costruito nel 1720 con due archi ogivali per consentire il passaggio delle alberature delle navi, dopo la seconda guerra mondiale è stato occupato per più di cinquant’anni da una rivendita di materiali edili.

Pare che il manufatto sia recuperabile e che la Soprintendenza dagli anni ottanta ne abbia ripreso possesso e abbia in predica negli armadi un progetto di restauro per la realizzazione del museo. Qualche anno fa è nato un comitato promozionale per la costituzione del Museo Navale di Roma, vi aderiscono alti ufficiali della Marina, architetti, ingegneri, studiosi e storici, che hanno presentato tra l’altro un ampio carteggio al Ministero dei Beni

Daniele Busetto racconta a “Gente di mare” in TV 2000 della Marina Pontificia e della riqualificazione dell’Arsenale di Ripa Grande a Roma per l’istituzione del Museo Navale Nazionale.

Culturali con tanto di atto costitutivo, finalità e progetto di massima per la realizzazione e la collocazione del museo nell’Arsenale. La proposizione di tale istituzione nell’antica struttura, che è monumento per lo più ignoto sia ai romani sia ai turisti, assicura un approccio alla cultura del mare che farebbe conoscere a romani e non i quasi tre millenni di storia marittima dell’Italia e gli impianti dell’antico porto fluviale che lì sorgeva.

Il Museo Navale nella zona di Porta Portese avrebbe uno sbocco naturale in un luogo che ha visto navi, marinai, vele e cime per diverse centinaia d’anni. L’augurio è che le Istituzioni decidano presto in merito e che ricordino e facciano ricordare che l’Italia è una paese con 2700 anni di storia marittima, con circa 8.000 chilometri di coste, con 88 porti e “ingresso sud del mare d’Europa”.



## CAPPELLANI DI BORDO E DI TERRA I MODERNI APOSTOLI DEL MARE

Già prima del 1900 esistevano diverse iniziative missionarie cattoliche che fornivano assistenza spirituale e materiale agli equipaggi che facevano scalo nei principali porti europei e del Nord America. In Francia, nel dicembre 1894, gli Agostiniani dell'Assunzione avevano fondato la "Società delle Opere del Mare". Alcuni anni più tardi, i membri della Società di San Vincenzo de' Paoli iniziano la visita regolare a bordo delle navi in numerosi porti della Gran Bretagna. Fu nel porto di Glasgow che il reverendo padre Egger, gesuita, fonda il primo ramo dell'Apostolato del Mare, sotto l'egida della Società dell'Apostolato della Preghiera. Nel corso dei primi otto anni di attività vengono ammessi a far parte dell'Apostolato del Mare oltre 200.000 marittimi. Agli inizi degli anni '20, viene ufficialmente approvata l'attività dell'Apostolato del Mare internazionale,

così come oggi si conosce. Fin da subito ha un carattere volutamente internazionale e multietnico. Arthur Gannon e Peter Anson, presentarono alla Santa Sede domanda di approvazione ufficiale delle Costituzioni per la fondazione dell'Apostolato del Mare. Nel giro di qualche anno, quello che era nato come un movimento di laici volontari molto zelanti, diventa

un'organizzazione mondiale finalizzata alla cura dei marittimi di tutto il mondo.

Oggi l'Apostolato del mare è alle dirette dipendenze della CEI, che nel marzo 2012 crea il Nuovo Apostolato del mare, opera ufficiale della Chiesa cattolica per il servizio pastorale prestato alla gente di mare. Esso promuove tra le comunità cristiane opere di fraterna accoglienza verso i migranti e gli itineranti favorendo la comprensione e la valorizzazione della loro identità in un clima di convivenza pacifica e rispettosa dei diritti della persona umana. Un ricordo va anche ai tanti cappellani di bordo della Marina Militare.



Galleria delle carte geografiche dei Musei Vaticani. Veduta di Ancona, secolo XVI.

contenuta nella dichiarazione, per tutti gli adempimenti necessari a mettere lo Stato in grado di varare una sua ipotetica flotta, o comunque di consentire la navigazione a navi battenti bandiera vaticana. Non se ne è fatto mai nulla. Discorso a parte è l'iniziativa di un missionario francescano che svolgendo la sua attività religiosa imbarcato tra i sampang di Hong Kong, proponeva di inalbera-



La cappella sulla nave "Costa Atlantica".

re la bandiera bianca e gialla con le simboliche chiavi, ritenendo che così la sua missione più

credibile e più protetta. Richiesta non è stata accolta dal Vaticano perchè non ritenuto opportuno il coinvolgimento delle insegne di Pietro nei traffici dei mari d'Oriente. Non ha avuto seguito neanche la richiesta a Pio XII da parte del Maresciallo Petain, presidente della Repubblica collaborazionista francese di Vichy, di istituire una flotta neutrale con bandiera pontificia, universalmente venerata, per il trasporto viveri e medicine di cui l'Europa aveva in quel periodo bisogno.

Curiosità: lo Stato del Vaticano non ha attualmente un'imbarcazione di rappresentanza per Papa, in passato Pio IX durante i periodo estivi amava passare delle ore sul lago di Castel Gandolfo a bordo di una grossa yole dei Cantieri Baglietto e per Leone XIII la città di Varazze nel 1888 fece costruire da Pietro Baglietto un piccolo battello a sei remi con tanto di polena raffigurante il leone papale. 