

VIVENDO VINCERE SAECVLA

Ricezione
e tradizione
dell'antico

a cura di
Marco Fernandelli
Ermanna Panizon
Teresa Travaglia

EUT

DICTI STUDIOVS
RICERCHE SUI TESTI LATINI E LA LORO RICEZIONE



VIVENDO VINCERE SAECVLA

Ricezione
e tradizione
dell'antico

Atti del Convegno Internazionale
(Trieste, 29-31 gennaio 2020)

a cura di
Marco Fernandelli
Ermanna Panizon
Teresa Travaglia

Sommario

Introduzione ai lavori del Convegno

- 9 *Marco Fernandelli*
Ricevere e tramandare l'antico

Storia, problemi, metodi degli studi di ricezione

- 33 *Marcello Monaldi*
La lettura come ricezione: modelli ermeneutici a confronto
- 45 *Chiara Pasian*
Problematica e *modus operandi* del restauro tra tradizione e ricezione
- 55 *Federica Fontana*
Arianna si risveglia abbandonata: sulla storia di un tema iconografico

Ricerche multidisciplinari, dall'antichità al contemporaneo

- 81 *Anna Zago*
Un'*ars* per tutte le stagioni. Sulla ricezione del grammatico Donato fra tarda antichità e alto medioevo
- 113 *Angelo Arrampato*
Conservazione e trasformazione del mito classico nell'agiografia cristiana medievale: il caso della leggenda di San Giorgio
- 133 *Sébastien Barbara*
'Venere Spinaria'. Fortuna di un motivo leggendario tra Antichità e Rinascimento
- 153 *Ermanna Panizon*
Pittura e retorica nella teoria dell'arte rinascimentale
- 191 *Moritz Lampe*
Lo scultore Topolino nelle *Vite* del Vasari: un caso di 'goffa' *automimesis*
- 209 *Antonio Ziosi*
Cartagine *come* Troia e Priamo *come* Penteo: una *Ilioupersis* sul Citerone (Ovidio, *Metamorfosi* III e Marlowe, *Dido Queen of Carthage* II)
- 247 *Andrea Landolfi*
Echi dell'Antico nell'*Andreas* di Hofmannsthal

- 259 *Alfredo Casamento*
«... Il tamburo di Lucano». Leopardi lettore della *Pharsalia*
- 277 *Caterina Carpinato*
L'*Oresteia* in scena: qualche osservazione sull'uso di Eschilo nella Grecia moderna
- 291 *Marko Marinčič*
Imperi delle lettere latine all'ombra di Omero: Ennio, Petrarca, Andreas Divus, Ezra Pound
- 311 *Massimo De Grassi*
L'antico in viaggio: la ricezione della classicità nella decorazione dei transatlantici
- 345 *Marco Fernandelli*
Seamus Heaney, "Virgil: Eclogue IX": traduzione e tradizione

La ricezione dell'antico a scuola: due proposte

- 439 *Ermanna Panizon*
Retorica e pittura nel Rinascimento: una proposta di laboratorio interdisciplinare
- 451 *Teresa Travaglia*
A che serve cantare in tempi di violenza? Percorso didattico su Heaney e Virgilio

L'antico in viaggio: la ricezione della classicità nella decorazione dei transatlantici

Massimo De Grassi

Il contributo analizza le decorazioni dei transatlantici italiani, ricostruendone la storia dagli anni Venti agli anni Cinquanta. L'indagine si concentra su casi esemplari di riferimento al mito e all'arte antica negli allestimenti interni delle navi, mettendo in luce la relazione tra i temi scelti e il contesto in cui si inseriscono e mostrando l'evoluzione delle tecniche e del linguaggio formale, dallo stile decorativo ancora di matrice tardo-ottocentesca a soluzioni sperimentali come quelle adottate da Marcello Mascherini e Tranquillo Marangoni.

This essay analyzes the decorations of Italian ocean liners, from the Twenties to the Fifties. The investigation focuses on exemplary cases of the use of classical myth and art in the interior design of ocean liners, revealing the relations between the ancient themes represented and the context of the decoration and retracing the evolution of techniques and style from the ornamental fashion of the fin-de-siècle to the contemporary solutions of Marcello Mascherini and Tranquillo Marangoni.

Keywords: classical heritage, naval furniture, transatlantic liners, sculpture, xylography.

La breve ma intensa storia delle grandi navi passeggeri sulle rotte transatlantiche, mezzi di trasporto ma anche strumenti di sogno, vista la fortuna di cui continuano ancora a godere, si può configurare come una sorta di moderna mitografia, alla cui costruzione hanno contribuito non poco allestimenti interni che spesso nel secondo dopoguerra diverranno fucina di soluzioni tecniche innovative e di grande efficacia visiva: interventi che in molti casi oggi potremmo definire vere e proprie realizzazioni *site specific*.

I contatti sinergici tra la cantieristica navale e l'arte figurativa, intesa nella sua accezione più ampia, attraversano con alterne fortune tutti i primi settant'anni del Novecento, il periodo cioè di maggior fortuna, economica e sociale, del trasporto navale dei passeggeri. Quegli stessi transatlantici trasformati oggi nelle moderne navi da crociera, 'divertimentifici' galleggianti paradossalmente più simili, nel migliore dei casi, a pensioni galleggianti che ai palazzi di lusso evocati negli scritti degli anni venti e trenta¹. Gli interni, nell'immaginario d'inizio Novecento, dovevano infatti poter riproporre quelli

¹ Sul tema De Grassi 2012, 39ss.

dei palazzi di rappresentanza, lussuosi e non necessariamente funzionali, almeno nella prospettiva che quel termine andava lentamente assumendo, limitando il più possibile i contatti visivi con l'esterno, considerati paradossalmente poco gratificanti, per favorire una sorta di 'straniamento' quasi cinematografico. In navi che stavano diventando sempre più grandi, la distribuzione degli spazi interni rimarrà sostanzialmente invariata almeno fino alla metà degli anni venti, replicando, in scala ridotta, le stratificazioni sociali cittadine. Così le misere camerate della terza classe venivano confinate ai ponti inferiori, spesso in contiguità con le allora enormi sale macchine², mentre i livelli superiori erano riservati ai lussuosissimi ambienti comuni della prima classe, perlopiù articolati intorno a una grande sala di rappresentanza a doppia altezza riccamente decorata e sontuosa negli arredi, come fosse appunto il salone di un grande palazzo cittadino o, ancor meglio, di un albergo di lusso di rango internazionale.

Sintomatica di questa assimilazione è anche una preziosa testimonianza di Filippo Tommaso Marinetti che viene chiamato dalla società armatrice Navigazione Generale Italiana a scrivere, su commissione, una sua impressione di un viaggio sulla *Duilio*³, primo grande transatlantico italiano, il cui allestimento interno era stato realizzato dalla palermitana Ducrot Mobili e Arti Decorative nel 1923:

mi sforzo di ricordarmi che navigo nel salone da pranzo a due piani e cupola, guardando fuggire laggiù, dietro la vetrata, un piccolo mare civilizzato, estraneo, sconfitto, inutile come il fondale sopprimibile di un palcoscenico. Assaporo un ideale insuperabile pranzo italiano mentre in altri saloni profondi si accendono lantermoni medievali che creano la pensosa penombra di castelli. Dopo la festa da ballo e il cinematografo, mi dicono che il mare ingrossa, eppure mi addormento col senso di stabilità che si gode in un palazzo radicato nella terra⁴.

Un testo d'occasione certamente lontano dalle intemperanze tipiche della prosa marinettiana ma illuminante di quella che voleva essere l'immagine di queste grandi imbarcazioni: i termini di paragone sono palazzo e castello, e addirittura il mare, che quasi non si vede, diventa un fondale «sopprimibile», come il chiaro di luna di certa prosa futurista. Un messaggio che da un lato voleva evidentemente rassicurare il pubblico sull'effettiva sicurezza di quei mezzi, più volte messa alla prova, e dall'altro mettere a fuoco le reali comodità di cui avrebbe potuto godere a bordo, che si volevano del tutto simili a quelli di un grande albergo di terraferma, se non qualcosa di più, come si legge a proposito del *Roma*, realizzato e allestito dalle stesse compagnie appena tre anni dopo: «questo non è affatto un museo, ma non è già più un albergo: i saloni di prima classe del *Roma* suggeriscono più giustamente l'immagine

2 Su alcuni di questi aspetti cfr. Gibelli 2004, 197ss.

3 Su questa nave cfr. Carosio 159ss.

4 Marinetti 1928, 77; citato in Fochessati 2004, 230.

di un palazzo principesco e fanno veramente pensare che nel rapido incalzante e prodigioso progredire della tecnica navale, ossia delle lussuose costruzioni di bordo, si sia ormai raggiunto lo zenit e non si possa assolutamente andare più in là»⁵.

In quell'occasione la compagnia armatrice si era giovata della partecipazione di un artista da tempo riconosciuto a livello internazionale come Galileo Chini, e di uno scultore allora ai vertici del panorama nazionale come Angelo Zanelli, che in quelle sedi aveva riproposto, in scala ridotta, la colossale *Dea Roma* da poco posta a vegliare la tomba del milite ignoto sull'Altare della Patria a Roma⁶: una scelta palese nelle sue implicazioni culturali e nazionalistiche, ma ancora molto lontana dal definire un'esplicita vocazione estetica e ancor più dal profilare un possibile richiamo alla tradizione classica.

Per quanto l'idea stessa del viaggio per mare potesse sollecitare antiche narrazioni che avevano sostanziato la dimensione mitica del viaggio stesso, la componente altoborghese e tradizionalista rimaneva prevalente. Le scelte operate sul piano stilistico negli arredi e nella distribuzione planimetrica erano indirizzate in prospettiva storicista, pianificando dei veri e propri tour negli stili utilizzati per arredare gli ambienti comuni della nave. Ancora per tutti gli anni venti le aziende specializzate di tutta Europa continueranno a proporre arredi e decorazioni nei più vari stili adatti a sottolineare il carattere lussuoso e nelle intenzioni principesco di questi ambienti. Far dimenticare l'ambiente circostante sembrava essere l'imperativo dominante, quasi a voler allontanare il più possibile dagli occhi del ricco pubblico di utenti gli inevitabili disagi del viaggio, lasciando questi ultimi agli emigranti della terza classe, accatastati nei dormitori posti vicino alla linea di galleggiamento⁷.

Non stupisce quindi che le due principali ditte specializzate in allestimenti (oltre che in arredi in stile) cui le compagnie italiane si affidavano, la palermitana Ducrot e la fiorentina Coppedè, erano richieste anche da costruttori internazionali per «la fedeltà della riproduzione e per la lussuosa interpretazione dello stile» e la loro capacità di armonizzare le situazioni più diverse⁸, continuando una tradizione che era stata uno dei fiori all'occhiello dell'ebanisteria italiana (e in particolare veneziana) per tutta la seconda parte dell'Ottocento.

Quasi inesistenti fino a questo punto le concessioni a stili 'moderni' e soprattutto ancor meno attenzione ai temi legati alla tradizione classica: una parziale eccezione si può intravedere nei dipinti realizzati nel 1923 da Luigi Arcangeli per la Sala da fumo della turbonave *Conte Verde*, dove sirene e altre creature fantastiche sono evocate con cadenze moderniste: creature che costituivano l'unica parentesi allo

5 Colombo 1927, 117; citato in Fochessati 2004, 242.

6 De Grassi 2018, 106s.

7 Sulle condizioni di viaggio del *Duilio* e sulle complesse vicende della sua costruzione cfr. Carosio 2004, 167s.

8 Piccione 2001, 178s.

storicismo imperante che improntava di sé l'allestimento dell'imbarcazione, ma ancora lontani dal suggerire temi legati alla sua funzionalità.

Tra le poche variabili proposte in questi anni spiccano alcuni brani dell'allestimento della *Saturnia*⁹, realizzato nei cantieri dell'Alto Adriatico dalla società Cosulich line di Trieste e la cui supervisione era stata affidata all'architetto triestino Arduino Berlam. Quest'ultimo nel 1926 aveva chiamato il conterraneo Giovanni Mayer a realizzare al culmine dello scalone di prima classe un grande rilievo in bronzo che nelle parole del progettista evocava la divinità eponima della nave¹⁰, «*la magna partes fregum Saturnia tellus*, l'italica dea della fecondità e dell'abbondanza, in mezzo ad un mare di spighe e una corona di floridi bambini»¹¹ (fig. 1). Il tutto era stato modellato con uno stile certamente raffinato, debitore del realismo assimilato durante la formazione braidense dello scultore e che anticipa, almeno nella scelta tematica, una vocazione antiquaria che negli anni successivi, in contesti di questo tipo, diventerà via via più presente, per quanto in modo episodico e non ancora programmatico.



Fig. 1 Giovanni Mayer, *La dea Saturnia*, 1927, scalone di prima classe della motonave *Saturnia*. Opera dispersa.

⁹ Sulla nave cfr. Valenti 2007. Sul suo arredo: Piccione 2001, 188ss.

¹⁰ Piccione 2001, 190. L'allestimento avrà però vita breve, visto che la nave verrà riallestita pochi anni dopo.

¹¹ Berlam 1933, 234. Su Giovanni Mayer e sulla scultura: Salvador 2003, 89s.

Nella seconda parte degli anni venti la deriva storicista nella prassi decorativa delle navi italiane continua arrivando talvolta ai limiti del grottesco, come nel caso del lussuosissimo scalone di passaggio nel *Conte Grande*, realizzato dai Coppedè tra il 1926 e il 1927 e punteggiato dalla citazione della *Primavera* botticelliana a metà dello scalone¹², un aspetto che ai nostri occhi appare decisamente *demodé*, ma all'epoca verrà particolarmente apprezzato dalla clientela statunitense cui la nave era destinata.

Questo paradigma storicista verrà messo in discussione soltanto nell'ultima parte degli anni venti, quando si aprirà qualche spazio operativo di segno diverso, dapprima confinato nella produzione di navi passeggeri meno importanti e costose, impegnate soprattutto sulle rotte mediterranee, forse meno prestigiose di quelle transoceaniche ma sicuramente vitali per l'economia di paesi che si affacciavano su quel bacino. Il rinnovamento avverrà però in relazione al diffondersi di pratiche architettoniche che avranno proprio in Italia uno dei centri di elaborazione più fecondi. L'arrivo sulla scena della cantieristica navale italiana di un architetto come Gustavo Pulitzer Finali apre a nuove possibili soluzioni anche nel campo della decorazione¹³, introducendo una progettualità in linea con il nascente funzionalismo¹⁴. Nella sua ottica non si trattava più di offrire interni modellati sull'evocazione della cultura rinascimentale italiana attraverso «la ricchezza dei suoi decori tipicamente “terrestri” [...] ma la modernità di un confort ambientale elegante (non di lusso) questa volta tipicamente marino, anzi, mediterraneo, architettonicamente composto seguendo i canoni ispirati alla grande cultura mitteleuropea che si sviluppa in quegli anni tra Trieste, Vienna e Budapest»¹⁵. Di fatto, ed è questo il passaggio più interessante ai fini del processo che in questa sede si vuole descrivere, nell'ottica dell'architetto triestino la nave non deve più cercare di 'travestirsi' da palazzo galleggiante, ma manifestare la specificità della sua struttura e del suo rapporto con il mare, anche, come si vedrà, attraverso i suoi aspetti mitografici. Eloquentemente in questo senso la motonave *Calitea*, consegnata il 12 ottobre 1933 e concepita appositamente per la linea del Levante e del Dodecaneso. Nel nome riprendeva quello di una celebre località di Rodi nota fin dall'antichità per le sue acque e dove pochi anni prima era stato inaugurato dal governo italiano un importante complesso termale. Allestita da Pulitzer Finali, la nave era stata impreziosita nel vestibolo di prima classe da un bronzo di Marcello Mascherini¹⁶, scultore emergente della scena triestina, intitolato *Ninfa Calitea* (fig. 2), realizzato ispirandosi alla *Afrodite al bagno* del Museo Archeologico di Rodi, resa nota al pubblico soltanto da poco¹⁷.

12 Cfr. Valenti 2011, 57s.

13 Cfr. Riccesi 1985.

14 Su questa nave e sulle sue «sorelle» si veda anche Valenti 2011.

15 Pulitzer 2004, 99s.

16 Piccione 2001, 182.

17 Una nota sulla recente scoperta della scultura in Maiuri 1924, 385ss.



Fig. 2 Marcello Mascherini, *Ninfa Calitea*, 1933, vestibolo di prima classe della motonave *Calitea*. Opera dispersa.

Pochi anni dopo, nel 1936, nel quadro di un rinnovamento in senso ‘moderno’ della *Saturnia* operato nei cantieri triestini, Mascherini realizzerà per il bar della classe turistica due bassorilievi in legno di rovere alti due metri e mezzo con *Ulisse* e le *Sirene*, stilizzati con cadenze vagamente Decò¹⁸ (fig. 3): una sorta di anticipazione delle incursioni nelle tematiche classiche che caratterizzeranno i numerosi interventi dello scultore destinati alle navi passeggeri nel secondo dopoguerra.

In questo contesto per certi aspetti ‘preparatorio’ si inserisce anche il grande pannello con l’allegoria della *Terra*¹⁹, modellato tra il 1939 e il ’40 per la *Roma*, dove emergono atmosfere bucoliche, con immagini genericamente tratte dal repertorio antiquario già sperimentato più volte dall’artista.

¹⁸ Piccione 2017, 33.

¹⁹ Piccione 2017, 39ss.



Fig. 3 Marcello Mascherini, *Ulisse ascolta il canto delle sirene*, 1936, bar della classe turistica della motonave Saturnia.

A margine degli aspetti appena citati, va evidenziato come negli anni trenta le navi passeggeri verranno strutturate nei rispettivi cantieri mirando a dotarle sempre più di un contenuto ‘nazionalistico’, qualificandolo come espressione delle potenzialità industriali del paese armatore. Nel contempo l’allestimento degli interni delle classi superiori andrà sempre più configurandosi come ‘vetrina’ della migliore produzione nazionale: un’alternativa viaggiante ai padiglioni allestiti nelle grandi esposizioni universali e mirata a un pubblico di potenziali fruitori di prodotti di lusso. Ma anche in un contesto di questo tipo il tema della classicità rimarrà una presenza discreta e costante, in una connessione sempre più stretta con la diffusa tendenza a introdurre temi marini nei partiti decorativi.

A questo proposito vale la pena riportare le illuminanti annotazioni di Giò Ponti sulle pagine di *Domus* dell’ottobre del 1931:

Il problema dell'arredamento navale va al di là della semplice questione di comodità, di eleganza, di gusto. Esso è, attraverso l'opera degli artisti e degli esecutori, una viva testimonianza del tenore della civiltà di una Nazione che sulla nave esercita l'ospitalità: funzione rappresentativa altissima dalla quale derivano prestigio e autorità grandi: funzione anche grave di ambiziosa responsabilità. Da questa funzione si esclude da sé la sorpassata, se non abbandonata, maniera di arredare all'antica e pomposamente i bellissimi scafi moderni: questa maniera nega tutti gli apporti originali e sinceri dello spirito, dell'arte e della tecnica d'oggi e dà in conseguenza una ben lamentevole testimonianza della nostra civiltà e delle nostre virtù creative, il che non corrisponde affatto al vero ed è quindi gratuita diffamazione delle nobili forze, delle attività e possibilità che oggi l'Italia rappresenta in questo campo. Oltre al controsenso che ripugna lo spirito v'è, nelle navi arredate all'antica, la falsità congenita dell'opera; opera senza autorità e senza stato civile: opera assurda che, per gli intelletti educati non riesce neppure quel che vorrebbe essere, cioè opera stilistica, perché costretta a dimensioni e scopi impossibili a conciliare col rispetto stesso degli stili: opera che esclude automaticamente gli artisti migliori dell'Italia d'oggi, cioè la Nazione vivente, [...] i nostri artisti, la cui autorità è alta e significativa e sicura, debbono essere saggiamente presenti con l'opera loro sulle nostre navi. È questa un'altra testimonianza di civiltà e una risorsa stupenda per impiegare doti magnifiche di uomini valorosi²⁰.

Ponti sottolineerà quindi il filo rosso che univa i vari ambienti, collegando la struttura suggerita da Pulitzer Finali alle soluzioni internazionali più avanzate nel campo dell'architettura navale:

occorre volere una unità nell'ordinamento di questa serie di ambienti contigui. Chi visiti la *Victoria* è molto colpito dalla seconda classe, nella quale gli ambienti, pur diversissimi, sono "conseguenti", cioè coordinati nella loro diversità (cosicché il passare dall'uno all'altro o il vedere l'uno dall'altro compone per noi sempre un piacevole spettacolo). La chiara concatenazione del disegno ordinatore dà a questi ambienti una suggestione che supera in unità quella (superiore singolarmente) che danno gli stupendi ambienti della prima classe. Come si era già notato, ad esempio, nel *Bremen*, dove le classi inferiori concepite unitariamente sono più schiette delle prime classi composte da ambienti che uno sforzo di lusso ha come troppo diversificato e separato²¹.

Le scelte progettuali evocate da Ponti erano anche il frutto indiretto delle norme molto più restrittive sull'immigrazione varate dagli USA nel 1924, norme che di fatto modificavano le prospettive commerciali sulle rotte più battute, quelle per gli Stati Uniti appunto, e che facevano venir meno alla necessità di predisporre ampi spazi da destinare a quella terza classe che per molto tempo aveva alimentato le casse delle compagnie, ma anche limitato le

20 Ponti 1931, 22ss.

21 Ponti 1931, 24.

potenzialità progettuali. I transatlantici progettati dopo quella data godranno quindi della possibilità di ampliare quelle strutture destinate a relax, lusso e intrattenimento molto gradite dalla facoltosa clientela che era diventata la destinataria principale.

Caso emblematico, oltre alle navi tedesche citate da Ponti, sarà la *Normandie*, che con la gemella *Île de France*, era stata commissionata dalla Compagnie Générale Transatlantique per vincere la partita sulle rotte più redditizie. Imbarcazioni che erano decisamente innovative nella parte tecnica, tuttavia quest'ultima, nella percezione del pubblico, sarà oscurata dalla raffinatezza delle linee e, soprattutto, dalla ricercatezza delle soluzioni proposte per gli interni, affidati ai principali artisti francesi, sino a diventare una vera e propria bandiera di quell'Art Decò che aveva debuttato alla fondamentale *Exposition Internationale des Arts Décoratifs et Industriels Modernes*, tenutasi a Parigi nel 1925. Il *Normandie* diventava così il paradigma della nuova arte francese, proponendola con forza a un pubblico internazionale molto selezionato.

Queste nuove produzioni ricalcano di fatto gusti e ambizioni delle classi dirigenti di cui erano espressione, e se quelle francesi erano improntate all'imperante gusto Déco, quelle italiane erano decisamente più tradizionali: testimonia in questo senso l'allestimento del *Rex*²², ideale controparte italiana delle migliori produzioni europee e impegnato come queste nella conquista del *Blue Riband* o *Nastro Azzurro*, il record di velocità sulla linea Southampton-New York che in questi anni passa di mano parecchie volte. Tra i record realizzati da navi italiane, anche quello del *Rex*, che lo stabilirà nel 1933 mantenendolo per un breve periodo²³.

Nel caso di quest'ultima nave la ricerca delle prestazioni aveva determinato la creazione di soluzioni nautiche d'avanguardia, cui però facevano da contraltare soluzioni decisamente conservatrici nelle linee di sviluppo dell'arredo, dove ancora una volta le esigenze del pubblico statunitense avevano il sopravvento. Nei lussuosi ambienti del *Rex* troveranno spazio le migliori tradizioni artigianali della penisola, senza che nessuna opzione venisse lasciata a soluzioni più moderne o almeno limitatamente funzionali. In questo contesto non potranno quindi mancare riferimenti a un passato più o meno recente e prestiti da una tradizione antica che non aveva mai smesso di alimentare la produzione italiana in questo campo. Così il lusso richiesto dalla potenziale clientela trovava una risposta nelle sfarzose sale della prima classe arredate dai Coppedè, ispirate, al limite del plagio, agli ambienti di palazzo Colonna e soprattutto, nel salone centrale, alla celebre Galleria, dove fanno capolino elaborazioni più o meno fedeli del repertorio classico presente nella sala originale.

22 Sul *Rex* e sul suo mito: Piccione 2013.

23 Su questa prestigiosa competizione cfr. Eliseo 2004, 180ss.

A indicare una scelta programmatica a livello nazionale si possono poi citare gli arredi del *Conte di Savoia*, costruito dai Cantieri Riuniti dell'Adriatico a Trieste, per conto del Lloyd Sabaudico di Genova, e completato solo due mesi dopo il *Rex*, rispetto al quale era di dimensioni appena inferiori. Qui la prospettiva storicista dei saloni di rappresentanza si nutrirà di suggestioni classiche più vicine ai formati dei *peplum* hollywoodiani che ai prototipi storici. Si leggono in questo senso per esempio gli ambienti del salone principale, popolati di riproduzioni in gesso delle più celebri statue antiche (fig. 4)²⁴.



Fig. 4 Salone di prima classe del transatlantico Conte di Savoia.

D'altro canto, paesi di tradizione marinara altrettanto solida come l'Inghilterra sceglieranno per le loro imbarcazioni di punta soluzioni del tutto diverse, e per quanto la tradizione recente dell'arte locale non fosse in nessun modo paragonabile a quella di Francia e Italia per qualità e quantità, la scelta degli artisti cadrà volutamente su nomi anglosassoni, anche allo scopo di amplificare la valenza 'nazionale' del progetto. Emblematico in tal senso il caso della *Queen Mary*, ammiraglia della flotta d'oltremarica varata nel 1936, dove si assisterà alla messa in opera di sontuosi allestimenti ispirati a un moderato modernismo accompagnato da un vero trionfo di iconografie legate al mondo marino, tanto da costituire il principale filo conduttore nelle scelte decorative²⁵.

²⁴ Cfr. Valenti 2007, 55ss.

²⁵ Un'accurata e puntualissima disamina della decorazione della *Queen Mary* all'indirizzo <http://www.sterling.rmplc.co.uk/> visitato il 04/07/19.

Dopo i fasti degli anni trenta, la guerra segnerà una forte cesura nell'epopea della navigazione transoceanica di linea, soprattutto a causa delle gravi perdite subite dalle flotte europee, con navi distrutte o trasformate in ospedali o ancora destinate al trasporto delle truppe: flotte che saranno gradualmente ricostruite su principi e dinamiche rinnovate.

Alla ripresa dei lavori nel dopoguerra, lasciato alle spalle il dibattito sull'architettura 'moderna' e il suo ruolo negli allestimenti navali, i cantieri italiani adotteranno ben presto soluzioni d'avanguardia, legate da un lato alla sperimentazione su nuovi materiali e dall'altro alla nuova distribuzione degli spazi interni, con grande attenzione riservata al ruolo degli artisti nel completamento degli ambienti di rappresentanza e un largo spazio lasciato a un recupero ragionato della tradizione classica.

Sul valore di queste esperienze, declinate sul versante italiano e in parte vissute in prima persona, Giò Ponti scriverà ancora una volta pagine lucidissime su *Domus* rilevandone le peculiarità non più in chiave nazionalistica quanto piuttosto nazionale: «nell'arredamento le nostre navi devono essere “dedicate all'Italia” cioè all'onore dell'Italia in due modi. L'uno, figurativo, rappresentato nelle decorazioni, nelle pitture, negli ornamenti: ed è il richiamo della “leggenda d'Italia”: le architetture famose, i giardini famosi, l'Italia antica [...] l'Italia degli artisti e dell'artigianato di oggi, l'Italia delle incantevoli ceramiche, dei prodigiosi vetri, degli smalti famosi, delle stoffe meravigliose: l'Italia leggendaria dell'arte e della storia. L'altro modo di onorare l'Italia è, se anche concepiamo la nave solo come un “funzionale mezzo di trasporto” e non di propaganda, nel fare che le navi italiane battano tutte le straniere sotto questo aspetto». Ponti chiudeva poi chiedendosi retoricamente: «per quanto riguarda le navi si sa che due sono le opinioni: quella che esse siano esclusivamente dei perfetti mezzi di trasporto e quella che esse siano anche una manifestazione delle arti del paese che la nave rappresenta»; ovvia la risposta, poche righe sotto: «noi siamo ovviamente per la seconda opinione perché non v'è nessuna ragione che dei passeggeri che vengono in Italia attratti da essa, cioè dall'arte italiana, non ne trovino l'espressione (naturalmente la più nobile) sulle stesse navi italiane»²⁶.

Sul territorio italiano il lavoro si dividerà principalmente tra i cantieri di Genova e quelli dell'alto Adriatico, Monfalcone e Trieste, partendo da importanti lavori di riallestimento che vedranno in prima fila tre diversi gruppi di architetti, che si consolideranno negli anni successivi in altrettante scuole ben riconoscibili nel campo dell'arredamento navale: tra queste la scuola nata a Trieste intorno a Gustavo Pulitzer, trasferitosi nel '48 a Genova, il gruppo composto da Umberto Nordio,

26 Ponti 1951, 26ss.

Vittorio Frandoli, Aldo Cervi e Romano Boico²⁷; a chiudere le fila la scuola milanese facente capo a Giò Ponti, che deciderà di giocare in prima persona una partita che nei decenni precedenti lo aveva visto nel ruolo di autorevole commentatore²⁸.

Lungo la ripresa postbellica gli interventi progettuali si muovono quindi nell'ottica di una più diffusa 'democratizzazione' del viaggio per mare, ripristinando le linee e le rotte commerciali e cercando soprattutto di far fronte alle nuove esigenze.

Esemplari in tal senso i lavori di riallestimento della turbonave *Conte Biancamano* messi in opera nei cantieri San Marco di Monfalcone²⁹. Costruita all'inizio degli anni Trenta³⁰, l'imbarcazione doveva essere del tutto rinnovata dopo le vicissitudini del periodo bellico. Per la prima volta, a seguito di un bando di concorso, il rinnovo degli spazi interni sarà affidato ai tre gruppi di lavoro appena citati. Parallelamente a questa esperienza prenderà il via il rifacimento degli interni della *Conte Grande*, affidato invece in toto al gruppo milanese formato da Giò Ponti, Nino Zoncada e Matteo Longoni. Con questa scelta si darà vita a un dibattito critico intorno alla tendenza 'unitaria' veicolata da quest'ultimo episodio e contrapposta a quella 'pluralista', che trovava nella *Conte Biancamano* la sua espressione più compiuta³¹. In questo contesto il più ricettivo e innovativo nel campo specifico dei lavori decorativi è senz'altro il gruppo triestino di Umberto Nordio, Vittorio Frandoli, Aldo Cervi e Romano Boico³², che si caratterizza negli allestimenti per la presenza di interventi che mirano a enfatizzare l'aspetto narrativo dell'opera degli artisti, che talvolta prevale sulla composizione degli spazi. A loro infatti viene talvolta affidata non solo l'ideazione di grandi pannelli decorativi, ma anche, come nel caso emblematico di Marcello Mascherini³³, quella di parti strutturali solitamente riservate all'intervento degli architetti. Non è certo un caso che in questi contesti verranno privilegiate tematiche legate al mare, visto sia come presenza esemplare che nei suoi riflessi mitologici. Proprio Mascherini, in linea con la sua produzione artistica, che in quegli anni era sistematicamente indirizzata a un approccio dialettico alla cultura classica, spetterà il ruolo di capofila nel riposizionamento del gusto negli allestimenti navali.

Nel caso specifico della *Conte Biancamano*, oltre agli arredi mobili, con stampe di Antonio Zoran Music e Tranquillo Marangoni e dipinti dei migliori pittori

27 Sull'attività del gruppo triestino si veda anche: Pulitzer 2004, 98ss.; Crusvar 1988, 236ss. Su questi aspetti anche Crusvar 2004, 68ss; da ultimo: Piccione 2017, 30ss.

28 Cfr. Piccione 2007.

29 Sulla storia di questi cantieri cfr. Benvenuti 1988, 36-73; Staccioli 1988, 74ss.

30 Pulitzer 2004, 99s.

31 Cfr. Piccione 2001, 200.

32 Nodari 2018.

33 Cfr. Piccione 2017, 26ss.

triestini sparsi nei locali delle classi superiori³⁴, a imporsi all'attenzione del pubblico sarà soprattutto lo straordinario rosone con le storie degli argonauti sul soffitto della veranda di prima classe, realizzato da Marcello Mascherini e oggi conservato presso il Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica di Milano, mentre una replica realizzata nel 1950 è collocata sul soffitto dell'Aula Magna del rettorato dell'Università degli studi di Trieste (fig. 5-6)³⁵. Un'opera dove il mare, evocato dalle forme stilizzate delle creature di Mascherini, diventava una sorta di diaframma visivo tra il mito di Giasone e la più prosaica Sala delle feste del transatlantico. In questa chiave metamorfica, lo stesso scultore trasformerà il corrimano dello scalone che unisce i quattro ponti principali in una grande rete popolata di pesci e di crostacei, a sottolineare la declinazione marina della sostanza dei miti narrati dall'artista.



Fig. 5 Marcello Mascherini, *Anello degli argonauti*, 1949, salone da ballo del transatlantico *Conte Biancamano*, oggi a Milano, Museo della scienza e della tecnica.

Un atteggiamento che troverà degli echi nel contemporaneo riallestimento della *Conte Grande*, che trova un fondamentale punto di saldatura nello scalone d'accesso alla sala da pranzo di prima classe, dominato da un grande pannello di cristallo dipinto da Giò Ponti ed Edina Altara con un'epica allegoria del viaggio

³⁴ A questo proposito si veda *Le arti...* [1948].

³⁵ Cfr. Piccione 2017, 47ss.

per mare³⁶, una sorta di contraltare all'altrettanto epico viaggio di Giasone messo in scena da Mascherini. Ideali ancelle di questa avventura erano le due sirene di ceramica colorata affidate a Fausto Melotti, nelle quali la ricezione della classicità era giunta a un grado di elaborazione troppo elevato per portare con sé una traccia evidente dei modelli.

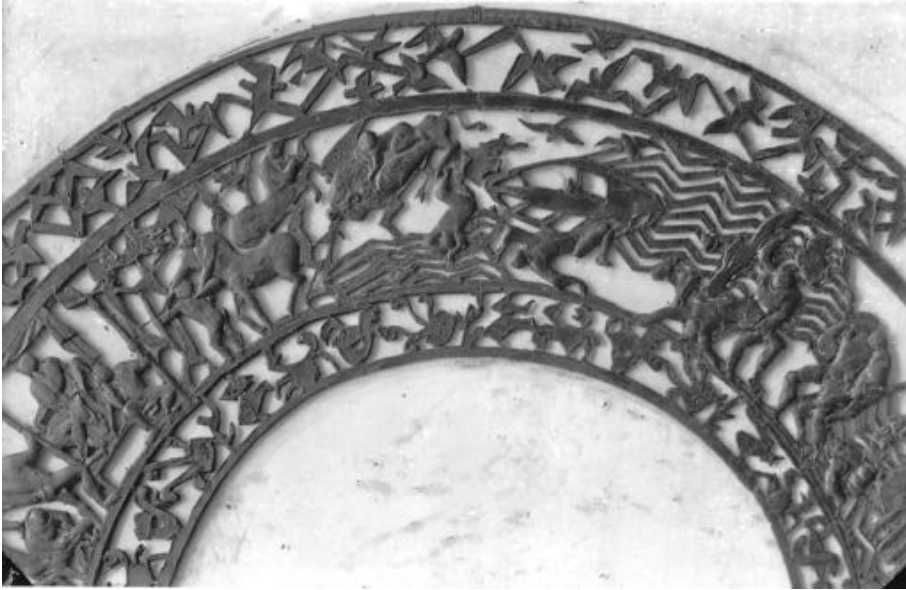


Fig. 6 Marcello Mascherini, *Anello degli argonauti*, 1949, particolare del bozzetto preparatorio. Opera dispersa.

L'intervento di Mascherini sulla *Conte Biancamano*, dove gode di grande libertà d'azione, ha in sé un valore paradigmatico sia sul piano dell'arredamento navale che su quello specificamente stilistico, che si sostanziava anche e soprattutto in una consistente revisione del proprio classicismo, alla luce di nuovi modelli che lo scultore andava via via assimilando.

Negli arredi di quella nave Mascherini

riprende la riflessione sul mito mediterraneo e attua alcune *performances* di grosse difficoltà tecnica e applicativa. Le sue opere costituiscono il filo d'Arianna che congiunge il vestibolo allo scalone e conduce la veranda circolare del grande salone delle feste: un toro di bronzo, su pilastro indica il percorso della scala sottolineato

³⁶ Cfr. Piccione 2007, 36ss.

dalla leggerissima balaustra in bronzo fissa a pezzi, riunita, svolta per trenta metri e traforata effetto di rete piscatorie, pannelli marcapiano in gesso *sadi* riprendono il motivo figurativo della pesca, dell'uomo, del mare, e preparano l'aura mistica e stupefacente fusa dalla decorazione sul soffitto dello del salone: tre anelli concentrici di bassorilievo in *sadi* raffigurano nel cielo il mare che racchiudono l'ansia di viaggiare e di possedere dell'uomo. La fascia centrale si intitola a Giasone e il mito del vello d'oro³⁷.

Si trattava di una prova dove alla necessità di condensare in uno spazio assai limitato un tessuto narrativo molto articolato si univano le notevoli difficoltà tecniche create da un oggetto di forma e funzione assai particolare; una sfida che per essere affrontata necessitava di un sostanziale adeguamento linguistico:

Il pannello degli argonauti è così importante nello sviluppo della lingua scultorea di Mascherini perché, a partire da esso, l'artista si orienta verso quella sintesi puristica dei corpi che caratterizzerà la sua produzione degli anni cinquanta. Gli arti, allungati, tenderanno ad assottigliarsi alle estremità, piedi e mani appariranno sottodimensionati, in un processo di consapevole allontanamento dalla pesante eredità stilistica novecentista³⁸.

Questa ricerca di sintesi si innestava su una campionatura di fonti visive che spaziavano disinvoltamente entro un ampio arco della storia dell'arte, anche se nel caso specifico l'antico, nella sua accezione più ampia, costituiva il bacino più ovvio. Un processo creativo che attraverso una meditata assimilazione di elementi stilistici di provenienza assai diversa passava dalla pittura vascolare greca arcaica, da cui con tutta evidenza deriva una certa scansione geometrizzante dei corpi, per giungere, come è stato evidenziato, a lucide campionature picassiane, a loro volta evocate da suggestioni classiche³⁹. Dinamiche che derivavano dalla ben nota e prensile capacità assimilatoria, ben sintetizzata da Decio Gioseffi:

In realtà Mascherini andava a rovescio. Veniva da una cultura molto carnale di immagine molto viva e precisa e su questa ad un certo punto aveva innestato un altro bagno nel mito antico [...] le sculture filiformi del momento della cultura nuragica, della scultura etrusca di un certo tipo che venivano riciclate dalle avanguardie ma che gli hanno fatto riguardare in gran parte i vasi a figure nere e addirittura i vasi protoattici o i vasi del periodo del Dypilon. Cioè c'è una reale Sapienza archeologica che all'inizio era soltanto d'istinto⁴⁰.

37 Crusvar 1988, 245ss.

38 Pezzetta, 182.

39 Pezzetta, 188s.

40 Gioseffi s.d., 17.

Il richiamo alla pittura vascolare arcaica, che Mascherini conosceva almeno grazie ad alcuni repertori custoditi nella sua biblioteca, pare il più pertinente per spiegare la geometrizzazione e l'assottigliamento degli arti, cui si univa una tendenza a risolvere le composizioni facendo riferimento a schemi ben consolidati del repertorio classico. Formule stilistiche che si devono leggere come un superamento delle tornite rotondità delle figure realizzate nell'immediato anteguerra in favore di una visione sempre più personale, propedeutica all'approdo a quelle eleganti stilizzazioni che negli anni cinquanta consacreranno a livello internazionale la fama dello scultore.

Il cantiere dell'anello, insieme a tutte le realizzazioni per la *Conte Biancamano*, era evidentemente diventato un fondamentale momento per porre in atto nuove elaborazioni formali: quell'approccio alla classicità che in precedenza era diventato il principale motivo ispiratore, e che rimane comunque centrale, si consolida intorno a un arcaismo che può forse essere messo in relazione con analoghe e contemporanee ricerche di Marino Marini, ma che presenta però significative e originali varianti. Gli stessi riferimenti alla statuaria di epoca classica o ellenistica sembrano 'travestirsi' in una sorta di schematizzazione arcaizzante⁴¹: si leggono in questo modo l'*Ercole* del terzo pannello, o la *Medea* teneramente abbracciata a *Giasone* del brano successivo (fig. 7 e 9), il primo esemplato sul *Mercurio* degli Uffizi e i secondi sul gruppo di *Amore e Psiche* dei Musei Capitolini, ma non manca nemmeno una citazione michelangiolesca nel re *Pelia*, chiaramente esemplato sul *Lorenzo de' Medici* della Sagrestia Nuova, ma come le altre figure riletto in un prospettiva 'antichizzata' (fig. 8).



Fig. 7 Marcello Mascherini, *Anello degli argonauti*, 1949, il modello della sezione con *Le feste alla corte di Eeta e Medea e Giasone* durante la lavorazione. Opera dispersa.

⁴¹ Per un'analisi delle fonti visive dell'*Anello* si rimanda a Pezzetta 2007, 185ss. Gli elementi elencati si seguono nel presente testo si aggiungono a quel contributo.



Fig. 8 Marcello Mascherini, *Anello degli argonauti*, 1949, il modello della sezione con *Giasone davanti a Pelia e la costruzione di Argo* durante la lavorazione. Opera dispersa.

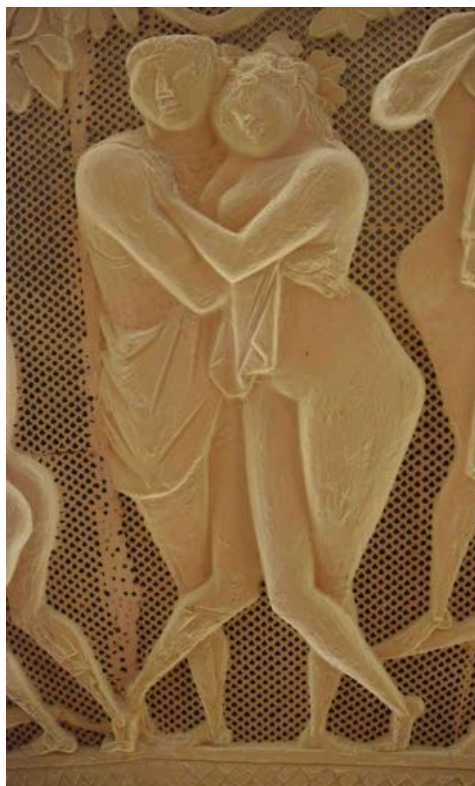


Fig. 9 Marcello Mascherini, *Anello degli argonauti*, 1949, particolare con *Medea e Giasone*, Milano, Museo della scienza e della tecnica.

Una chiave di lettura che Mascherini aveva esteso anche al sistema narrativo, che in questo caso ricorda quello dei grandi vasi dell'VIII e VII secolo, primo tra tutti il celeberrimo *Vaso François*, dove il racconto, come nel rosone, procede per giustapposizione di nuclei tematici ben individuati⁴². Rispetto al modello lo scultore triestino ne risolve però la rigida paratassi in una ritmica ben più ricca e disinvolta, non trascurando, tra gli altri, richiami alle ritmiche visive della scultura dell'estremo Oriente⁴³.

Dell'importanza e del valore artistico dell'*Anello* si farà portavoce la stessa società armatrice, che pubblicherà un opuscolo a uso e consumo dei croceristi che riproduceva i dettagli del manufatto, ancora in lavorazione visto che mostrava i modelli in creta e non l'esemplare in gesso, accompagnandoli con un sunto delle vicende narrate; la struttura di quest'ultimo risulta poi illuminante per comprendere l'approccio dell'autore alle fonti classiche⁴⁴. Dal materiale fotografico legato a quella pubblicazione e conservato nell'archivio dello scultore arrivano anche informazioni utili sulle modalità esecutive: è infatti documentata l'esistenza un piccolo bozzetto in materiale duttile, già molto vicino alla redazione finale, che servirà da guida all'elaborazione a grandezza naturale del complesso, partendo dalla sezione centrale e procedendo quindi con le altre, quella interna riservata a una fantasiosa fauna marina e quella esterna popolata da gabbiani in volo. L'intero anello era poi diviso in otto sezioni per ragioni squisitamente tecniche, viste le dimensioni notevoli e le necessità di realizzare gli stampi per la colatura del gesso.

Per strutturare il suo racconto visivo Mascherini si era servito, come è stato evidenziato⁴⁵, soprattutto di due testi molto noti e apprezzati anche da altri artisti, testi dove la vicenda di Giasone e degli argonauti narrata da Apollonio Rodio era arricchita e interpolata da altri apporti letterari⁴⁶. Nel percorso diegetico da lui scelto lo scultore conservava gli aspetti salienti del mito ma aveva in prima battuta privilegiato, e non avrebbe potuto essere altrimenti vista la destinazione dell'opera, quelli relativi alla costruzione e l'utilizzo della nave *Argo*, presente in cinque delle otto sezioni, compreso il suo trasporto a forza di braccia: un episodio che era narrato anche nel testo guida, dove però il trasporto era stato compiuto trascinando la nave attraverso il deserto libico⁴⁷, non certo sollevandola sulle spalle.

42 Per le strategie narrative del vaso cfr. Torelli 2007.

43 Pezzetta 2007, 181s.

44 *Il mito di Giasone...* [1949]. L'opuscolo verrà pubblicato in due formati, uno più grande con copie numerate da 1 a 1000 e una seconda versione più piccola e non numerata ma identica nell'impaginazione. Sul tema anche Curci 2005, 156.

45 Pezzetta 2007, 189s.

46 I testi, conservati nella biblioteca dell'artista, erano quelli assai diffusi di Felice Ramolino (1926) e di Giacomo Prampolini (1938), quest'ultimo in ambito triestino era posseduto anche da Carlo Sbisà, che ne farà uso in più occasioni (cfr. Bianchi 2014, 198).

47 Il passo in A.Rh. IV, 1235-1278. Per un commento analitico del passo cfr. Pagliani 1984, 261.

Al di là delle numerose e inevitabili licenze visive, il risultato è un nastro continuo che inizia con la caduta di Elle in mare, ma la scena si salda visivamente con la morte di Giasone, schiacciato dalla nave *Argo* in una radiosa giornata di sole. Le due scene sono unite dalle onde marine stilizzate che segnano la continuità ideale di quegli spazi, ma era tutto il ciclo a non prevedere cesure nette tra un passaggio e l'altro. Il complesso quindi non doveva essere di comprensione immediata, visto anche che la ridotta altezza della cosiddetta veranda della *Conte Biancamano* non consentiva un approccio percettivo unitario della composizione.

Visione complessiva invece possibile nel caso del secondo esemplare dell'opera, quello usato nel 1950 per decorare il soffitto dell'Aula Magna dell'edificio A dell'Università di Trieste⁴⁸. In quell'occasione il progettisti Raffaello Fagnoni e Umberto Nordio avevano manifestato «il desiderio di collocare nell'Aula Magna un'opera d'arte figurativa importante: ora per una fortunata combinazione l'opera d'arte c'è. È un secondo calco, l'unico ammesso cortesemente dall'Ente armatoriale proprietario della "Conte Biancamano", del grande rosone in stucco armato a trama traforata, modellato dallo scultore Marcello Mascherini [...] la modellazione a bassorilievo è suddivisa in tre zone concentriche: le due estreme, di minor larghezza, hanno una decorazione a motivi di aironi [che in realtà sono gabbiani], rispettivamente di molluschi e crostacei, l'interna centrale, molto più ampia, reca una grandiosa composizione figurata illustrante il mito del vello d'oro e degli argonauti. Il mito, secondo interpretazioni recenti, simboleggia l'aspirazione dell'uomo alla sapienza e all'elevazione dello spirito. L'opera è quindi degna di un'Università anche per significato, oltre che per arte. Le proporzioni erano tali da poter costituire un centro architettonico-decorativo che coronasse il centro funzionale e plastico dell'aula [...] Ancora, l'opera era alla portata delle possibilità finanziarie dell'amministrazione universitaria, alquanto limitate»⁴⁹.

Narrando del viaggio degli Argonauti, soprattutto nella seconda parte, quando la nave, secondo la versione del mito utilizzata da Mascherini, «sale dalla Grecia verso l'Europa centrale attraverso il fiume Istro, oggi Danubio, per poi ritrovare il Mediterraneo», lo scultore faceva emergere

il sentimento della separazione e dell'incertezza sul proprio destino, che trova nel mito di fondazione dei propri territori una possibile origine comune tra popoli diversi, capace di unire invece che dividere. Ma nell'ultimo episodio [...] Giasone muore schiacciato dalla carena della sua stessa nave mentre dormiva, conferendo all'opera un ulteriore significato simbolico. Può Trieste evitare di rimanere travolta dalla storia?

48 In quel contesto l'altezza, che consente una visione d'insieme ottimale, impedisce però di percepire molti dettagli. Sul secondo esemplare cfr. De Grassi 2007, 135; De Grassi 2014, 51 (con bibliografia precedente). Sull'edificio: Ferneti 2010.

49 Fagnoni-Nordio 1950, 444.

Può Trieste trovare una catarsi nel sacrificio dei suoi territori per ritornare all'Italia? Il *Biancamano* risorto dalle ceneri della guerra, come una nuova Argo in viaggio per impadronirsi del Vello d'oro, parte per la conquista dell'italianità della città giuliana⁵⁰.

Una realizzazione che nel caso specifico di Mascherini, valeva anche come «catarsi dagli eccessi ideologici del regime» che «può valere sia per il razionalismo sia per il classicismo, se torniamo ad un'origine mitica senza tempo delle terre giuliane»⁵¹. Le roboanti dichiarazioni che avevano accompagnato la nascita dell'ateneo del 1938 venivano così opportunamente sfumate dai progettisti nella loro relazione del 1950 nel dopoguerra, dove l'edificio doveva interpretare «la necessità che la cultura italiana di Trieste avesse una palese affermazione ai confini della patria, incorporandosi in un'opera che dominasse per mole e proporzioni tutto il panorama, che si ergesse quale pilone d'ingresso della città sulla via proveniente dal confine»⁵².

Osservazioni che ovviamente si possono far valere anche riguardo il primo esemplare della scultura, anche se i riferimenti localistici in quel caso passavano in secondo piano vista la destinazione d'uso del manufatto. Nelle scelte narrative non c'erano quindi errori, come pure è stato supposto⁵³, quanto la volontà di 'adattare' il mito a un racconto che voleva mettere assieme tradizione classica, riferimenti alla propria terra e efficacia visiva. Ad esempio era una tradizione consolidata, anche se di origine assai controversa, quella che attribuiva alle principali isole del Quarnero il nome di Absirtidi o Assirtidi perché in quel luogo si sarebbe consumata l'uccisione e lo smembramento del corpo di Absirto da parte della sorella Medea con la complicità di Giasone. Le parti gettate in mare sarebbero poi state trasformate in isole grazie all'intervento di Mercurio.

La stessa vicenda è narrata anche da Mascherini nella sua composizione e così riassunta nel già citato opuscolo: «consigliati da Medea (in cui l'amore per Giasone è più forte che l'affetto per il fratello), gli argonauti si salvano tagliando il corpo di Absirto e gettandone i brani in mare, dove le navi di Eeta, fermandosi, tentano invano di raccogliarli perché un prodigio li fa divenire altrettante isole: le Absirtidi o Isole del Quarnero»⁵⁴. Quelle isole i cui inconfondibili profili erano stati puntualmente riprodotti dallo scultore proprio per consolidare quella tradizione (fig. 10).

Il mito di Giasone e del viaggio degli argonauti, oltre a essere perfettamente sinergico alla destinazione d'uso, era quindi anche ben radicato nella mitografia

50 Mucci 2004, 121. De Sabbata 2005, 227-234.

51 Mucci 2004, 121.

52 Fagnoni-Nordio 1950, 444.

53 Pezzetta 2007, 193.

54 *Il mito di Giasone...* [1949], tav. 16.

della Venezia Giulia, dell'Istria e del Quarnero, una vicenda di cui resta ampia traccia nella storiografia antica e via via più recente, che su questi aspetti si è lungamente esercitata, in un complesso percorso che partiva da Plinio il Vecchio e che è arrivato per superfetazioni successive sino a oggi⁵⁵. Così il mito diventerà parte integrante anche delle guide cittadine di Trieste e delle altre località della costa, accomunando prospettive e destini di un'ampia regione: «si folleggiò supponendo un fiume Istro sparito, una comunicazione dell'Adriatico col Danubio per via di acqua, la discesa a Trieste degli Argonauti colla nave in sulle spalle, la persecuzione di Medea, l'uccisione di Absirto convertito nelle isole dei Brioni, la fondazione di Pola per opera di Colchi»⁵⁶.



Fig. 10 Marcello Mascherini, *Anello degli argonauti*, 1949, il modello de *La morte di Absirto e la nascita delle isole del Quarnero* durante la lavorazione. Opera dispersa.

55 Una prima analisi storiografica delle fonti antiche cfr. Della Croce 1698, 18ss. Per un sunto anche bibliografico in Vassilich 1885, 12ss. Per una panoramica più recente: Alberi 2008, 244ss.

56 Kandler 1845, 3. Un altro riferimento in Benussi 1924, 23: «Ed è perciò che gli antichi scrittori greci facevano arrivare le nostre coste direttamente sempre per via fluviale gli Argonauti e di Colchi partiti dal Mar Nero. Quando poi si venne a sapere che nessun fiume Istro si gettava nell'Adriatico, si modificò il racconto facendo arrivare gli argonauti per il presunto Istro fino a Nauporto (Oberlaibach) dove si caricarono la nave sulle spalle e così giunsero alle isole del Quarnero o isole Assirtidi».

Il tutto senza che nessuno in precedenza avesse provato ad affrontare visivamente il racconto di queste vicende, con la sola eccezione di Cesare dell'Acqua, che all'interno del suo ciclo dedicato a Massimiliano d'Austria⁵⁷, aveva immortalato ne *I primi abitanti di Grignano vedono passare la nave degli Argonauti* il passaggio della nave Argo davanti al sito dove poi sarebbe sorto il Castello di Miramare.

Preceduto dallo sforzo creativo di Mascherini per la *Conte Biancamano*, l'incontro tra la classicità e le prospettive dell'arredo navale troverà il suo apice negli anni cinquanta, soprattutto nella categoria delle cosiddette 'navi a tema', in genere destinate a rotte e clientele ben definite.

Rientra in questa categoria la *Homeric*, che già nella scelta del nome rivendicava la volontà della società armatrice, di origine greca anche se la compagnia batteva bandiera panamense, di declinare i temi decorativi lungo l'orizzonte classico. L'intervento riguardava l'ex *Mariposa*, varata nel 1931, che alla metà degli anni cinquanta verrà ricoverata nei cantieri di Monfalcone per essere completamente riallestita da un equippe di architetti che comprendeva i già citati Boico, Cervi, Pulitzer Finali e Zoncada⁵⁸.



Fig. 11 Dino Predonzani, Fregio con le Storie di Ulisse, 1955, salone delle feste della motonave Homeric. Opera dispersa.

57 Sul dipinto si veda: Comingio 2005, 76ss.

58 Sul riallestimento si veda: *Turbonave Homeric...* 1955.

Per l'occasione i progettisti improntano i decori della nave a temi omerici, in linea con un gusto per il recupero del mitologia che attraversa in quegli anni la cinematografia statunitense. L'intenzione era evidentemente quella di rendere fruibili, leggibili e comprensibili a tutti i passeggeri le vicende narrate, e a questo proposito la nave diventerà un vero laboratorio, dove le intenzioni comunicative di sposeranno con estrema efficacia a sperimentazioni tecniche di alto profilo.

Nella relazione per il salone delle feste e gli ambienti adiacenti firmata da Boico e Cervi si legge che si intendeva «avvalersi della collaborazione di uno scultore e di un pittore», poi identificati in assidui collaboratori come Marcello Mascherini, ormai un veterano degli allestimenti navali, e Dino Predonzani⁵⁹. A quest'ultimo si chiederà di realizzare un'elaborata composizione parietale ottenuta campionando spunti e immagini tratte da opere dell'antichità ellenica, in un continuum narrativo che riveste le pareti del salone delle feste e delle salette attigue con una tecnica particolare, che mette insieme pittura e fotografia e che, come testimoniano i progettisti, «consiste nel dipingere le pareti del cofano rivestite in tela con il criterio di diluire la composizione man mano che il pannello si estende nelle due salette laterali. Su parte di queste pareti in tela verranno fissate delle fotografie (virate) scandite ad isole e collegate poi opportunamente dall'artista con le sue pitture»⁶⁰, seguendo un procedimento inventato dal fotografo veneziano Giacomelli, in base al quale le foto venivano integrate e raccordate con interventi pittorici a tempera grassa.

Gran parte delle immagini utilizzate arrivavano dal vasto repertorio figurale del *Vaso François*, attraverso stampe dell'archivio Alinari opportunamente ingrandite e impaginate come fossero lacerti di un vasto dipinto murale. Una scelta che donava all'intero ciclo una sostanziale continuità stilistica e una notevole coerenza narrativa nonostante il vistoso salto di scala compiuto dalle immagini, passate dalle proporzioni minute del prototipo alla dimensione colossale.

Usare una delle opere d'arte antica più note al grande pubblico era una scelta del tutto coerente con la vocazione didascalica e 'divulgativa' del ciclo, pensato per fruitori che potevano gradire quella sorta di immersione nel mondo dell'antica Grecia ma che difficilmente erano in grado di apprezzarne fino in fondo i contenuti. Si trattava di un passo indietro rispetto all'approccio ben più creativo e coerente con la tradizione classica operato nella *Conte Biancamano*, ma in parte compensato da altri interventi. Con un'operazione più consapevole e meditata Marcello Mascherini completerà infatti la scenografia del salone delle feste inserendo al centro del vasto ambiente il gruppo scultoreo in bronzo con *Ulisse tentato dalle sirene*, collocato su un alto pilastro verticale sotto un cerchio

59 Crusvar 2005, 80.

60 Ivi, 82.

che simula l'albero maestro della nave di Odisseo (fig. 12 e 13)⁶¹. Si trattava di un gruppo scultoreo ben diverso dalle opere di soggetto analogo realizzate vent'anni prima per la *Saturnia*, e perfettamente allineato ai ritmi e alle cadenze compositive delle sue migliori opere di quegli anni. Una prova insolitamente complessa anche dal punto di vista compositivo, dove l'artista riprendeva solo in parte la trama iconografica più antica⁶², che vedeva l'eroe legato all'albero maestro e le sirene svolazzanti intorno a lui. In questo caso Mascherini era vincolato dal fatto di dover contenere la composizione intorno a una delle esili colonnine della sala, e quindi aveva inserito tre sirene ai piedi dell'albero, idealmente immerse nell'acqua e impegnate in una sorta di danza ammaliatrice. Oltre a essere corredo indispensabile della narrazione, le figure avevano anche lo scopo di garantire al gruppo una fruibilità a 360 gradi, visto che l'opera era quasi al centro della sala, e per questo alle spalle dell'eroe, dotato di armatura e di un vistoso elmo con cimiero e un'enorme cresta, trovano spazio una panoplia di armi e un grande scudo con una testa di Gorgone. Una scelta, quest'ultima, che metteva volutamente in luce l'intero percorso della figura di Ulisse, rendendolo riconoscibile come eroe guerriero anche al di là dell'episodio scelto per l'occasione.



Fig. 12 Marcello Mascherini e Dino Predonzani, 1955, Decorazione del salone delle feste della motonave *Homerica*.

61 Piccione 2017, 58ss.

62 Sul tema cfr. Candida 1970-71, 212ss.

La centralità di quel personaggio troverà un ulteriore omaggio, in quella stessa nave, nei saloni del bar-veranda di prima classe, interamente decorati dai grandi pannelli lignei di Tranquillo Marangoni, autore in quella sede di un ciclo dedicato al ritorno dell'eroe omerico nella sua Itaca. L'artista friulano era allora uno degli incisori più noti del panorama italiano e da poco, grazie alla collaborazione con Nino Zoncada⁶³, aveva esteso la sua attività al campo della decorazione navale, ricordato così in occasione della sua partecipazione alla Biennale veneziana del 1956: «Ed eccolo, d'improvviso, affrontare la originale avventura: l'arredamento delle motonavi di linea. Nessuno aveva mai pensato né usato di attaccare a colpi di sgorbia in piedi pannelli decorativi, quasi a farne gigantesche matrici da inchiostrare. Il successo ha coronato l'audacia, e l'ultimo ciclo del genere, la *Storia di Ulisse*, condotta in un fare da vasaio greco, è lì a comprovarlo»⁶⁴.



Fig. 13 Marcello Mascherini, Il modello di *Ulisse e le sirene* nello studio dello scultore, 1955. Opera dispersa.

63 Cfr. Fochessati 2012, 27ss.

64 Petrucci 1956, 152.

Il riferimento alla prospettiva arcaizzante delle realizzazioni per la *Homeric* è certamente la traccia più importante per comprendere il valore tecnico ed estetico di quell'opera, composta di grandi pannelli in legno di tiglio incisi in positivo e tinggiati di nero come fossero matrici inchiostrate. Opere che per la loro stessa natura si integravano alla perfezione con la struttura architettonica della sala, restituendo un'inedita sensazione di omogeneità stilistica e nel contempo garantendo l'efficacia del tessuto narrativo. La scelta di individuare nella pittura vascolare le proprie fonti visive, senza per questo ricorrere a desunzioni puntuali come era accaduto a Predonzani, era da un lato funzionale alla personale matrice espressionista dello xilografo, sviluppata sin dai suoi esordi, e dall'altro del tutto simbiotica con la natura del racconto. Il risultato sarà una delle prove migliori di Marangoni in questo campo per completezza ed efficacia visiva e insieme, sul piano culturale, uno dei raggiungimenti più alti nella rilettura della tradizione classica operata in quegli anni, soprattutto in un contesto in cui scendere nei toni dell'illustrazione da rotocalco era estremamente facile.

Sin dai disegni preparatori l'artista friulano aveva previsto una scansione narrativa di forte impatto visivo, facendo prevalere gli aspetti emotivamente più coinvolgenti: i diversi episodi del ciclo omerico messi in scena (figg. 14-16), dalla *Minerva che arma Ulisse* fino a *Il perdono*, passando per il complesso fregio del bancone del bar che raccoglieva diversi momenti della vicenda⁶⁵, risultavano così proiettati nell'orizzonte mitico dell'antica Grecia, ma al contempo mantenevano un'efficacia visiva perfettamente fruibile dagli spettatori, invitati a riconoscere il soggetto classico e insieme ad apprezzare l'originalità tecnica e stilistica della sua resa contemporanea.

Il massiccio intervento dei migliori artisti nell'arredo e nella decorazione delle navi progettate in Italia proseguirà per tutti gli anni cinquanta, cercando di coniugare le esigenze funzionali all'eleganza raffinata che diventerà l'autentico marchio di fabbrica dei cantieri della penisola, ma la saldatura molto forte tra modernità e tradizione classica messa in atto nella *Homeric* si allenterà progressivamente negli anni successivi, in ragione di un atteggiamento sempre più 'moderno' nella scelta degli allestimenti. Un esempio macroscopico in tal senso sarà lo sfortunato *Andrea Doria*, allestito a Genova e varato nel 1953, che doveva raccogliere l'eredità del *Rex* dal punto di vista dell'orgoglio nazionale. Tra le moltissime opere d'arte presenti, legate soprattutto alla celebrazione del grande condottiero e attraverso lui dell'intera tradizione marinara italiana, un particolare

65 L'elenco completo delle decorazioni in <http://marangoni.altervista.org/Agg120508/26Pannelli003Elenco04ZZZ.jpg> consultato il 21 novembre 2020.

interesse per il tema che si sta affrontando doveva avere, tra gli altri, il decoro del bar di prima classe, popolato da creature marine trasformate in coloratissime entità metamorfiche dal genio di Lucio Fontana⁶⁶.



Fig. 14 Tranquillo Marangoni, Disegno preparatorio per il pannello xilografico *Penelope e i Proci* per il bar-veranda della motonave *Homeri*, 1954, Genova, Museo di villa Santa Croce.



Fig. 15 Tranquillo Marangoni, *Il ritorno di Ulisse*, 1955, pannello xilografico per il bar-veranda della motonave *Homeri*. Opera dispersa.

⁶⁶ Sull'opera Crispolti 2006, 956, n. 52 A12; Fochessati 2004, 203s.

Dopo questi episodi ‘tematici’ di altissimo livello si affermerà l’idea di considerare le navi come vere e proprie gallerie d’arte viaggianti, lasciando spazio ai singoli artisti, allentando progressivamente la saldatura tra funzione e decoro che era stata alla base della rivoluzione razionalista nell’arredo navale.

Nel dibattito sull’utilizzo delle navi come gallerie d’arte interverrà anche Giulio Carlo Argan, chiamato a presiedere la commissione del concorso per l’affidamento dei lavori di decorazione della *Leonardo da Vinci*:

Il viaggiatore attento avrà così il modo, durante il suo soggiorno a bordo, di farsi un’idea abbastanza precisa delle attuali correnti dell’arte italiana. Ma a quegli illustri artisti non si è chiesto soltanto di dare prestigio alla nave con alcuni esemplari dell’arte loro: si è chiesto di collaborare strettamente con gli architetti e i tecnici alla soluzione di un problema; e questa collaborazione è cominciata fin dalla fase iniziale della progettazione [...] ecco, dunque, il principio al quale si sono ispirati gli ideatori della nave, eliminare tutto ciò che è falso, si tratti di falso antico o falso moderno, ricorrere soltanto a valori autentici, cioè a opere di accertata qualità artistica, antiche o moderne che siano⁶⁷.



Fig. 16 Tranquillo Marangoni, *Testa*, 1954, prova per i pannelli xilografici della motonave *Homerica*, Genova, Museo di villa Santa Croce.

⁶⁷ Argan 1958, 12s.

Parole di grande spessore che tuttavia non tenevano conto del fatto che la stagione di quelle navi, pensate per trasportare ricchi passeggeri da una parte all'altra dell'Atlantico, stava ormai per terminare. In questa prospettiva, come fosse un malinconico congedo, si colloca la felicità inventiva del grande pannello in rame sbalzato e argentato con *La vita* (fig. 17), intessuto come di consueto di richiami alla classicità e realizzato da Marcello Mascherini per il salone della prima classe della *Raffaello*⁶⁸, completata nel 1965 insieme alla gemella *Michelangelo*, ultime grandi commissioni di Stato ormai, tristemente, fuori tempo massimo.



Fig. 17 Marcello Mascherini, *La vita*, già nel salone della prima classe della *Raffaello* (1965), oggi a Monfalcone, MuCa, Museo della cantieristica.

MASSIMO DE GRASSI
 Università degli Studi di Trieste
 mdegrassi@units.it

⁶⁸ Cfr. Piccione 2017, 69ss.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Alberi 2008

D. Alberi, *Dalmazia. Storia, arte, cultura*, Trieste 2008.

Argan 1958

G.C. Argan, *Le arti a bordo della T/n Leonardo da Vinci*, Genova 1958.

Le arti... [1948]

Le arti sul "Conte Biancamano", Genova [1948].

Benvenuti 1988

S. Benvenuti, *Il Cantiere: storia e memoria*, in V. Staccioli (cur.), *In Cantiere. Tecnica, arte, lavoro. Ottant'anni di attività dello Stabilimento di Monfalcone* (Catalogo della mostra: Monfalcone, Fincantieri, 1988) Monfalcone 1988, 36-73.

Benussi 1924

B. Benussi, *L'Istria nei suoi due millenni di storia*, Trieste 1924.

Berlam 1933

A. Berlam, *Giovanni Mayer*, Udine 1933.

Bianchi 2014

G. Bianchi, *La scelta della scultura e della ceramica: Carlo Sbisà alle Biennali di Venezia dal 1948 al 1964*, in L. Caburlotto - M. De Grassi (cur.), *Carlo Sbisà: "Ai quadri miei non dan libero passo"*, Trieste 2014, 191-226.

Candida 1970-71

B. Candida, *Tradizione figurativa nel mito di Ulisse e le sirene*, «SCO» XIX-XX (1970-71), 212-253.

Carosio 2004

G. Carosio, *I Cantieri Ansaldo e la costruzione del primo grande transatlantico italiano, T/n Duilio*, in P. Campodonico - M. Fochessati - P. Piccione (cur.), *Transatlantici. Scenari e sogni di mare* (Catalogo della mostra: Genova, Museo del Mare, 2004-2005), Milano 2004, 159-178.

Colombo 1927

A. Colombo, *Il "Roma", monumento del mare*, «Le vie d'Italia e dell'America Latina», gennaio 1927, 115-120.

Comingio 2005

S. Comingio, *I primi abitanti di Grignano vedono passare la nave degli Argonauti*, in M. Masau Dan - R. Fabiani (cur.), *Cesare Dell'Acqua. I colori della storia*, Trieste 2005, 76-81.

Crispolti 2006

E. Crispolti, *Lucio Fontana. Catalogo ragionato di sculture, dipinti, ambientazioni*, 2 vol., Ginevra-Milano 2006.

Crusvar 1988

L. Crusvar, *Interni di viaggio: arredo, arte e decorazione navale 1911-1966*, in V. Staccioli (cur.), *In Cantiere. Tecnica, arte, lavoro. Ottant'anni di attività dello Stabilimento di Monfalcone* (Catalogo della mostra: Monfalcone, Fincantieri, 1988) Monfalcone 1988, 236-245.

Crusvar 2004

L. Crusvar, *Il transatlantico: l'incontro tra arte e tecnica negli interni navali degli anni Quaranta e Cinquanta*, in F. Caputo - M. Masau Dan (cur.), *Triesteannicinquanta. La città delle forme architettura e arti applicate a Trieste 1945-1957*, catalogo della mostra di Trieste, Trieste 2004, 68-95.

Crusvar 2005

L. Crusvar, *Dino Predonzani, sogni di mare e di terra. Della decorazione dei muri, alla decorazioni delle navi*, in L. Crusvar (cur.), *Dino Predonzani, sogni di mare e di terra* (Catalogo della mostra: Trieste, Civico Museo Revoltella, 2005-2006), Trieste 2005, 18-94.

Curci 2005

R. Curci, *Civilissimo e barbaro Marcello Mascherini scultore*, Torino 2005.

De Grassi 2007

M. De Grassi, *Marcello Mascherini. "l'acrobata gioioso (...) che parla e scrive"*, Mariano del Friuli 2007.

De Grassi 2012

M. De Grassi, *Il mare in una stanza: arte e cantieristica navale*, in R. Gefter Wondrich - P. Quazzolo - A. Zoppellari (cur.), *Trieste e le culture del mare: navigazioni interculturali*, Trieste 2012, 39-61.

De Grassi 2014

M. De Grassi, *Marcello Mascherini. Anello degli Argonauti*, in M. De Grassi, *"Ricorda e Splendi". Catalogo delle opere d'arte dell'Università degli Studi di Trieste*, Trieste 2014, p. 51.

De Grassi 2018

M. De Grassi, *Il mare in una stanza. Quando le navi volevano sembrare palazzzi*, in L. Gregoretto (cur.), *Trieste e le culture del mare: navigazioni interculturali*, Monfalcone 2018, 105-130.

Della Croce 1698

I. Della Croce, *Historia Antica, e Moderna: Sacra, e Profana della città di Trieste*, Venezia 1698.

De Sabbata 2005

M. De Sabbata, *Università*, in *Trieste 1918-1954 guida all'architettura*, a cura di P. Nicoloso - F. Rovello, Trieste 2005, 227-234.

Eliseo 2004

M. Eliseo, *Il Nastro Azzurro*, in P. Campodonico - M. Fochessati - P. Piccione (cur.), *Transatlantici. Scenari e sogni di mare* (Catalogo della mostra: Genova, Museo del Mare, 2004-2005), Milano 2004, 180-196.

Fagnoni-Nordio 1950

R. Fagnoni - U. Nordio, *Il nuovo centro universitario di Trieste*, «Tecnica italiana» V (1950), 441-450.

Fernetti 2010

V. Ferneti, *L'Edificio Centrale dell'Università di Trieste storia e architettura*, Trieste 2010.

Fochessati 2004

M. Fochessati, *Sulle rotte dell'arte. Dalla decorazione totale alla galleria d'arte galleggiante*, in P. Campodonico - M. Fochessati - P. Piccione (cur.), *Transatlantici. Scenari e sogni di mare* (Catalogo della mostra: Genova, Museo del Mare, 2004-2005), Milano 2004, 239-308.

Fochessati 2012

M. Fochessati, *I pannelli decorativi di Tranquillo Marangoni*, in M. Fochessati - M.F. Giubilei (cur.), *Tranquillo Marangoni. Arte sotto torchio, la carriera di uno xilografo scultore del Novecento* (Catalogo della mostra: Genova, Museo di Nervi 2012), Cinisello Balsamo 2012, pp. 27-34.

Gibelli 2004

A. Gibelli, *Emigranti, bastimenti, transatlantici. Genova e la grande ondata migratoria* in P. Campodonico - M. Fochessati - P. Piccione (cur.), *Transatlantici. Scenari e sogni di mare* (Catalogo della mostra: Genova, Museo del Mare, 2004-2005), Milano 2004, 197-206.

Gioseffi 1988

D. Gioseffi, in *La personalità e l'opera di Marcello Mascherini* (Atti del convegno di studi, Università degli Studi di Trieste 15 novembre 1988), Trieste s.d., 15-19.

Kandler 1845

P. Kandler, *Guida al forestiero nella città di Trieste*, Trieste 1845.

Maiuri 1924

A. Maiuri, *Afrodite al bagno- statuetta del Museo Archeologico di Rodi*, «Bollettino d'Arte» IX/3 (1924), 385-390.

Il mito di Giasone... [1948]

Il mito di Giasone nella composizione di Marcello Mascherini "Conte Biancamano", Genova [1948].

Marinetti 1928

F. T. Marinetti, *Sul "Giulio Cesare"*, «Almanacco Letterario», Milano 1928, 77-80.

Mucci 2004

M. Mucci, *Architettura e ricostruzione nel periodo del Governo Militare Alleato*, in F. Caputo - M. Masau Dan (cur.), *Triesteannicinquanta. La città delle forme architettura e arti applicate a Trieste 1945-1957* (Catalogo della mostra: Trieste, 2004-2005), Trieste 2004, 118-139.

Nodari 2018

F. Nodari (cur.), *Boico, Cervi, Frandoli, Nordio. Interni navali tra arte e design 1963-1967*, Monfalcone 2018.

Pagliani 1984

M. L. Pagliani, *Per l'esegesi del ciclo di Giasone*, in A. Emiliani (cur.), *Bologna 1584. Gli esordi dei Carracci e gli affreschi di Palazzo Fava*, catalogo della mostra di Bologna, Bologna 1984, 253-273.

Petrucchi 1956

C. A. Petrucci, *Tranquillo Marangoni*, in *XXVIII Esposizione Biennale Internazionale d'arte catalogo*, Venezia 1956, 152.

Pezzetta 2007

E. Pezzetta, *La questione del rilievo e l'Anello degli Argonauti*, in F. Fergonzi - A. Del Puppo, *Mascherini e la scultura europea del Novecento* (Catalogo della mostra: Trieste, Civico Museo Revoltella, Salone degli Incanti ex Pescheria Centrale, 2007), Milano 2007, 178-193.

Piccione 2001

P. Piccione, *L'arte in viaggio. Architettura e arredamento dei transatlantici italiani*, in M. Eliseo (cur.), *Transatlantici. Storia della grandi navi passeggeri italiane*, Tormena 2001, 167-207.

Piccione 2007

P. Piccione, *Giò Ponti. Le Navi. Il progetto degli interni navali 1948-1953*, Viareggio 2007.

Piccione 2013

P. Piccione (cur.), *Transatlantico Rex. Il mito e la memoria* (Catalogo della mostra: Genova, Palazzo San Giorgio, 2013), Cinisello Balsamo 2013.

Piccione 2017

P. Piccione, *Marcello Mascherini e la decorazione degli interni navali in Italia (1930-1965)*, in P. Piccione (cur.), *Marcello Mascherini Le opere per i transatlantici 1930-1965* (Catalogo della mostra: Monfalcone, Museo della Cantieristica, 2017-2018), Mariano del Friuli 2017, 30-65.

Ponti 1931

G. Ponti, *L'arredamento navale oggi e domani*, «Domus» XLVI (ottobre 1931), 22-24.

Ponti 1951

G. Ponti, *Interni delle nuove navi italiane*, «Domus» CCLXIII (novembre 1951), 26-32.

Prampolini 1938

G. Prampolini, *La mitologia nella vita dei popoli*, Milano 1938.

Pulitzer 2004

N. F. Pulitzer, *Il Conte Biancamano. Come cambia lo scenario dell'architettura navale nel secondo dopoguerra*, in F. Caputo - M. Masau Dan (cur.), *Triesteannicinquanta. La città delle forme architettura e arti applicate a Trieste 1945-1957* (Catalogo della mostra: Trieste, 2004-2005), Trieste 2004, 96-113.

Ramolino 1926

F. Ramolino, *Mitologia classica illustrata*, Milano 1926.

Riccesi 1985

D. Riccesi, *Gustavo Pulitzer finali – il disegno della nave – allestimenti di interni 1925-1967*, Venezia 1985.

Salvador 2003

F. Salvador, *Giovanni Mayer e Giovanni Marin. La scultura triestina tra Verismo ed Eclettismo*, «Archeografo Triestino» LXIII (CXI) (2003), 1-178.

Staccioli 1988

V. Staccioli, *Cantiere: strutture, tecnologia e metodologie operative*, in V. Staccioli (cur.), *In Cantiere. Tecnica, arte, lavoro. Ottant'anni di attività dello Stabilimento di Monfalcone* (Catalogo della mostra: Monfalcone, Fincantieri, 1988) Monfalcone 1988, 74-117.

Torelli 2007

M. Torelli, *Le strategie di Kleitias. Composizione e programma figurativo del vaso François*, Milano 2007.

Turbonave Homeric... 1955

Turbonave Homeric, lavori di trasformazione e rammodernamento, Trieste 1955.

Valenti 2007

P. Valenti, *Le quattro sorelle: storia delle motonavi Saturnia e Vulcania, Neptunia ed Oceania della Cosulich di Trieste*, Trieste 2007.

Valenti 2011

P. Valenti, *I quattro conti*, San Dorligo della Valle 2011.

Vassilich 1885

G. Vassilich, *Il mito degli Argonauti e le Assirtidi*, «Atti e memorie della Società istriana di archeologia e storia patria» I (1885), 3-49.