

L'impresa della Magenta

Prima nave italiana a circumnavigare il globo

Immagini scaricate da google e rielaborate da Massimo Bellotti.

Gianni Boscolo

Rita Rutigliano

L'IMPRESA DELLA MAGENTA

Prima nave italiana a circumnavigare il globo

Saggistica

BOOK
SPRINT
E D I Z I O N I

www.booksprintedizioni.it

Copyright © 2015
Gianni Boscolo
Rita Rutigliano
Tutti i diritti riservati

*“La lingua non basta per dire,
né la penna per scrivere
tutte le meraviglie del mare.”*

Cristoforo Colombo

*A Germana, mia moglie:
anche dietro un uomo modesto
c'è sempre una grande donna.*

Gianni

*In segno di franca amicizia,
ad Ale e Pat.
Con tutto il loro corredo passato
e presente di gatti, scoiattoli
(specialmente il cardinale Wolsey,
capostipite della brigata!),
matite d'ogni foggia e colore,
pupazzi lavorati all'uncinetto,
"pezze nere" che spero vadano a consunzione
prima dell'uso finale che ne hanno ipotizzato
(loro sanno di che parlo...),
libri scritti e libri in gestazione,
passioni e idiosincrasie,
risate e momenti tristi condivisi.
Etc etc etc.*

Rita

*Gli autori esprimono la loro gratitudine
all'amico Massimo Bellotti,
il cui contributo a questo lavoro
è andato ben oltre quel che è visibile
nell'impianto grafico del libro.*

Prefazione

Il corposo volume di Gianni Boscolo e Rita Rutigliano ci introduce nel mondo dei viaggi e delle esplorazioni che caratterizzarono l'attività scientifica e culturale nell'Europa dell'800. Esso è particolarmente focalizzato sulle conseguenze di tali viaggi sulle scienze naturali, che proprio in quel secolo conobbero l'attività e il pensiero di tanti scienziati, fra i quali troneggia la figura di Charles Darwin.

Nei primi capitoli ci viene offerta la descrizione di illustri viaggiatori del passato quali Ferdinando Magellano e Francis Drake, ma anche di meno noti come Alessandro Malaspina, e sono particolarmente interessanti i numerosi riferimenti a particolari organizzativi od operativi comuni a diverse spedizioni. Ne sono un esempio quelli dedicati ai "Giornali di bordo" o ai riflessi di specifici accordi o contrasti fra le nazioni coinvolte nelle esplorazioni e alle leggi e trattati che ne conseguirono.

A questa ricchissima introduzione segue la parte, per noi italiani la più coinvolgente, dedicata al viaggio della Reale pirocovetta "Magenta" intorno al mondo e ai due scienziati che vi parteciparono, Filippo De Filippi ed Enrico Hyllier Giglioli, l'uno pavese l'altro londinese di nascita, ma entrambi attivi nell'Università di Torino. Descrizione e osservazioni sui luoghi visitati sono tratte anche sia dalle tre lettere scritte da De Filippi ai consoci dell'Accademia delle Scienze di Torino e ivi conservate, sia dal corposo volume scritto dal Giglioli nel 1875 *Il viaggio intorno al globo della pirocovetta Magenta* disponibile per la consultazione anche nel Museo Regionale di Scienze Naturali (MRSN) di questa stessa città. Boscolo e Rutigliano ne inseriscono ampie citazioni, ma la loro lettura completa (che suggerisco) è molto coinvolgente, ad esempio quando De Filippi, forse presago della sua imminente morte *in itinere*, sembra congedarsi dai col-

leggi torinesi. Un aspetto molto interessante sono anche le descrizioni minuziose di luoghi e di personaggi caratteristici dei paesi visitati, anche perché confrontandoli (e naturalmente penso ad Internet) con immagini attuali degli stessi luoghi (ad esempio la baia di Hong Kong) e delle stesse figure (ad esempio le giovani donne giapponesi) se ne ricava una precisa indicazione della velocità dei cambiamenti intercorsi in un secolo e mezzo.

Il volume di Boscolo e Rutigliano prosegue innanzitutto (in omaggio alla *par condicio?*) con una serie di ritratti di donne esploratrici che indubbiamente ammirano non solo per il contributo da esse dato alla conoscenza, ma anche per aver inaugurato un nuovo stile nello scrivere di viaggi, come quello di Lady Montagu che gli autori definiscono "... ampio, intenso e culturalmente brillante..."

Infine, giustamente, ci viene proposto un aggiornamento su alcuni particolari tecnici legati al tema generale. Scopo questo che, con quello di illustrarci un settore meno conosciuto della nostra storia, certamente mi sembra raggiunto da Gianni Boscolo e Rita Rutigliano nel loro scritto.

Professor Camillo Vellano
(Accademia delle Scienze e MRSN di Torino)

Introduzione

I primi uomini hanno attraversato l'acqua in mille modi: dapprima semplicemente nuotando, o aggrappandosi ad oggetti galleggianti. In seguito, per discendere la corrente hanno utilizzato zattere di vario tipo e per costruirle si sono serviti di materiali vari, dalle pelli animali alla porcellana.

Alcuni popoli hanno adoperato canne e piccoli pezzi di legno per costruire barche e natanti. Altri scavavano tronchi, intagliandovi poi la poppa e la prua.

Le prime imbarcazioni venivano spinte da pertiche oppure trainate da terra. In una continua osmosi tra semplici "copiature" e originali contributi migliorativi, la navigazione si è progressivamente e continuamente evoluta. Talvolta con salti temporali che costituirono vere rivoluzioni. E poi vennero inventati i remi e poi i navigatori scoprirono che con vele (di giunchi o tessuti) risparmiavano le energie. E cominciarono ad imbarcare mezzi offensivi, prima individuali e poi collettivi.

Il declino delle galee iniziò verso il XIV secolo con la battaglia di Lepanto (1571), anche se l'ultima battaglia tra questo tipo di navi avvenne a Viborg nel 1790, coinvolgendo galee svedesi contro quelle russe. In seguito, contemporaneamente al loro declino, cominciarono a solcare i mari le navi da battaglia che adottavano il cannone come arma offensiva principale. E quindi anche nuovi alberi e nuove vele, mentre i marinai diventavano sempre più esperti. In quel periodo prese avvio l'esodo in "massa" verso l'America, e con esso l'uso di navi in grado di attraversare gli oceani.

Le condizioni di vita a bordo sono state nel tempo prevalentemente durissime e pericolose, e così restarono a lungo. Sulle navi,

per far rispettare gli ordini, vennero utilizzati codici penali. All'inizio introdotti dagli olandesi erano ancora in vigore all'epoca della restaurazione, dopo le guerre napoleoniche. Le punizioni corporali cessarono solo nel 1850, ma fino al 1860 – alla vigilia dell'Unità – erano ancora in uso sulle navi napoletane; ancora più tardi terminarono anche su quelle degli Stati Uniti.

La prima globalizzazione galleggiò verso nuovi mercati e terre di conquista. Vennero anche il giro del mondo e le prime circumnavigazioni e, via via, nei secoli si ampliò l'uso della nave. Per il trasporto e per il diporto, il semplice piacere dell'andar per mare.

Naufrazi e arruolamento di “volontari”

Nell'epoca d'oro delle grandi navi a vela si verificarono anche un bel po' di naufragi: secondo i dati della sola compagnia dei Loyd inglesi, basati sui loro assicurati, tra il 1793 e il 1829 naufragarono ben 20.609 navi con almeno 50mila vittime. Quanto al reclutamento degli equipaggi inglesi, ma non furono i soli a praticarlo, imperversavano le *band gang*. Arruolatori di marinai “volontari” per la marina militare inglese, che non andavano per il sottile, e spesso tentavano di arruolare anche gli addetti all'edificazione dei fari. Altri nemici di colore che navigavano erano spesso i terricoli: in alcune comunità sorsero e si svilupparono “*quanti vivevano sui naufragi*”, i *wreckers* o *naufreurs* sulle due sponde della Manica.

Non sempre, però, si trattava di banditi o di uomini senza fede. Scrive Bella Bathurst, autrice di una bella biografia degli Stevenson, che un *indecoroso braccio di ferro ha sempre contrapposto chi trovava oggetti in mare e la corona inglese (Lo splendore degli Stevensons, 2008)*. Se non reclamava le cose naufragate entro un anno, il legittimo proprietario (ammesso che riuscisse a dimostrare di essere tale) se le vedeva confiscare dalla corona o dal lord locale.

All'epoca degli Stevenson tutti i naufragi avvenuti nelle acque britanniche rientravano sotto la giurisdizione del Lord Admiral, che la delegava ai suoi luogotenenti in ogni contea. Tutto il *car-*