

INCONTRI E SCONTRI TRA NAVI GENOVESI E STATUNITENSIS

*Alla ricerca di momenti di contatto tra la marineria
degli Stati Uniti e quella ligure nel corso dell'Ottocento*



Brigantino genovese LAURA, tipico delle prime unità che visitarono il Sud America.

GIOVANNI PANELLA (*)

Se i primi due episodi traggono spunto da dei reperti storici, come la fregata *USS Constitution* o il cannone Armstrong da 100 tonnellate, il terzo ha un'origine letteraria: il filo conduttore che li lega è la volontà di ripercorrere alcuni aspetti, poco noti, della storia della Liguria sul mare. «Incontri e scontri», dunque, tra due Ma-

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



La USS CONSTITUTION, è una fregata pesante a tre alberi, in legno, della US Navy. Battezzata in omaggio alla Costituzione degli Stati Uniti d'America, è la più vecchia nave al mondo ancora galleggiante.

rinerie che nel corso dell'Ottocento hanno qualcosa in comune, perché si presentano come delle realtà nuove, espressione di Stati che si aprono per la prima volta agli oceani. All'inizio dell'Ottocento nuova può esser considerata la Marina degli Stati Uniti che ha pochi anni di vita, anche se sulle sue navi si manterrà a lungo una netta influenza britannica: sarà proprio con-

tro la Gran Bretagna che la *US Navy* verrà messa per la prima volta alla prova, nella guerra del 1812. Si può definire come nuova anche la Marina Sarda del «dopo 1815», anche se eredita l'antica tradizione marinara di Genova, perché solo attraverso quest'annessione si aprirà a orizzonti più vasti di quelli che l'avevano caratterizzata nel corso del Settecento. Non c'è bisogno di aggiungere, infine, che nuovissima sarà la Regia Marina che nascerà nel 1861, in contemporanea con la creazione del Regno d'Italia. Nel corso di buona parte del secolo in ambedue le nazioni le Marine mercantili e militari cresceranno d'importanza in modo parallelo, anche se l'ultimo terzo dell'Ottocento vedrà poi l'«esplosione» della dimensione economica degli Stati Uniti. La dimostrazione che questi sono entrati nel novero delle Grandi Potenze, si avrà con la guerra del 1898 contro la Spagna, un conflitto che si svolge soprattutto sul mare.

Influenze americane sulla Marina del Regno di Sardegna

Il primo episodio ci porta alla ricostruzione della flotta sarda agli inizi dell'Ottocento. Dopo che nel 1815 il Trattato di Vienna aveva ceduto al Regno di Sardegna il porto di Genova e i 350 chilometri costieri della Liguria, occorreva creare dal nulla una flotta militare, che era stata distrutta durante le guerre napoleoniche. Quest'opera fu portata avanti dal ministro della Marina, Giorgio Des Geneys: dopo aver trasferito la base della flotta dal vecchio arsenale di Villafranca alla Darsena di Genova, nel 1817 egli diede incarico all'ingegner Biga di costruire nel cantiere della Foce di Genova due moderne fregate da 60 cannoni, la *Maria Teresa* e la *Commercio*

di Genova. Per queste unità ci si rifece al disegno di una nave statunitense che aveva riportato notevoli successi in combattimento: la *USS Constitution*. Non era che il primo passo: «Di quegli anni, tra il 1825 e il 1830 il Des Geneys inventò una squadra navale moderna, di navi quasi tutte costruite nei cantieri della Foce. Solo nel 1827, immutabile, senza apparenza di soddisfazione e di compiacimento sul volto enigmatico e grinzoso, assistette al varo e all'allestimento delle corvette *Aurora* di venti cannoni; delle fregate *Beroldo* e *Haute Combe* di cinquanta cannoni; e nel 1828 varò le fregate *Euridice* di cinquanta cannoni, *Carlo Felice* e *Regina* di sessanta cannoni. Era una flotta». (1)

La nave che ispirò il programma di ricostruzione della Marina Sarda esiste ancora: chi si trova a Boston ha l'opportunità di salire a bordo della *USS Constitution*, ormeggiata nell'antico arsenale militare di Charlestown. Il suo nome è ben conosciuto da tutti gli scolari americani perché nel corso della guerra del 1812 contro la Gran Bretagna la fregata vinse una serie di duel-

li, nave contro nave, con unità inglesi. La sua fama, che la fece soprannominare *Old Ironsides* nonostante fosse costruita interamente di legno, fu sottolineata dal fatto che le sue furono le uniche vittorie di un conflitto in cui gli Stati Uniti raccolsero ben pochi allori.

La *USS Constitution*, varata nel 1797, fu la prima unità al mondo a essere conservata come monumento nazionale per la sua importanza storica. Negli anni Trenta dell'Ottocento fu infatti lanciata con successo una campagna di raccolta fondi per salvarla, un'operazione che a livello popolare fu ispirata dalla diffusione del poema *Old Ironsides* di Wendell Holmes.

Oggi la *USS Constitution* (a differenza della *HMS Victory* che è sistemata in bacino di carenaggio) si trova in acqua e una volta all'anno viene rimorchiata trionfalmente per il porto di Boston. Quando ritorna al suo posto, viene poi ormeggiata sull'altra fiancata, in modo da equilibrare nel corso del tempo gli effetti delle condizioni atmosferiche sulla sua vecchia struttura lignea. La fregata è tenuta dalla *US Navy* in

Il ponte di Batteria della *CONSTITUTION*. La *CONSTITUTION* e le sue sorelle furono più grandi e meglio armate delle fregate standard dell'epoca.





Modello di fregata sarda custodita nel Museo del Mare di Genova.

perfette condizioni di manutenzione ed è sempre considerata, come del resto la *HMS Victory*, un'unità in servizio attivo. La *USS Constitution* rappresenta ancor oggi l'espressione di come si concretizza il potere navale: si tratta infatti di un'unità che è la tipica rappresentante di una Marina minore. Come le corazzate tascabili tedesche della seconda guerra mondiale della classe «Graf Spee», la nave americana era progettata per soverchiare con la sua capacità di fuoco tutte le fregate del tempo, ma anche per sfuggire a tutte le navi di linea, grazie a una velocità superiore. Questo spiega perché sia servita da modello a quelle della Marina del Regno di Sardegna, che aveva esigenze simili. Va ricordato che la *USS Constitution*, all'inizio dell'Ottocento ha operato contro i corsari barbareschi. Non per nulla ancor oggi l'inno del corpo di *Marines* inizia con la strofa: *From the Halls of Montezuma to the shores of Tripoli (...)*, per ricordare un intervento in Messico e poi l'azione di Tripoli del 1801, effettuato proprio dalla *USS*

Constitution. Anche le fregate sarde costruite sul suo disegno svolsero gli stessi compiti: nel 1825 la *Commercio di Genova* guidò la flotta che compì un *raid* notturno contro il porto di Tripoli il cui Bey, come sempre, non aveva rispettato i trattati sottoscritti con il governo di Torino. L'assalto avvenne di notte, utilizzando le scialuppe di servizio delle navi, sulle quali furono imbarcati alcuni cannoni e una forza di 250 marinai, comandati dal tenente di vascello Giorgio Mameli. Ecco come inizia il racconto di quell'azione, tratto dal brogliaccio di suo figlio Gianbattista: «Entrati in porto mio padre osservò un bastimento da guerra olandese e staccò una delle quattro imbarcazioni e la spedì a esso per avvisarlo che non desse segnale alcuno di quanto succedeva. Egli con la sua scialuppa diede l'abbordaggio a una corvetta tripolina con 150 uomini d'equipaggio, mentre Chigi, giovane romano e valoroso ufficiale, preso il comando delle altre due imbarcazioni remò verso l'arsenale del Bey. Il nostromo Capurro che stava al can-

none e che lungo il tragitto ci volle tutta l'autorità per trattenerlo perché non sparasse, uomo audacissimo che aveva già fatto il corsaro contro gli Inglesi, saltò a bordo per primo e si avventò contro il capitano musulmano e facendosi fuoco al medesimo tempo, l'uno e l'altro morirono sul colpo. Mio padre, essendo piccolo di statura, montò sulle spalle dei due fratelli Basadonne, che con spintoni l'aiutarono a salire all'abbordaggio (...)» (2).

L'incursione notturna riuscì perfettamente: molte imbarcazioni presenti in porto furono incendiate e distrutte, tanto che il giorno dopo il Bey accondiscese a firmare un nuovo trattato. Il cognome del tenente di vascello che guidò l'azione di Tripoli con coraggio e determinazione dovrebbe esserci familiare, perché si trattava del padre di Goffredo, l'autore dell'inno che ancor oggi porta il suo nome.

La nascita dell'industria navale italiana: dal cannone da 100 tonnellate all'infelice destino del *Cristòbal Colòn*

Il secondo episodio prende le mosse dalla storia di un vecchio cannone, collegandolo al destino di una nave varata a Sestri Ponente, che ingaggerà battaglia contro la *US Navy* e che affonderà nelle acque di Cuba. Le loro vicende scandiscono, rispettivamente, la fase di inizio e quella di compimento del lungo e difficile processo che portò alla creazione dell'industria meccanica e navale del nostro Paese.

In Italia non si è conservato nessun manufatto che ricordi quest'opera: per questo vale la pena di segnalare quanto è stato realizzato a Malta, dove all'interno di una fortezza trasformata in museo è esposto un pezzo di artiglieria che può essere considerato emblematico dell'evoluzione

della Regia Marina alla fine dell'Ottocento, un periodo che vide intrecciarsi strettamente lo sviluppo delle costruzioni navali e la nascita dell'industria pesante. In tale vicenda la Liguria ebbe una parte di tutto rilievo con il completamento dell'arsenale di La Spezia, un'opera davvero colossale per quei tempi e con la creazione del polo meccanico e cantieristico dell'Ansaldo di Genova.

Nel 1866, ai tempi della battaglia di Lissa, per quanto riguardava le moderne unità navali in ferro, l'Italia dipendeva quasi totalmente dalle costruzioni estere. Solo pochi anni dopo il nostro Paese, attraverso la visione di tecnici di grande apertura mentale come l'ingegnere Benedetto Brin, seppe puntare tutte le sue carte sullo sviluppo tecnologico, allestendo navi rivoluzionarie per i loro tempi. Brin, che era stato testimone della rivoluzione nei combattimenti navali emersa durante la Guerra Civile americana, riteneva infatti che occorresse impadronirsi delle tecnologie più avanzate del tempo. Il primo frutto di questo dinamismo si era avuto con l'entrata in servizio, tra il 1880 e il 1882 delle corazzate *Caio Duilio* ed *Enrico Dandolo*. Le navi, che ponevano di colpo l'Italia all'avanguardia della progettazione navale, erano armate con 4 enormi cannoni da 103 tonnellate che erano sistemati su affusti idraulici in due torri girevoli. Questi pezzi, forniti dalla società inglese Armstrong, avevano un calibro di 450 mm, 6 miglia di gittata e in quegli anni non avevano rivali in tutto il mondo. Si trattava dell'ultima evoluzione dell'artiglieria ad avancarica, che necessitava di un complesso sistema per introdurre in canna dapprima la carica di lancio e poi il proiettile, pesante 900 chili. L'operazione determinava una cadenza di tiro di un colpo ogni 15 minuti per i pezzi imbarcati e di 6 per quelli posi-

IL MUSEO DI FORT RINELLA

Visto che i pezzi da 100 tonnellate non avevano rivali in tutto il mondo, dopo averli fatti costruire per l'Italia la *Royal Navy* volle che questi venissero montati anche a protezione delle basi di Gibilterra e di Malta. Oggi in ambedue le basi si è conservato uno di questi cannoni ma intorno a quello Fort Rinella, che presidia l'ingresso



Ingresso di Fort Rinella.

del Grand Harbour di La Valletta, si è realizzato un vero e proprio museo (4). Il forte, che da decenni era stato dismesso dalla *Royal Navy*, è stato restaurato a cura della Fondazione Wirt Arna (FWA), un'organizzazione non governativa che ha per scopo il mantenimento di una ventina di siti di interesse storico, archeologico e militare nell'arcipelago maltese. La visita a Fort Rinella consente di ammirare l'impressionante mole del cannone Armstrong posizionato all'aperto e di visitare il sistema di gallerie e di cunicoli della fortezza. Qui è stato restaurato il sistema di trasporto dei proiettili su vagoncini e le aree destinate alla guarnigione. In più, ogni sabato una decina di figuranti che indossano uniformi risalenti al 1890 esegue dimostrazioni di tiro, utilizzando i moschetti del tempo. Nessun dettaglio della vita della guarnigione è stato trascurato: sono in mostra anche le razioni alimentari, le lampade e i tipi di tabacco distribuiti alla truppa. Insomma, Fort Rinella rappresenta un interessante esempio da seguire: con un «investimento contenuto» si è riusciti a trasformare un vecchio cannone e dei sotterranei umidi in un'attrazione che fa rivivere la vita quotidiana di una guarnigione britannica dei tempi della regina Vittoria: una meta gradita per i numerosi crocieristi che fanno scalo a La Valletta, le cui navi sono ormeggiate a un paio di chilometri di distanza.

Bisogna aggiungere che chi si affaccia dagli spalti della fortezza viene preso da un istante di straniamento: sotto di lui, a cento metri di distanza, si presenta quella che appare come un'enorme piscina, che offre un effetto di continuità ottica con la superficie del mare, dove galleggiano un «U-Boote» della Seconda Guerra Mondiale, un galeone dei pirati e una vera trireme romana, mentre i piazzali tutto intorno sono gremiti di pezzi di scafi e di sovrastrutture di imbarcazioni. Non è altro che un set cinematografico, utilizzato per girare le scene di navigazione di tanti film di successo.

zionati a terra. La differenza era dovuta al fatto che questi ultimi ricevevano contemporaneamente la carica di lancio e il proiettile per mezzo di un pistone lungo 18

metri, azionato a vapore. A bordo invece, per esigenze di spazio, bisognava introdurla separatamente in canna, il che comportava un allungamento dei tempi. «Dal

Il famoso
Cannone da 100
tonnellate esposto
a Malta,
all'interno
di una fortezza
trasformata
in museo,
Fort Rinella .



punto di vista squisitamente militare *Dandolo* e *Duilio*, appena terminate, formarono una divisione navale capace di tenere allora in scacco tutta la squadra francese del Mediterraneo, cosa non da poco considerando che le relazioni italo-francesi del tempo non erano a quell'epoca delle migliori. Il senatore americano Bojean dichiarò al Senato di Washington nel marzo del 1880, mentre erano in discussione i problemi della *US Navy*, «La sola *Duilio* potrebbe distruggere tutta la nostra flotta» (3). Delle costruzioni navali tanto avanzate ebbero un notevole impatto sull'evoluzione della struttura industriale del Paese, facendo fare notevoli progressi a quelle siderurgiche e meccaniche.

L'opera di Benedetto Brin, divenuto poi Ministro della Marina, fu portata a maturazione negli anni Novanta dell'Ottocento con il primo successo di esportazione di unità militari italiane: gli incrociatori corazzati della classe *Giuseppe Garibaldi*, unità particolarmente riuscite per l'equilibrio tra armamento, protezione e velocità.

La loro adozione da parte di diverse Marine estere testimoniava il fatto che l'industria meccanica e navale del nostro Paese era ormai matura, avendo raggiunto livelli impensabili solo pochi decenni prima: quattro esemplari furono venduti all'Argentina (che terrà in servizio il *General Puyrredòn* fino al 1954) e due al Giappone, che li utilizzerà nel 1905 nella battaglia di Tsushima, mentre altri tre entrarono a far parte della Regia Marina. Anche gli Stati Uniti, che si preparavano alla guerra contro la Spagna, fecero sforzi frenetici per acquistare l'incrociatore *Giuseppe Garibaldi* mentre era ancora in costruzione sullo scalo di Sestri Ponente. Ironia della sorte, questo dall'Ansaldo fu infine venduto alla Spagna, che lo volle battezzare *Cristòbal Colòn*, un nome che ne ricordava l'origine genovese (5). Nel corso della guerra del 1898 questa sarà la nave più efficiente della flotta iberica e disporrà di una velocità superiore a quella delle principali unità della *US Navy*. Il conflitto fu deciso dalla battaglia navale



L'incrociatore corazzato GEORGIOS AVEROFF.

che si svolse al largo di Santiago de Cuba e che vide l'incrociatore uscito dagli scali dell'Ansaldo aprire il fuoco contro la flotta americana. Purtroppo non si era fatto in tempo a montare a bordo le artiglierie principali, mentre le caratteristiche belliche della nave erano menomate dalle incredibili carenze che allora affliggevano la flotta spagnola, persino in termini di qualità di combustibili.

Il combattimento sostenuto dal *Cristòbal Colón* è emblematico delle condizioni in cui era ridotta l'*Armada* spagnola: uscito da Santiago, aveva sostenuto bravamente il fuoco americano ed era anche riuscito a mettere a bersaglio un paio di colpi sulla corazzata *Iowa*. Poi, conformemente agli ordini ricevuti, si allontana verso Ovest alla massima velocità. Finché le scorte di carbone lo consentono, tiene una velocità di 17-18 nodi sufficiente a sfuggire agli inseguitori ma, verso le ore 13 i fuochisti si rendono conto che il carbone di buona qualità è terminato. Da questo momento,

malgrado ogni sforzo, abbassandosi la pressione delle caldaie, la velocità tende a diminuire e il *Brooklyn* e l'*Oregon* guadagnano terreno. Il *Cristòbal Colón* viene rapidamente raggiunto e affondato (6). Per la precisione fu il Comandante che diede il colpo di grazia alla nave, portandola ad auto-affondarsi alla foce del Rio Turquino, a circa 90 chilometri dalla baia di Santiago. In seguito gli Americani tentarono il suo recupero, ma nel corso di una maldestra operazione di salvataggio riuscirono solo a far capovolgere lo scafo, che andò quindi definitivamente perduto. Oggi le spesse corazzature della sua struttura, sopravvissute all'usura del tempo, custodiscono una ricca fauna acquatica.

La vicenda del *Cristòbal Colón* non poteva non accendere la fantasia di un testimone del tutto originale delle vicende del suo tempo: Emilio Salgari, che inserì l'episodio dell'affondamento dell'incrociatore, romanzandolo da suo pari ne *La capitana dello Yucatan*.

Va infine ricordato che un'unità simile ai «Garibaldi», appartenente alla successiva classe «Pisa», esiste ancora: è il *Giorgios Averoff* della marina ellenica, un incrociatore corazzato varato a Livorno nel 1910 che, dopo esser stato perfettamente restaurato, viene conservato come nave-museo nel porto del Pireo. Si tratta dell'unica grande unità militare di costruzione italiana della prima metà del Novecento che sia sfuggita alla fiamma ossidrica.

I primi Genovesi in California

L'ultimo episodio di contatto tra Genovesi e Americani riguarda le pagine di una cronaca di mare, nella quale viene descritta una nave genovese sulle coste della California, là dove in quegli anni non ci saremmo aspettati di trovarne una.

Il notevole sviluppo della costa nord-ovest degli Stati Uniti e del Canada, un'area che oggi è una delle più ricche e svi-

luppate del mondo, rappresenta un fenomeno relativamente recente. Fino all'apertura della ferrovia trans-continentale nel 1869, questa è stata una delle zone più remote del pianeta: le coste del Pacifico erano tanto spopolate che persino l'esplorazione sistematica di quei litorali è stata tardiva. A tale riprova si può citare il fatto che, ancora nel 1791, la spedizione di Alessandro Malaspina intorno al mondo aveva tra i suoi compiti quello di trovare il fantomatico e leggendario «stretto di Anian», ovvero il passaggio di Nord-Ovest. Questo, dopo che nel 1592 Juan de Fuca aveva narrato di aver percorso facilmente con la sua nave una via d'acqua che dal Messico lo aveva condotto a sbucare nel Mare del Nord da dove era poi ritornato al Pacifico, era diventato uno dei miti più resistenti e meno fondati della storia delle grandi esplorazioni geografiche. Insomma, nei primi decenni dell'Ottocento e fino alla «corsa all'oro» della California del 1848, tutta la costa del nord-ovest



L'Incrociatore AVEROFF, trasformato in nave museo, nel porto del Pireo.



La fregata DES GENEYS (Archivio Giancarlo Costa).

americano rimase una regione remota e sottosviluppata, tanto che negli anni che intercorrono tra il 1830 e il 1840 solo 40 navi in tutto toccarono tali coste (7).

La cronaca che cita le prime presenze di liguri in California si trova in *Due anni a prora* di R.H. Dana, un testo del 1835 che è considerato un classico della letteratura di mare, perché registra in modo documentato e puntuale quell'era la vita di bordo sulle navi americane del tempo (*Vds. ndr a fine articolo*). Va notato che il titolo originale dell'opera: *Two years before the mast* andrebbe tradotto con: «Due anni davanti all'albero» perché l'autore vuole sottolineare di aver passato quel periodo di navigazione da semplice marinaio. Questo per rimarcare quanto, anche sulle navi, siano importanti le distinzioni di classe, le

barriere di tipo sociale, che sono tanto più nette quando sono delimitate da una linea immaginaria tracciata, appunto, in corrispondenza dell'albero di trinchetto.

Nel suo libro Dana racconta che nel 1833, quand'era studente di legge ad Harvard, si imbarcò per ragioni di salute come marinaio semplice sul *Pilgrim*, un brigantino di Boston che contava un equipaggio di una dozzina di uomini. Il *Pilgrim*, dopo 145 giorni di navigazione e il difficile passaggio di Capo Horn, raggiunse una delle coste più selvagge e disabitate del Nord America: quella della California. Nomi come Monterey, Pueblo de los Angeles, Santa Barbara, indicavano modesti agglomerati di casette di adobe (mattoni d'argilla), abitati da poche centinaia di persone. San Francisco, da parte sua, era solo la

baia dove i velieri approdavano per fare acqua e per rifornire di legna la cucina di bordo. Qui, visto che i porti erano inesistenti, le navi erano costrette ad ancorarsi in modo precario al largo delle spiagge. Per caricare l'unica merce prodotta dal Paese, pelli grezze di bue, si utilizzavano le lance di bordo, che dovevano vedersela con i violenti frangenti che battevano le spiagge (8). Il giorno dell'arrivo a Santa Barbara apparvero due dei rari velieri che si spingevano fin su quelle coste inospitali: «Mentre mangiavamo, il cuoco gridò: Nave in vista!» e, saliti sulla tolda, scorgemmo due velieri che governavano intorno alla punta. Uno era un bastimento di grosse dimensioni, che navigava con i velacci spiegati, e l'altro un piccolo brigantino-goletta. La bandiera della nave grossa ci aveva lasciato perplessi, finché venimmo a sapere che si trattava di un legno proveniente da Genova, con un carico assortito, e che faceva il traffico lungo la costa. Poi, la nave rimise le vele al vento e prese il largo, in rotta verso San Francisco. Dana osserva con curiosità i costumi dell'equipaggio della *Rosa*, la nave genovese: «Poco dopo l'ora di colazione una grossa lancia carica di marinai in giubba blu, berretto rosso e camicia di questo o quel colore, si staccò dalla nave italiana e si diresse alla riva, passando sotto la nostra poppa; per tutta la vogata, i marinai continuarono a cantare le loro dolci canzoni marinare italiane, tra le quali riconobbi la diffusissima *O pescator dell'onda*. Dopo aver festeggiato la Pasqua, mentre i marinai americani tornano al lavoro, gli Italiani continuano a festeggiare: «Il lunedì mattina, tanto per equilibrare il nostro svago del giorno prima, fummo messi a incatramare l'attrezzatura: alcuni provvidero a issare a riva le ghie necessarie a tesare gli stralli e i patarazzi, altri si misero a incatramare le

sartie, gli amantigli, e così via, uscendo verso le estremità dei pennoni e scendendo giù per il sartame. Frugammo nelle nostre sacche, togliendone i vecchi calzoni e i camiciotti imbrattati di catrame che avevamo usato la volta precedente, e al levar del sole eravamo già tutti al lavoro. Prima di colazione, avemmo la gioia di vedere la barca della nave italiana che andava a terra; era carica di uomini che, gaiamente vestiti come il giorno prima, cantavano le loro barcarole. A terra, le feste pasquali si protraevano per tre giorni, e poiché era cattolica, il suo equipaggio aveva il diritto di goderseli tutti. Così, per due giorni, appollaiati a riva, tutti imbrattati di catrame, legati al nostro sgradevole lavoro, vedemmo quella gente dirigersi a terra la mattina, e poi la sera tornarsene a bordo tutta allegra». Qualche pagina dopo però, capita che proprio questi Genovesi così festaioli si aggiudichino il carico di pelli destinato al *Pilgrim*: «Eravamo a San Pedro da tre giorni, quando arrivò da San Juan anche la nave italiana *Rosa*, che aveva fatto scalo in quella baia il giorno dopo la burrasca. L'equipaggio ci disse di aver trovato le acque della rada lisce come l'olio e d'aver imbarcato un migliaio di pelli che erano state portate giù per noi, ma alle quali avevamo dovuto rinunciare, a cagione del maltempo. Ne restammo assai mortificati, non solo perché ci eravamo fatti bagnare il naso da una nave italiana, ma anche perché ciascun migliaio di pelli significava un passo avanti verso quelle quarantamila che dovevamo accumulare prima di dire addio alla California» (9). La bandiera che Dana non aveva riconosciuto, perché probabilmente non ne aveva mai vista una in vita sua, era quella sarda, una mariniera che in quegli anni cominciava ad affacciarsi anche sulle coste occidentali del continente americano. Visto



Bandiera azzurra della Marina Sarda, conservata presso il Museo Sacratio delle Bandiere a Roma (fonte Ufficio Storico Marina Militare).

che questa bandiera a partire dal 1848 è stata sostituita dal tricolore, anche oggi sono ben pochi quelli che la ricordano: era azzurra e portava in sovrapposizione nel quarto superiore la croce bianca dei Savoia e quelle rosse di Sardegna e di Genova. La presenza sarda non era limitata ai

mercantili: proprio nel 1833 fu inviata nelle acque dell'America del Sud la fregata *Des Geneys*, destinata a proteggere l'attivo commercio e i numerosi sudditi sardi. Nei decenni seguenti le soste in quelle acque delle navi della Marina del Regno di Sardegna divennero una costante. ■

(NdR) Sull'argomento è stato pubblicato l'articolo dell'ammiraglio Italo Ottonello, «Dana e il suo Capitano», apparso nei fascicoli di maggio 2007 (Prima parte) e giugno 2007 (Seconda parte).

NOTE

- 1) Giuseppe Marasco *Giorgio Mameli, il capitano delle mezze galere*, Sabatelli, Genova, 1980.
- 2) Giuseppe Marasco *op. cit.*
- 3) AAVV, *Storia della Marina*, Fabbri ed., Milano, 1978, volume I° «Profili» *cit.* pag. 74.
- 4) Mario Farrugia, *Fort Rinella and its Armstrong 100 tons gun*, Heritage Books, Malta, 2004.
- 5) Jeffery Michael Dorwart, «A mongrel fleet: America buys a Navy to fight Spain, 1898» in *Warship International* n. 2, 1980.
- 6) Giovanni Panella, «La guerra ispano americana del 1898», in *Rivista Marittima*, 7-1998.
- 7) Richard N. Ellis, «On sheep drovers, prairie schooners and windjammies: the age of sail and America's western frontier», in *World Ship Review*, n. 53, September 2008.
- 8) Giovanni Panella, *Il pinco, veliero dei genovesi*, GMT, Genova, 2006.
- 9) Richard Henry, *Dana Due anni a prora*, Edizioni per il club del libro, Milano, 1968, *cit.* pag. 168.