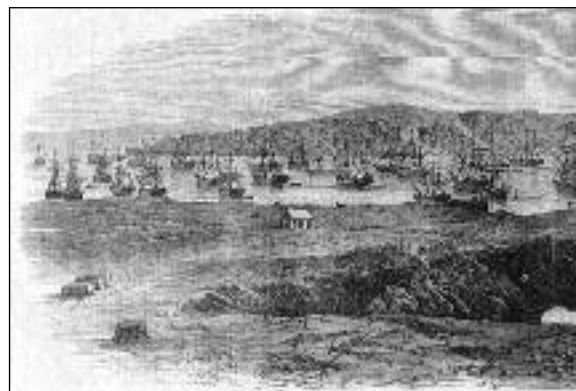


L'ultimo viaggio del grande veliero



di Claudio Ressmann

Gli esperti in scaramanzia navale sono concordi nel ritenere che l'assegnazione di un nome appartenuto ad una nave naufragata non porti bene. Si tratta di una leggenda popolare che ebbe una singolare conferma nei primi anni dello scorso secolo.

Nel periodo dell'“Ultima Vela”, quando i velieri cedevano il posto alle navi a vapore, due unità appartenenti alle marine liguri, avevano mostrato orgogliosamente sul coronamento il nome *Italia*. La prima, armata a brigantino goletta, finì i suoi giorni nel 1892 dopo un provocato incaglio sulla sperduta isola di Tristan da Cunha con il suo carico di carbone in autocombustione, mentre la seconda, 16 anni più tardi, venne sospinta inesorabilmente dalla corrente sulla costa cilena, in completa assenza di vento: una sorte terribile per la più grande delle sette navi a palo scese in mare dai cantieri italiani, tra il 1890 e il 1903.

Una concorrenza insostenibile

Nella seconda metà del XIX secolo gli inarrestabili e continui progressi della navigazione a vapore co-

*L'allucinante fine
sulle coste cilene
della più grande nave
a palo costruita
dai Cantieri italiani*

strinsero le marine mondiali ad eliminare gradualmente le unità a vela, penalizzate da una concorrenza sempre più insostenibile. Pochi coraggiosi armatori avevano continuato a credere nella validità del carburante-vento mantenendo in armamento velieri che presentavano rispetto al passato

caratteristiche del tutto particolari. Anzitutto un incremento delle dimensioni, per garantire la massima possibilità di carico, poi una drastica riduzione della consistenza degli equipaggi e di conseguenza l'esigenza di installare meccanismi ausiliari per la manovra del piano velico. A tutto questo occorre aggiungere la limitazione di operare esclusivamente sulle rotte oceaniche, le sole in grado di garantire venti robusti e costanti.

Per quest'ultima ragione anche dopo l'apertura del Canale di Suez (1869), il Mediterraneo era escluso dalle loro rotte. Questi nostalgici armatori sapevano altresì che la scarsa velocità dei velieri nei confronti dei bastimenti a vapore li avrebbe costretti a ripiegare sui cosiddetti “noli poveri” come carbone, guano, lana, cemento ed altre merci per le quali non era indispensabile un trasporto rapido.



La nave a palo *Italia* in navigazione, completamente invelata; in apertura, uno dei tanti scali dove, alla fine dell'800, si affollavano le navi a palo per fare il carico di materiali utili ma poveri come il guano

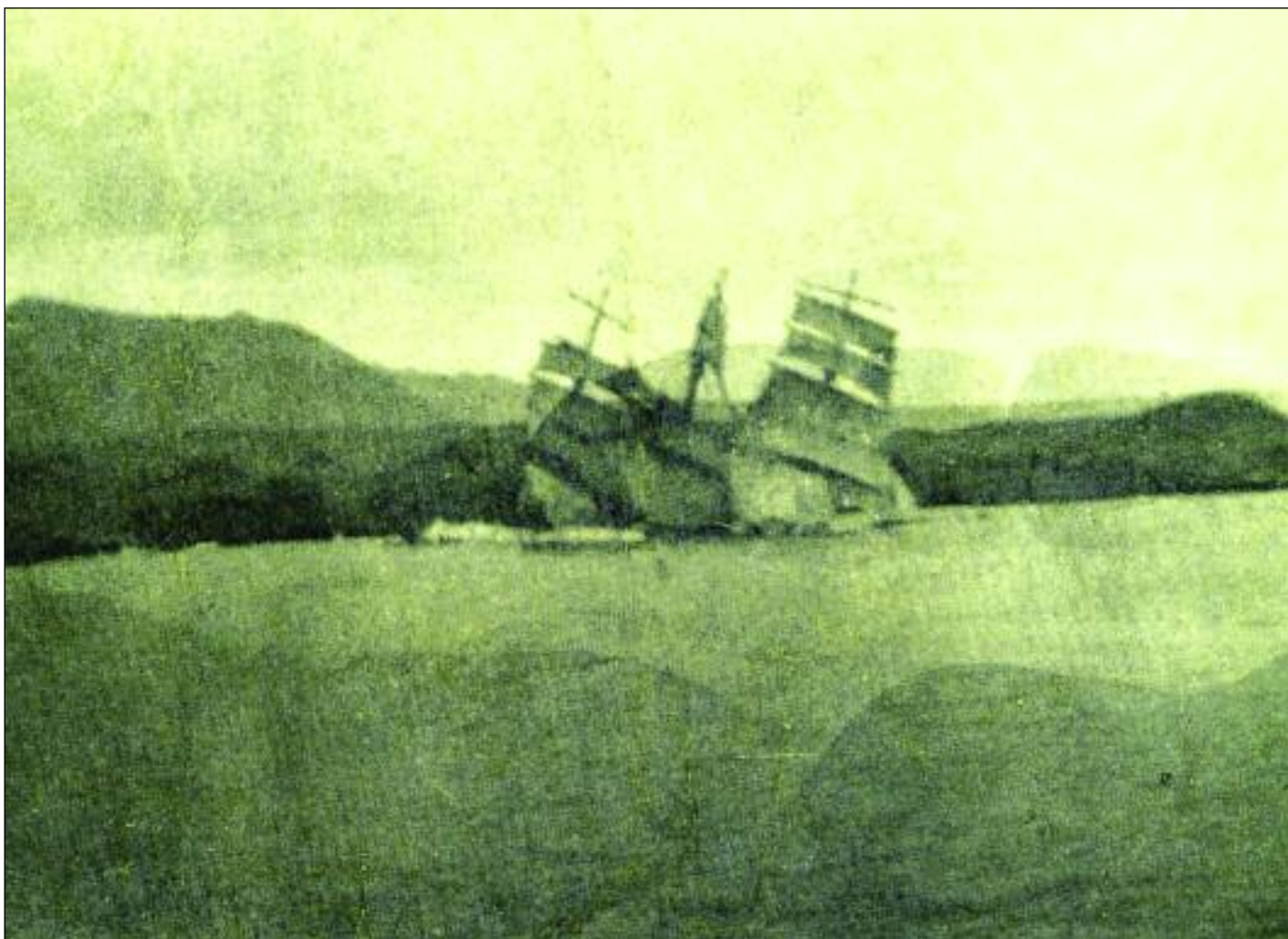
La nave a palo *Italia*, da 3.030 tsl, iscritta al Compartimento di Genova, con i suoi 100 m di lunghezza fuoritutto e 2.000 m² di superficie velica, rappresentava l'espressione più avanzata della progettistica nel settore della grande vela.

Orgoglio della mariniera ligure, era una vera regina dei mari. Il suo scafo pitturato di bianco presentava una linea di cavallino decisamente accentuata, una prora a *clipper* molto slanciata e un lungo ponte con una sovrastruttura centrale sulla quale non erano stati sistemati la plancia e gli organi di comando per i quali si era preferita la tradizionale collocazione sul cassero.

Sempre sul cassero erano gli alloggi del comandante e degli ufficiali, mentre l'equipaggio era sistemato al centro nave. Nel castello di prora, non permanentemente abitato, era installata la macchina a vapore che azionava l'argano con la relativa caldaia. In coperta, poi, era stato adottato il si-

stema Jarvis per la manovra meccanica delle vele, grazie al quale era possibile imbarcare un equipaggio di consistenza estremamente ridotta tenuto conto delle dimensioni del piano velico: particolari verricelli per bracciare muniti di tamburi orizzontali a forma conica, azionati da manovelle, consentivano, per esempio, di allascare i bracci da un lato e contemporaneamente di cazarli dall'altro, in maniera veloce e sicura, impegnando due o tre persone anziché un'intera squadra di 12/13 elementi.

Varata nel cantiere del Muggiano di La Spezia il 28 giugno 1903, ultima di una serie di navi a palo in ferro, era stata commissionata dagli armatori genovesi Becchi & Sturlese e fu subito immessa sulle rotte oceaniche con "noli poveri" ancora non sottratti dalle navi a vapore, dimostrando buone qualità velocistiche. Furono registrati 75 giorni da Tacoma (USA) e Melbourne (Australia) e 184 tra An-



La lenta e straziante agonia dell'*Italia*, drammaticamente illustrata in questa immagine fotografica dell'epoca che mostra lo scafo inesorabilmente sospinto verso la costa

versa (Olanda) e Seattle (USA), tempi di percorrenza che non sfiguravano davvero nei confronti degli *exploit* dell'agguerrita concorrenza inglese, francese e tedesca.

Un viaggio veloce e senza inconvenienti

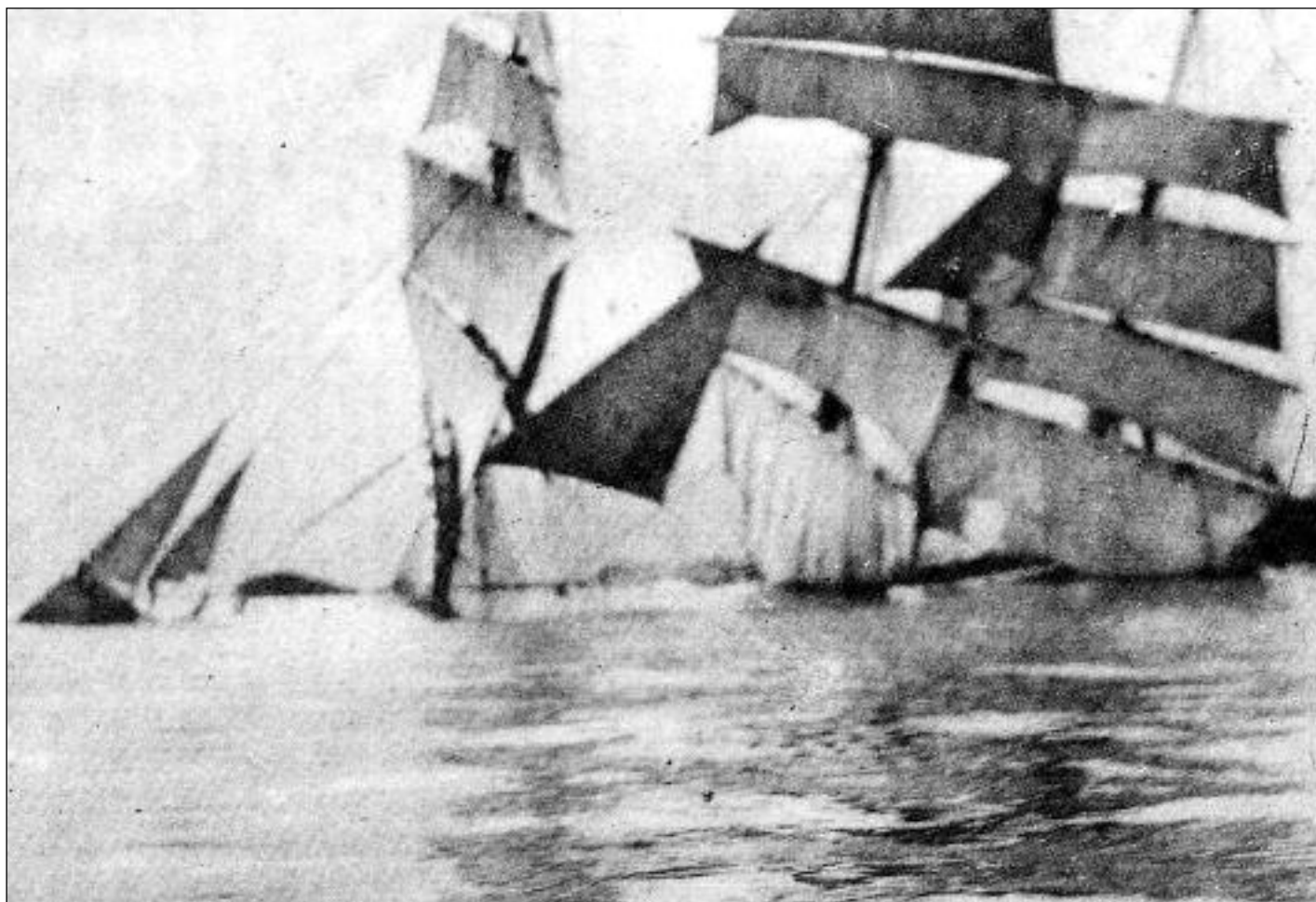
Dal 14 gennaio 1908, *l'Italia* si trovava all'ormeggio al molo a Newcastle (ad una sessantina di miglia da Sydney) dove sarebbe rimasta per oltre due mesi in attesa di caricare carbone, destinato a Iquique, sulle coste cilene.

Era comandata, dal febbraio 1906, dal capitano Emilio Marchese di Porto Maurizio, un veterano delle traversate oceaniche il cui nome era conosciuto nelle marinere mondiali, che ebbe il privilegio di comandare un gran numero bastimenti al

loro primo viaggio, a riprova della considerazione che godeva negli ambienti armatoriali.

Completato il carico, le ancore furono salpate il 17 marzo, un venerdì, con disappunto dei superstiti, ma nonostante il giorno ritenuto sfavorevole, dal momento della partenza il vento, forte e costante, spirò sempre dai settori poppieri per le successive due settimane, per cui il bastimento potette procedere con tutta la forza di vele, percorrendo anche 270 miglia nell'arco delle 24 ore. In tal modo, la costa cilena venne avvistata all'orizzonte almeno con 10 giorni di anticipo rispetto alle previsioni.

A mezzogiorno del 1° maggio, *l'Italia* era a 12 miglia ad ovest della costa cilena in assoluta calma di vento con mare lungo da sud-ovest in presenza di una corrente, sempre da sud ovest, con una veloci-



Ancora un'immagine della bella nave oramai ridotta a relitto, mostra la velatura ancora a riva che emerge dall'acqua mentre il ponte è già sommerso. Le due foto sono conservate nell'Archivio del Museo Navale Internazionale di Imperia

tà stimata di tre nodi. La nave puntava su Punta Gruese, una località poco a sud di Iquique distante una trentina di miglia, dove era fissato l'appuntamento con il rimorchiatore.

In una atmosfera decisamente euforica (dopo quel viaggio l'*Italia* sarebbe ritornata in Patria) l'equipaggio effettuò i preparativi per l'imminente arrivo nella rada di Iquique, consistenti soprattutto nell'abbisciare in coperta e controllare almeno sei lunghezze di catena per ciascuna delle due ancore, in considerazione degli alti fondali della rada.

L'euforia dell'equipaggio non era affatto condivisa da capitano Marchese, preoccupatissimo per la sorte della nave: persistendo la bonaccia, infatti, il bastimento con esasperante lentezza avanzava a fatica rollando pesantemente, derivando verso costa, mentre le vele pendevano inerti dai pennoni. Come se ciò non bastasse, si verificò il fatto più grave: il mancato appuntamento con il rimorchia-

tore portuale, forse a causa dell'imprevisto anticipo sulla prevista data d'arrivo.

I drammatici eventi successivi sono descritti nel processo verbale presentato il 3 maggio al console italiano ad Iquique.

Una forte corrente nella bonaccia

Si partì da Newcastle (Australia) il 17 marzo 1908 con carico carbone destinato per Iquique; felicemente dopo una favorevole navigazione e sollecita, si avvista la costa del Chili alle alture circa di Antofagasta. Da qui si segue rotta al Nord per la destinazione succitata. La mattina del venerdì 1° maggio, fatto giorno, la posizione della nave era al traverso di Punta Pedache, alla distanza di 10 o 12 miglia, con quasi calma di vento e variabile e mare gonfio da Sud Ovest.

Si effettuano durante il giorno varie manovre onde allontanarci dalla costa, cambiando le mure, ma a cau-

sa altresì di una corrente abbastanza considerevole portante verso il Nord o Nord-Nord-Est. Nonostante tutti gli sforzi fatti, ci avvicinammo alla Punta Cuchuarotta in sì breve lasso di tempo; cosa da rimanere stupefatti; vedendo che non si poteva più oltrepassare detta punta per l'assoluta mancanza di vento, immediatamente si scandaglia trovando 35 braccia di fondo, si ancora subito, senza indugiare un istante, l'ancora di sinistra filando circa 60 braccia di catena fuori, ciò essendo verso le 4.30 pomeridiane, ma vedendo che la nave non veniva trattenuta, derivando sempre alla via di terra, si ancora anche quella di destra immediatamente, filando catena circa 40 braccia.

Fatto ciò il bastimento cominciò a presentare la prua fuori all'ovest, ma disgraziatamente esso toccò varie volte da poppa battendo fortemente sul fondo di scoglio".

La situazione evidentemente era ormai compromessa ed occorreva prepararsi al peggio. Così continua il capitano Marchese:

"Sondata la sentina ritrovarono sei piedi d'acqua nella stiva, da cui si deduce che lo scafo ha portato forti avarie nel fondo sott'acqua. Immediatamente si mettono fuori in mare le due imbarcazioni di poppa, perché queste erano le più pronte ed alla mano guarnite con le grue con lo scopo di salvare le vite dell'equipaggio (in questo momento un urto violento causò completamente rottura e disarmo del timone) che colle guide di due pescatori poi fummo a terra tutti.

Prima di lasciare la nave (più o meno verso le ore 6 p.m.) potemmo convincerci come la falla andava prendendo proporzioni sempre maggiori perché l'immersione della linea 'acqua fuoribordo raggiungeva il livello pressappoco della coperta.

Trovandoci in deplorabili condizioni risolvemmo prendere la via terra dirigendosi in un ridosso, Piccola Caleta, ove il mare era molto più calmo, colle guide di due pescatori pratici del luogo, che poterono assisterci nel momento fatale e che a tutto presenziarono.

Dopo giunti a terra una buona parte rimasero (a terra n.d.r.).

Io pensai ritornare al bastimento e difatti due lance volgemmo a quella via, compreso il nostromo e secondo nostromo, onde essere a portata della nuova situazione; ciò fu alle 8 p.m.: constatammo che lo scafo era completamente sommerso fino al cassero di poppa dalla punta del bastone di fiocco, tutto sbandato sul lato sinistro. Veduta l'assoluta impossibilità di salvare cose, attesa la notte scura con i forti frangenti dei marosi rompenti in tutte la parti del naufragio, ritornammo a terra dove passammo tutta la notte".

Un recupero impossibile

Constatata in tal modo (ed alla presenza di testimoni) la più assoluta impossibilità di ricuperare il relitto e il suo carico, capitano Marchese volle tornare a bordo ancora una volta per cercare di salvare quanto ancora eventualmente utilizzabile.

"La mattina seguente, ossia il 2 di maggio, ritornati a bordo verso le 6 a.m., si trovò il bastimento molto più sommerso della sera prima e molto più sbandato sulla sinistra; si tentò possibilmente di salvare qualche oggetto per quanto la circostanza permetteva. Non si poté recuperare altro che quattro cronometri, diverse carte di navigazione e bandiere, a causa, come ripeto del grosso mare e della risacca frangente dappertutto.

Riconosciuto inutile e nocivo rimanere più a lungo in tale posizione e situazione, mancando totalmente le vettovaglie, si procede con i canotti già in parte danneggiati dal mare e dalla pietre della spiaggia e con le due lance pescatrici, dirigendo al nord verso il porto di Iquique.

A circa 2 miglia a Sud di Punta Grossa incontrammo il rimorchiatore Calanche il quale si avvicinò prendendo tutte le quattro lance e rimorchiandoci in porto, arrivando poco prima delle 3h 30 m p.m."

Trasferito l'equipaggio in un porto come Iquique, dove avrebbe potuto trovare un imbarco per rientrare in Patria, al capitano Marchese non restò che concludere la sua relazione pregando il Console d'Italia di "procurare il rimpatrio dell'intero equipaggio". Oltretutto praticamente privo non solo di denaro, ma anche di qualsiasi documento. Infatti:

"Dalle carte di bordo non potemmo rinvenire che due libretti ed il giornale di contabilità vecchio, dove esistono le convenzioni di arruolamento. Il ruolo d'equipaggio e il giornale di navigazione non si rintracciarono, essendovi inondato completamente dall'acqua".

Parte dell'equipaggio trovò subito imbarco su un'altra nave a palo nazionale, la *Principessa Mafalda*, in partenza per l'Italia, colmando così provvidenzialmente alcuni vuoti tabellari. Un altro gruppo raggiunse Buenos Aires in ferrovia, altri ancora attesero *in loco* l'arrivo di velieri italiani. Tutti rimpatriarono.

A capitano Marchese il successivo 20 febbraio fu affidato il comando del brigantino a palo *Erminia*, a bordo del quale avrebbe felicemente navigato per sei anni sulle rotte del Pacifico e dell'Australia. Sbarcò nel 1915 e morì nel 1921. Con lui scomparve il più illustre protagonista italiano del suggestivo ed esaltante capitolo dell'Ultima Vela. ■