Piero Pastorino

Una piccola canoa per andare lontano lontano lontano…

Di solito racconto le storie dei velieri che dalle nostre spiagge, dove furono costruiti, portarono i nostri vecchi in tutti i paesi del mondo.

Questa volta parlerò di una piccola canoa, arrivata a Savona da un paese lontano, che ha molte storie da narrarci.

Quando andavo al Nautico, tanti anni fa, davanti alla porta della classe Quinta Capitani, se non ricordo male, c'era una specie di vetrina–armadio con dei reperti storici.

Sono recentemente andato a visitare quella che si chiama Mostra Permanente delle Scienze Nautiche, tenacemente mantenuta dall'amico Francesco Ottonello all'ultimo piano di quello che ora é il Liceo classico, ma che per me e molti altri resta, nel cuore, il Nautico.

E la vetrina è ancora là.

La vetrina – foto dell'autore

E nella vetrina, ecco la piccola canoa che aveva fatto galoppare la mia fantasia di aspirante futuro capitano.

Nell'armadio sono raccolti tutti i reperti donati all'Istituto Nautico Leon Pancaldo dalla vedova del capitano Giacomo Bove, esaudendo le richieste dell'allora preside Ideale Capasso, famoso professore di astronomia.

Ma chi era questo Giacomo Bove? E perché questa canoa è *stracquata* a Savona?

Immagine di Giacomo Bove, Esposizione permanente delle scienze nautiche. ITN Leon Pancaldo, g.c.

Giacomo Bove era un piemontese, nato il 23 maggio 1853 a Maranzana, un paese vicino ad Acqui, dove hanno sempre fatto il vino buono.

Casa natale di Giacomo Bove a Maranzana[i], fotografia dell'autore

Visto che il bambino prometteva bene, i genitori, che erano dei commercianti di vino abbastanza benestanti, riuscirono, con l'aiuto del parroco, nel 1861 a sistemarlo a studiare a Sampierdarena, nel collegio di Don Bistolfi (un parente di uno dei sacerdoti della parrocchia).

E a Sampierdarena Giacomo Bove si innamorò del mare.

Doveva essere già allora un tipetto intraprendente perché un giorno del 1865, punto da un momentino di nostalgia di casa, tornò a dodici anni da solo a Maranzana a piedi. Naturalmente fu rispedito in collegio (dove scontò qualche giorno a pane e acqua); però questo piccolo episodio ci offre un anticipo della sua risolutezza.

Finito il collegio voleva assolutamente entrare alla Regia Accademia di Marina, che a quel tempo era a Genova.

C'era il piccolo problema che l'Accademia era riservata ai nobili o ai ricchi; però lui tanto fece che, probabilmente con l'aiuto di Don Bistolfi, ottenne di poter essere ammesso: in cambio, i suoi genitori avrebbero pagato la sua retta in vino, rifornendo le mense degli ufficiali.

È un allievo brillante e, durante i corsi, naviga spesso sulla nave-scuola Principe Umberto.

Si diploma nel 1872 col grado di Guardiamarina, uscendo primo del suo corso.

Il viaggio in Oriente

Nel dicembre dello stesso anno viene imbarcato sulla pirofregata a pale Governolo, in procinto di partire per una lunga missione in Oriente, insieme all'avviso ad elica Vedetta[ii].

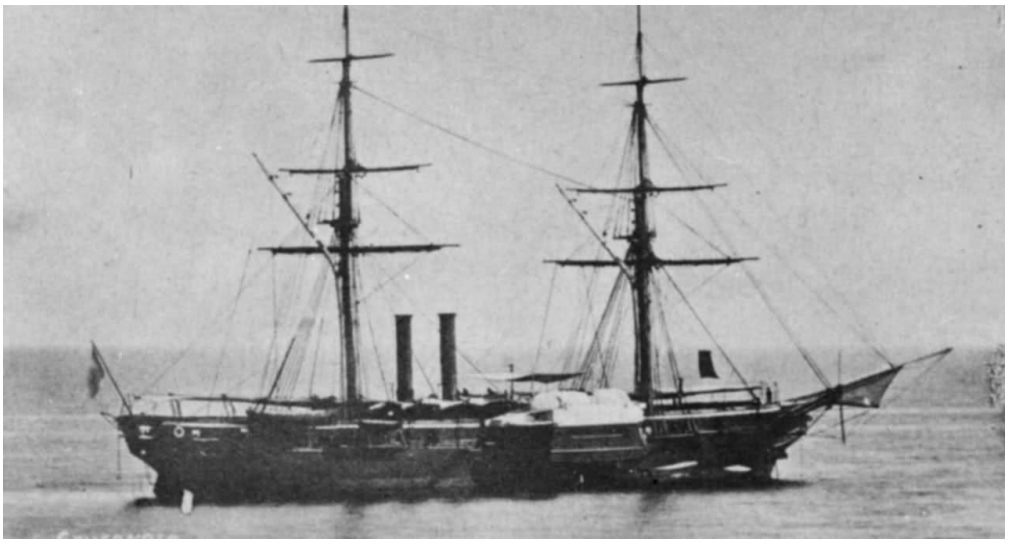
La crociera, come le precedenti, doveva "mostrare la bandiera" del nuovo stato italiano in Oriente, dove esistevano, o si stavano stabilendo, colonie degli stati europei. Non era il primo di questi viaggi "diplomatici".

Lo scopo forse primario era quello di consolidare le relazioni con il Giappone, per importanti ragioni commerciali.

In quegli anni, infatti, si era sviluppata in Europa una temibile malattia dei bachi da seta, la pebrina, che distruggeva tutti gli allevamenti e per la quale non si trovava rimedio. Tutta l'industria italiana della seta era in serio pericolo.

Si scoprì che l'unica specie di baco esente da tale malattia era il *bombice dell'ailanto*[iii], indigeno del Giappone.

Pertanto, dal Piemonte e dalla Lombardia si mossero diversi bachicultori esperti che si stabilirono in quel Paese, vagliando i *semi* da importare in Italia. Furono firmati importanti accordi commerciali in tal senso.



Pirofregata R.N. Governolo – marina.difesa.it. – storia.cultura

Vi era anche un altro scopo, diciamo segreto: le navi dovevano incontrare e supportare il comandante Carlo Alberto Racchia che, per conto del governo italiano, stava cercando, già dal tempo di una precedente missione, un sito dove impiantare una colonia penale italiana, sul modello di una Cayenna.[iv] La zona ideale sembrava essere il Brunei (le sue isole di Maya e Banguey) e la zona di Labuan (nome famoso…).

Per l'opposizione delle altre nazioni colonialiste europee, alla fine non se ne fece niente. Il Racchia viene richiamato in Italia sulla Vedetta e la Governolo continua le sue esplorazioni, sotto la guida dell'ingegner

Giordano. Questi era anche un famoso alpinista e coinvolse il più che volenteroso Bove nella scalata del monte Kinabalu (4.095 m), la cima più alta dell'Indonesia.

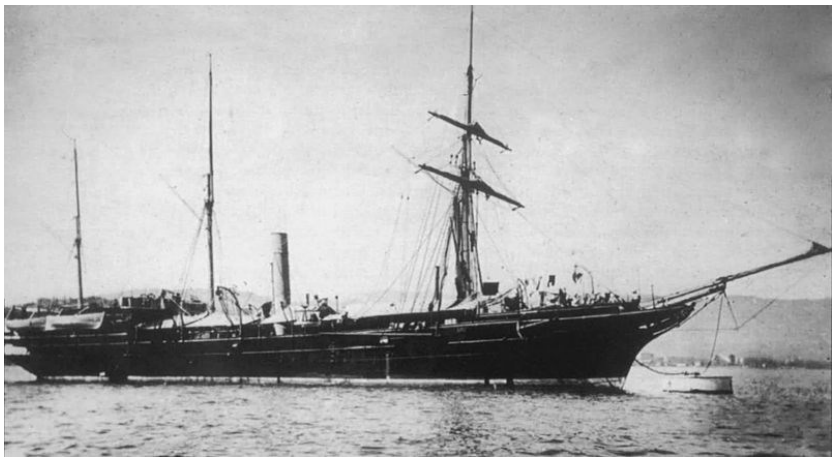
Giacomo Bove tenne per tutto questo viaggio uno scrupoloso diario, una parte del quale solo recentemente e fortunosamente ritrovata[v], dove si leggono le sue osservazioni, le sue curiosità e la sua voglia di scoprire.

Itinerario della Governolo – immagine g.c. dal Museo Giacomo Bove di Maranzana (At)

La Governolo, al comando del Cap. di fregata Enrico Accinni, toccò Malesia, Filippine, Cina e Giappone facendo esplorazioni, rilevazioni geografiche ed etnologiche, prima di rientrare ripassando per il Canale di Suez, da poco aperto.[vi]

La crociera termina a Napoli e Bove, riassegnato su altre navi, cerca di far domanda per l'imminente spedizione inglese per l'Artico del cap. Nares, ma il comando gli comunica che non sono stati richiesti membri della Regia Marina. Si propone alla Società Geografica Italiana, il cui dirigente Cristoforo Negri progetta una spedizione di soccorso all'esploratore italiano marchese Antinori nella regione dello Scioa in Etiopia.

Il 24 settembre 1876 è promosso sottotenente di vascello e, per le sue competenze, è imbarcato sulla nave idrografica Washington[vii] il 4 aprile 1877.



Nave idrografica Washington - //www.betasom.it

La nave deve compiere ricerche idrografiche sulle importanti e ancora abbastanza sconosciute correnti dello stretto di Messina e Bove si distingue inventando uno speciale scandaglio che permette la determinazione di una scala di marea.

La ricerca del Passaggio a nord-est

Mentre era imbarcato sulla Washington, arrivò la notizia che il professore finnico-svedese Adolf Erik Nordenskjöld stava cercando ufficiali esperti che facessero parte dell'equipaggio di una spedizione scientifica che stava organizzando per tentare di trovare il tanto fantasticato *Passaggio a Nord-Est*, cioè la via marittima che collegasse il Mare del Nord, attraverso il Mare Glaciale Artico a nord della Siberia e lo stretto di Bering, al Mare di Bering e l'Oceano Pacifico. Naturalmente Giacomo Bove si propose immediatamente e, visti i suoi crediti, fu prescelto dalla Regia Marina. La notizia gli fu data il 26 settembre 1877 e lui, entusiasta, passò vari mesi a Torino studiando inglese, francese e svedese e le carte geografiche delle zone della spedizione.

I primi giorni dell'anno 1878 Bove è a Roma per ricevere le disposizioni ministeriali e il 10 febbraio è invitato a parlare alla Società Geografica Italiana della progettata spedizione svedese nell'Artico.

Finalmente, ultimati i meticolosi preparativi[viii], il 4 luglio 1878 la Vega salpa da Gotheborg con lo scambio dei saluti tra la nave e la fortezza, cinque cannonate da mare e cinque di risposta da terra. Bove assume il ruolo di ufficiale in seconda sotto il comandante Palander; è anche responsabile dei servizi idrografici. Il direttore della spedizione è, naturalmente, Nordenskjöld e con lui vi é un gruppo di scienziati per fare tutte le ricerche che tale occasione possa offrire.

Dalla casa-museo Giacomo Bove di Maranzana, il pannello della spedizione della Vega, g.c.

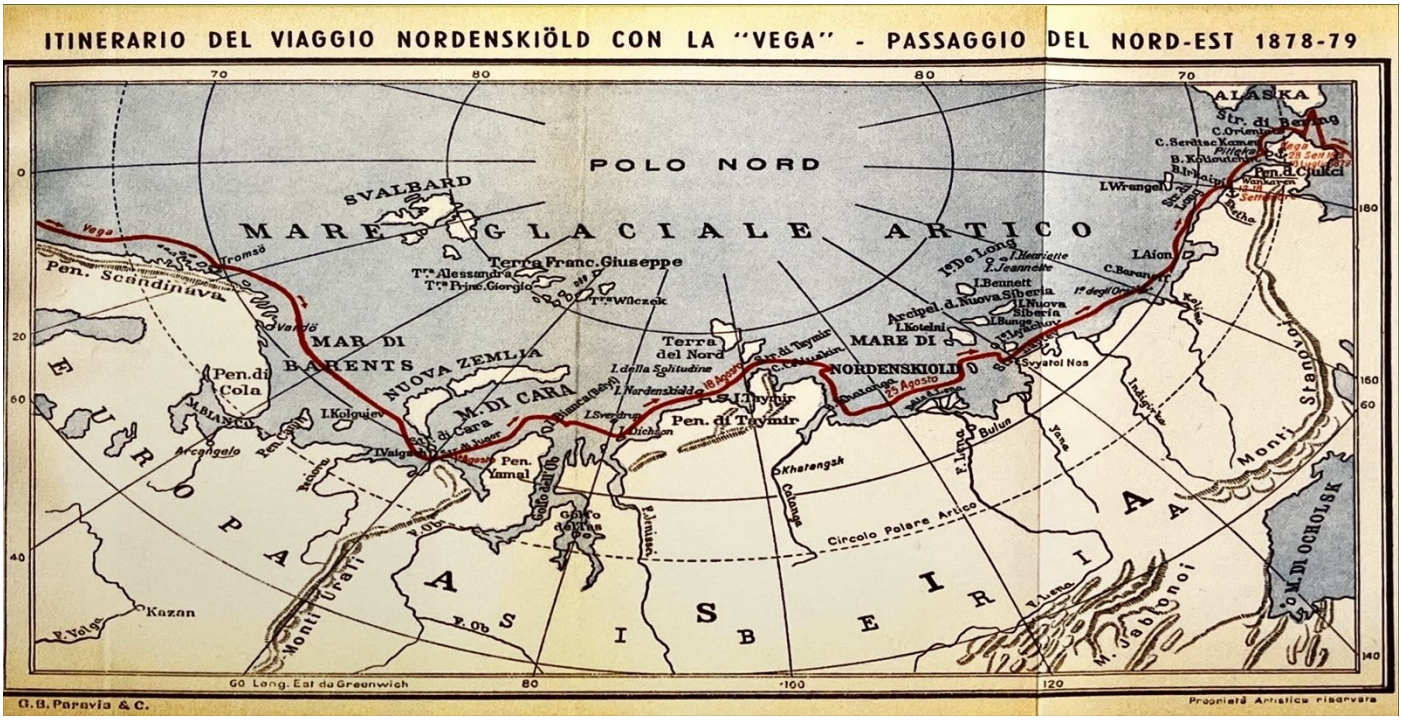
La Vega era un piroscafo/brigantino a palo costruito a Bremerhaven nel 1873 come baleniera da mari polari ed era in solida quercia rinforzata. Inoltre, come spesso veniva fatto per i bastimenti in legno che dovevano affrontare i ghiacci, aveva un ulteriore rivestimento in *greenheart* (*Chlorocardium rodiei*), un particolare legno tropicale resistentissimo e insensibile all'acqua e al ghiaccio.

La Vega si diresse a nord della penisola scandinava, entrando nel Mare di Barents e, proseguendo, nel Mar di Kara a sud della Novaja Zemlja, attraversando la foce del fiume Ob, fino a Port Dikson. Lì Giacomo Bove carteggiò alcune isole non ancora riportate sulle carte ed ebbe il permesso di battezzarle con nomi di sua scelta; e, alle isole che chiamò Vega, Bove diede i nomi di Re Umberto, Brin (Ministro della Marina), Negri (Commendatore della Soc. Geografica Italiana), Accini (suo comandante sulla Governolo), eccetera.

In seguito, quello che lui aveva battezzato Capo Correnti (Presidente della Soc. Geografica) fu ribattezzato Capo Bove in suo onore.

Questa forma di omaggio sarà ripetuta in altre occasioni, anche se questi toponimi sono scomparsi dalle carte geografiche.

Tre piroscafi, Lena, Express e Frazer, accompagnarono la Vega per un tratto; poi Express e Frazer si diressero a sud, nel fiume Jenissei a caricare grano, Vega e Lena continuarono verso est.



Museo Giacomo Bove, pannello con riproduzione viaggio Vega, g.c.

Il 17 agosto esplorarono lo stretto di Taimir, dove lasciarono un messaggio sotto un cumulo di pietre[ix]. Ancora in agosto doppiarono per la prima volta il Capo Chelyuskin, (77°26'N, il punto più a Nord del continente Eurasia), e raggiunta la foce del fiume Lena, il piroscafo Lena lasciò la Vega il 20 agosto e si diresse a sud, verso Jakutsk.

La Vega proseguì verso est, trovando ghiaccio sempre più compatto finché, il 29 settembre 1878, il mare gelò completamente e il pack li obbligò a fermarsi nella terra dei Ciukchi, a Pitlekaj, in 67°04'49.0"N 173°23'02.0"E.

Li' svernarono, compiendo rilevamenti idrografici ed astronomici, mantenendo buoni rapporti con il popolo dei Ciukchi per raccogliere notizie su di loro e sulle risorse del territorio.

La Vega bloccata nel pack, foto Museo Giacomo Bove – Maranzana, g.c.

Il 18 luglio 1879, dopo 292 giorni di sosta forzata, la Vega poté riprendere la navigazione e finalmente il 20 luglio entrò nello stretto di Bering, segnalando a festa con cinque colpi di cannone[x].

Compirono esplorazioni in Alaska e sull'isola di San Lorenzo e, finalmente, il 2 settembre giunsero a Yokohama, dove ricevettero grandi festeggiamenti. Da lì ripartirono e, compiendo il periplo dell'Asia, giunsero a Napoli via Canale di Suez, il 14 febbraio 1880.

Grandi celebrazioni. Viene insignito dal Re di Danimarca Cavaliere dell'Ordine di Danebrog e il 20 giugno viene promosso tenente di vascello.

Intermezzo savonese

Facciamo un piccolo salto indietro: il 4 settembre 1878 Giacomo Bove era partito da Gotheborg con la Vega e il 15 suo fratello Giuseppe era morto a Savona, dove abitava con i genitori in via Niella, evidentemente trasferitisi, forse temporaneamente, da Maranzana.

E a Savona Giacomo Bove incontrò l'amore della sua vita, Luisa Bruzzone vedova Jaworka, contessa di Barosegno.

Luisa Bruzzone, nel registro dei battesimi del Duomo Luigia Dominica, nata il 14 maggio 847, del vivente Tommaso fu Antonio, mugnaio, resid. a Savona e Rubatto Maddalena di Giovanni Battista, resid. a Savona, donna di casa. La richiesta del battesimo è stata fatta da Giffoni Giuseppe, causidico.

La signorina Luisa il 12 aprile 1866 sposa in Municipio a Savona il capitano del I Regg. Fanteria di Savona Giuseppe Jaworka di Giovanni, nato il 25 marzo 1831 a Fagaras, Transilvania. Il giornale savonese La Liguria occidentale nel 1881 lo definisce Conte di Böresenje. Come testimoniarono i colleghi ufficiali dello stesso reggimento, Giuseppe Jaworka disertò il 3 luglio 1854 dall'esercito austro-ungarico (come moltissimi suoi conterranei ungheresi[xi]) per unirsi alla lotta contro l'impero asburgico. Lui ha trentacinque anni compiuti, lei non ancora diciannove e quindi autorizzata dalla genitrice.

Il padre Tommaso, come giurano i testimoni, si trova da quattordici anni in America.

Il 15 giugno 1871 nasce Colomba (Augusta) Jaworka, il padre è assente e la nascita avviene in via Riario a Savona, casa Bruzzone. La bambina morirà il 29 luglio 1873 a Nocera Inferiore: probabilmente la madre aveva seguito il marito nella zona dove era stato assegnato il reggimento, si direbbe in azioni anti-brigantaggio.

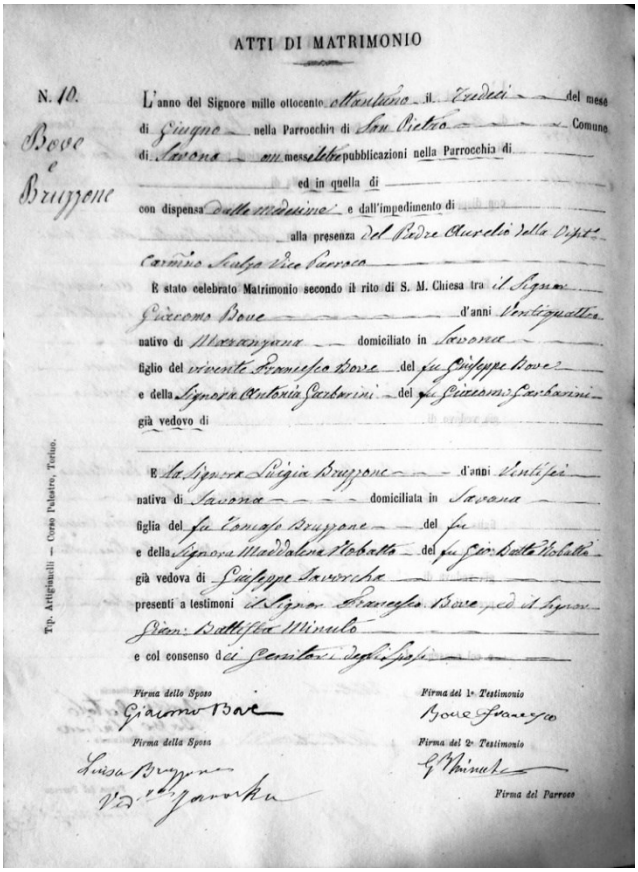
Il 18 novembre 1878 nasce Maddalena (Giuseppina) Jaworka[xii], a Savona in via Riario 12, padre assente.

Poi, il 31 gennaio 1879, Giuseppe Jaworka muore a Padova, in via Forzaté.[xiii]

Apparentemente la vedova Luisa Bruzzone vive qualche anno con la madre a Valleggia, nella villa Pertusio a Tiassano dove la incontrò Giacomo Bove, che se ne innamorò perdutamente.

Villa Pertusio, Tiassano (Quiliano, SV) – Foto dell'autore

Si sposarono a Savona, nella chiesa di S. Pietro il 13 giugno del 1881. La registrazione parrocchiale contiene parecchi errorucci, sia relativi alle età dei due sposi che al "fu" padre della sposa, in effetti all'epoca vivo e vegeto a Buenos Aires.



ATTI DI MATRIMONIO

N. 10.

Bove e Bruzzone

L'anno del Signore mille ottocento ottantuno il Undici del mese di Giugno nella Parrocchia di San Pietro Comune di Savona con messi sette pubblicazioni nella Parrocchia di ed in quella di con dispensa delle rimanenti e dall'impedimento di alla presenza del Padre Eliseo della Vipera Carmino Sculpa Vice Parroco è stato celebrato Matrimonio secondo il rito di S. M. Chiesa tra il Signor Giacomo Bove d'anni Ventiquattro nativo di Mazzanziana domiciliato in Savona figlio del vivente Francesco Bove del fu Giuseppe Bove e della Signora Antonia Barbarini del fu Girolamo Barbarini già vedovo di

E la Signora Luigia Bruzzone d'anni Diciotto nativa di Savona domiciliata in Savona figlia del fu Carlo Bruzzone del fu e della Signora Maddalena Robatto del fu Gio Batta Robatto già vedova di Giuseppe Savorcha presenti a testimoni il Signor Francesco Bove ed il Signor Gian Battista Minuto e col consenso dei Genitori degli Sposi

Tip. Artigianelli — Corso Palestro, Torino.

Firma dello Sposo Giacomo Bove

Firma della Sposa Luisa Bruzzone Ved. Savorcha

Firma del 1° Testimonio Bove Francesco

Firma del 2° Testimonio G. Minuto

Firma del Parroco

Atto di matrimonio Bove-Bruzzone, Parrocchia di S. Pietro, Savona
Padri Carmelitani, foto Adele Sanna

Progetto di spedizione italiana in Antartide

Nel frattempo il tenente Bove era impegnato in varie conferenze che riscuotevano molto successo; però per lui era ancora bruciante lo stop che il professor Nordenshjöld aveva dato alla pubblicazione delle sue ricerche sul magnetismo terrestre di quelle latitudini e sulle aurore boreali, riservandole a sé ed alla Svezia come organizzatori della spedizione.

Parlò con il direttore della Società Geografica Italiana, Cristoforo Negri, e presentò un progetto di spedizione italiana in Antartide che, toccando Argentina, Patagonia e Isole Falkland, si sarebbe poi addentrato nella Terra di Ross per verificare se si trattasse di un'isola o di terraferma. Cristoforo Negri ne fu entusiasta e lanciò una campagna di raccolta fondi ma, dato il costo enorme, il Regno d'Italia non se la sentì e non se ne fece nulla.

La prima spedizione italo–argentina

L'eco di una delle conferenze sulla progettata spedizione tenuta a Londra raggiunse il governo argentino che si interessò al progetto, invitandolo ad esporre i suo progetto in Argentina all'Istituto Geografico. Bove riesce ad affascinare gli Argentini con i vantaggi che se ne sarebbero ricavati e così il governo argentino decide di finanziare il progetto, seppure con diverse limitazioni.

Con il piroscafo Europa della società Lavarello arrivarono a Genova nel mese d'agosto del 1881 il cav. Fava, ambasciatore italiano a Buenos Aires e il capitano Mayano della Marina argentina. Sono latori di una lettera del governo argentino con la quale si richiedono diversi mesi di congedo affinché Bove possa dirigere la spedizione in Terra del Fuoco, preparatoria di una spedizione al Polo Sud. La stampa locale si infiamma al pensiero e il comune di Genova delibera lo stanziamento di Lire 2.000 a favore della spedizione. Dalla Liguria Occidentale 13-15 agosto 1881: «omissis – Alla signora Luisa Jaworka - *omissis*- spetta il vanto di aver tenuto vivo il fuoco sacro del giovane viaggiatore, che espone la sua vita pel trionfo della scienza e per l'onore della patria.»

Fotografia dei coniugi Bove-Bruzzone, casa museo Giacomo Bove, Maranzana, g.c.

Il 3 settembre Giacomo Bove si imbarca sul piroscafo Europa da Genova per Buenos Aires, dove arriva il 29 dello stesso mese, accolto dal presidente dell'Istituto geografico argentino. Iniziano i preparativi per la

spedizione. Dopo una revisione dei costi, il Bove concorda col governo di utilizzare solo la corvetta Cabo de Hornos (all'inizio era prevista anche una nave più grande, l'Huruguay) più un cuttter, il Patagones, che già si trovava in Patagonia e una lancia a vapore che il Bove avrebbe noleggiato in loco.

Nel suo diario Giacomo Bove si lamenta molto dei ritardi nella preparazione della spedizione, provocati soprattutto dall'attitudine del "*paese della mañana*", salvo poi considerare il fatto che «quale altro paese avrebbe affidato, di oggi in dimani, ad un forestiero la missione che mi hanno affidato? Quale paese avrebbe votato ad occhi chiusi le spese da me proposte?»

Teniamo anche conto che in Argentina c'è un po' di risentimento per la composizione della commissione scientifica scelta da Bove, pressoché tutta italiana: ne fanno parte Domenico Lovisato, geologo affermato, nominato vice capo spedizione scientifica; Decio Vinciguerra, zoologo e botanico, Giovanni Roncagli, tenente di vascello della Marina italiana, cartografo, disegnatore e fotografo ed inotre Carlo Spegazzini, naturalizzato argentino, naturalista e rappresentante dell'Università di Buenos Aires.

Secondo i documenti argentini[xiv], Giacomo Bove é il capo scientifico della spedizione, mentre il capo militare è il comandante Luis Piedrabuena, che conosce molto bene i mari del sud, avendo egli stabilito una specie di fattoria-avamposto argentino sull'Isola Pavon nel Rio di Santa Cruz, una concessione del governo argentino per il suo ruolo di "presenza" argentina in Patagonia: oggi c'é una città che porta il suo nome e la fattoria (una specie di *Fort Apache*, con tanto di cannoncini per difenderla dagli indigeni del tempo) è un luogo storico.

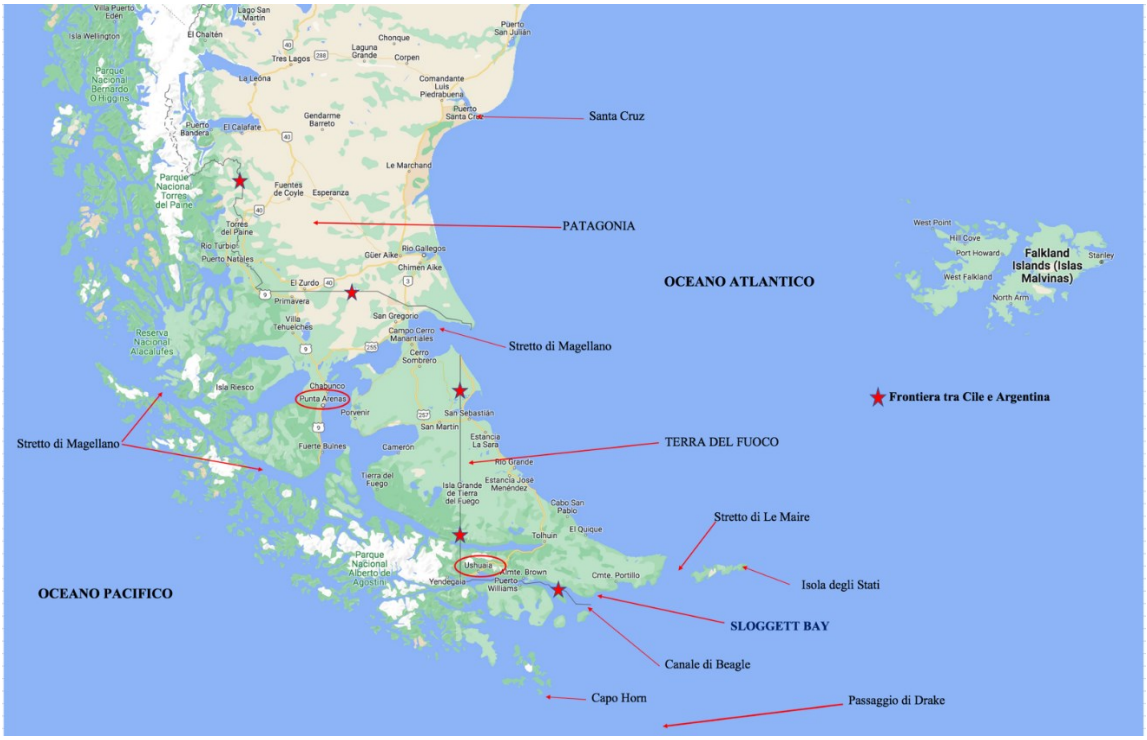
La corvetta Cabo de Hornos appartiene alla Marina militare argentina, così come il suo equipaggio (alquanto eterogeneo, in linea con la tipologia della popolazione argentina di quel tempo).

Il cruccio di Bove é che, a causa dei ritardi, la spedizione si sarebbe fatta con pochissimo tempo rimasto della buona stagione dell'emisfero meridionale.

Infatti la Cabo de Hornos è ordinata in armamento solo l'8 novembre a Buenos Aires, iniziandone però l'equipaggiamento verso la fine dello stesso mese; parte il 18 dicembre e arriva a Montevideo la mattina del 22 dicembre. Lì vengono compiuti gli ultimi preparativi e, finalmente, la corvetta parte il 25 dicembre.

Subito la Cabo de Hornos si trovò a navigare in un mare tempestoso, tanto che «il nostro pranzo natalizio andò deserto e vidi più d'uno della commissione scientifica, dopo aver reso il necessario tributo all'infido elemento, volgere melanconici gli occhi alla terra che andava perdendosi in un orizzonte di nebbia e di vento.»[xv]

Nel viaggio, abbastanza tempestoso, da Montevideo a Santa Cruz, gli scienziati di bordo furono tuttavia capaci di riportare dettagliate osservazioni sui fondali, sui pesci e sui molluschi ottenuti dai dragaggi continui.



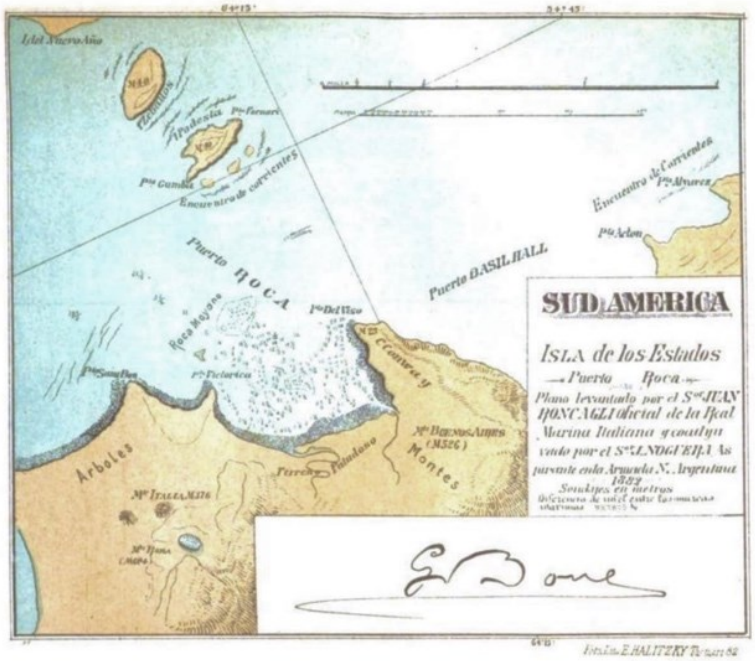
Patagonia e Terra del Fuoco, elaborazione grafica dell'autore

Arrivarono finalmente il 16 gennaio al fiume Santa Cruz, battezzato così dal *piloto* Serrano della flotta di Magellano, che esplorò la costa sud e fece naufragio con la S. Trinità alla foce del fiume: la prima di una lunghissima lista di navi perdute in quella parte di mondo.

Con la Cabo de Hornos impiegarono due giorni per passare la barra, quell'onda a volte molto forte causata dalla corrente del fiume che si scontra con la marea entrante. Arrivati con la lancia a vapore alla fattoria di Luis Piedrabuena, Bove venne a conoscenza di ciò che si raccontava di un *gaucho* il quale, mentre cercava di recuperare alcuni capi di bestiame dispersi durante il trasferimento di una mandria, si era imbattuto in un cumulo di ossa umane di grandezza incredibile. Purtroppo il poco tempo a disposizione sul posto non permise alla spedizione di rintracciare il *gaucho*, che si trovava parecchio all'interno, per investigare su queste grandi ossa. Bove sperava che potessero confermare la "leggenda" dei giganti di Magellano, di cui Pigafetta scrive nel suo resoconto del viaggio, e che Martìn del Barco Centenera, nel suo poema *Argentina y conquista del Rìo de la Plata*, pubblicato nel 1602[xvi], chiama "i giganti di Pancaldo".

Avrebbero potuto essere questi i "giganti" di cui si favoleggia essere all'origine del nome Patagones (piedi grandi), dato da Magellano alla gente incontrata su quella terra sconosciuta, chiamata, quindi, Patagonia.

Dopo alcuni giorni passati all'ancoraggio, facendo le opportune ricerche e rilevamenti con la lancia a vapore, il 4 febbraio la Cabo de Hornos salpò e in due giorni arrivò all'Isola degli Stati[xvii], dove Bove battezzò una grande rada col nome del presidente dell'Argentina, Roca, e quella vicina Umberto I, racchiuse tra i promontori di punta Brin e punta St.Bon (gli ammiragli fondatori della nuova marina militare italiana).



Piano nautico di Puerto Roca, secondo i rilievi del S.Ten. G. Roncagli,
da Expedición Austral Argentina: Informes preliminares presentados a S.S.E.E, G.Bove . B. Aires 1883.

Giacomo Bove battezzò tutti i rilievi montuosi dell'Isola degli Stati con nomi italiani, quali monte Italia, monte Genova, Acqui, Maranzana, Castel Romano, eccetera. C'è anche il monte Savona, sul crinale che unisce il monte Roma al monte Buenos Aires e, scalatolo insieme al prof. Lovisato (il geologo), riporterà: «la penosa ascensione fu compensata dal magnifico panorama che si gode dal monte Savona». Nel rapporto argentino, tuttavia, una sua nota dice che «a qualcuno potrebbe sembrare prolisso specificare tutti questi nuovi nomi, ma il fatto è dettato più dalla necessità di chiarire certe posizioni per motivi pratici che non dal desiderio di lasciare una traccia del passaggio della spedizione».

Nelle carte odierne dell'Isola degli Stati, tutti questi nomi non sono riportati; resta tuttavia che il monte più alto si chiama Montes Bove.

Mentre la Cabo de Hornos fronteggiava su quattro ancore a Puerto Roca un violentissimo temporale, a poche miglia di distanza il brigantino a palo Pactolus della Nuova Scozia rompeva le ancore e il 13 febbraio in un

attimo naufragava, frantumandosi sugli scogli di Porto Pactolus.[xviii] La Cabo de Hornos salvava gli undici uomini dell'equipaggio e Giacomo Bove nelle sue relazioni ribadisce la necessità di costruire un ricovero per i naufraghi ed erigere un faro sull'Isola degli Stati per aiutare i naviganti a posizionarsi sulla rotta verso il capo Horn, come già richiesto varie volte dal comandante Piedrabuena.

Bove rimarca come ogni spiaggia, scogliera o tratto di costa dell'Isola degli Stati sia segnata dai relitti delle navi naufragate e che, secondo le testimonianze di Piedrabuena, non meno di sei/sette bastimenti vi facciano naufragio ogni anno.[xix]

Dopo aver esplorato e carteggiato dettagliatamente l'Isola degli Stati, il 28 marzo salparono da Porto Cook diretti allo stretto di Magellano, ma furono presi da un forte cattivo tempo da Ovest - Sud Ovest, che spinse la corvetta tra le Malvine e il Rio Gallegos.

Arrivarono ad ancorare sotto il Capo delle Vergini solo il 15 aprile, e, dopo aver perso un'ancora, riuscirono ad entrare nello Stretto di Magellano e a dar fondo nella Baia di San Gregorio, dopo il Secondo Restringimento dello stretto.

Li' il Bove si rende conto che con la Cabo de Hornos non potrà fare tutte le esplorazioni e ricognizioni che si era proposto e, visto che il promesso cutter Patagones non si era reso disponibile, decise di recarsi a cavallo a Punta Arenas, sulla costa cilena, per noleggiarvi un'imbarcazione adatta allo scopo. La cavalcata di tre giorni fu tutt'altro che piacevole per il marinaio Bove, ma giunto a Punta Arenas riuscì a noleggiare una goletta, la San José. Nel frattempo si allestiva anche una spedizione terrestre che, con il tenente Roncagli e Ottolenghi, doveva compiere una ricognizione della costa tra Capo delle Vergini, all'entrata dello Stretto di Magellano, e il Rio di Santa Cruz per valutare la possibilità di impiantare fattorie in quei luoghi.

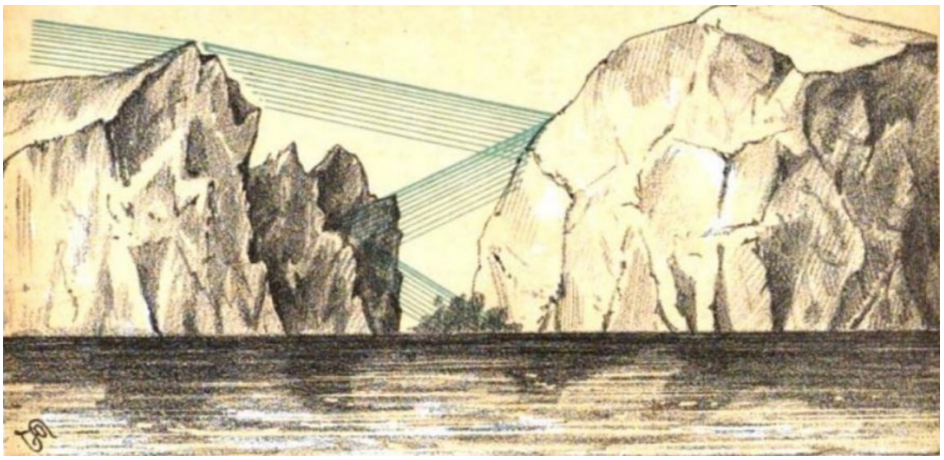
Il 1° maggio le spedizioni si divisero e il San José fece vela per il sud. Il tenente Roncagli invece proseguì la missione a piedi sulla costa verso nord, fino a Santa Cruz, prendendo accurati rilievi geografici che servirono a Bove per disegnare la mappa di quel tratto della costa patagonica; l'immagine di questa carta, firmata da Giacomo Bove, ma con il credito ai rilievi di Roncagli, si trova presso la Società Geografica Italiana.

Esplorando lo stretto di Magellano, Bove ritrova i luoghi della tragedia della prima colonia armata spagnola voluta da Pedro Sarmiento de Gamboa nel 1584, per ordine del re Filippo II, per bloccare il passaggio degli inglesi verso il Peru e il Cile: dei quattrocento sbarcati in quello che, da allora, é chiamato *Puerto del Hambre* (porto della fame) ne sopravvissero solo due.

Il geologo Lovisato avrebbe voluto tentare di scalare il monte Sarmiento, il più alto della zona, ma la stagione stava volgendo al freddo e le nevicate si susseguivano. In alcuni punti i canali si ricoprivano di ghiaccio che la goletta faticava a fendere.

Il giorno 11 maggio, nel Darwin Sound, la goletta incontra uno di quei piccoli furiosi uragani localizzati e improvvisi, tipici di quella zona, che vengono chiamati *Williwaw* dai balenieri, che sono generati dai venti catabatici, in discesa a precipizio dai picchi montani immediatamente sovrastanti il mare.[xx]

Il Bove ne fa uno schizzo, attribuendone le cause ai "rimbalzi" delle raffiche tra le scoscese pareti degli stretti canali.



Schizzo di Giacomo Bove delle cause di un Williwaw nei canali della Terra del Fuoco
da Expedición Austral Argentina: Informes preliminares presentados a S.S.E.E, G.Bove . B. Aires 1883

La spedizione entra del canale di Beagle e, esplorandolo e rilevandone i dettagli, arriva ad Ushuaia il 13 maggio, davanti a quella che allora era solo una missione inglese. Con la buona collaborazione dei missionari, la spedizione esplorò i dintorni; il 20 maggio ritornarono nel canale, dove Bove voleva fissare con accuratezza sul meridiano 68°40' la latitudine del confine tra Argentina e Cile.

La frontiera tra i due paesi è tuttavia rimasta contesa a lungo; l'attuale linea è stata stabilita solo nel 1998, con ancora qualche zona in contenzioso.

Nelle sue esplorazioni Bove acquistava dalle tribù locali le ossa dei loro morti a scopo antropologico, suscitando non poche perplessità tra molti membri del superstizioso equipaggio.

Il giorno 23, dopo una breve sosta all'isola di Navarino, ritorna a Ushuaia per ripartirne con un missionario inglese che voleva approfittare della spedizione per contattare un gruppo di indigeni Yagan in una parte finora inesplorata della costa.

Il 28 maggio entrano nella baia di Hammacaia (o Sloggett Bay) e vi si ancorano, rendendosi conto che i frangenti non permetteranno lo sbarco.

Il 31 il mare si fece però talmente burrascoso che la catena dell'ancora strappò la cubìa[xxi] e la prora della goletta cominciò a sfasciarsi; quindi fu deciso che l'unica soluzione era di aiutare la barca a passare i frangenti e ad arenarsi sulla spiaggia.

Schizzo di G. Bove del naufragio del San José a Sloggett Bay
da Expedición Austral Argentina: Informes preliminares presentados a S.S.E.E, G.Bove . B. Aires 1883

Così fu fortunosamente fatto: tutto l'equipaggio si salvò, ma la San José andò sfasciandosi rapidamente nei frangenti.

Si cercò di recuperare il massimo delle cose di bordo, coperte, viveri e strumentazione.

In questa temeraria azione si distinsero, riporta il Bove, l'assistente Reverdito e l'altro italiano, Antonio Corrado di Savona.

Riuscirono a recuperare parecchie cose e organizzarono una tenda, mentre la temperatura era dieci gradi sotto zero.

Il 5 giugno riuscirono con moltissime difficoltà a mettere in mare la sola imbarcazione sopravvissuta, una baleniera con cui sei uomini tentarono di tornare a remi a Ushuaia, dove arrivarono tre giorni dopo, con le mani piagate dal remo.

Appena si seppe del naufragio, il bastimento della missione, l'Allen Gardiner, si mise alla vela per andare a salvare i naufraghi.

Il giorno 11 giugno i naufraghi furono recuperati e dopo tre giorni arrivarono a Ushuaia.

Il 18 la spedizione dovette dividersi: Lovisato, Spegazzini ed i marinai andarono con l'Allen Gardiner a Punta Arenas, mentre Bove e l'assistente Reverdito continuarono le esplorazioni locali grazie alle imbarcazioni che la missione mise loro a disposizione.

Nell'ultima parte della sua relazione, Bove parla soprattutto delle sue ricerche sugli Yagan (o Jagan; anche Jamana)[xxii], una popolazione fuegina che ha analizzato abbastanza profondamente.

E qui ritroviamo la nostra canoa.

Canoa fuegina Yagan - Disegno di Giacomo Bove
(Archivio storico della Società Geografica Italiana), g.c.

Secondo quanto scrive Bove «le canoe sono piccoli schifi di scorza d'albero cucita assieme con pelle di foca o con giunchi. L'impeciatura vi è fatta con una specia di alga. La scorza si ricava dal faggio (Fagus betuloides) ed è tra i mesi di Ottobre e di Febbraio che essa viene distaccata. La lunghezza delle canoe varia ai 4 ai 6 metri e la larghezza da 70 a 90 centimetri.

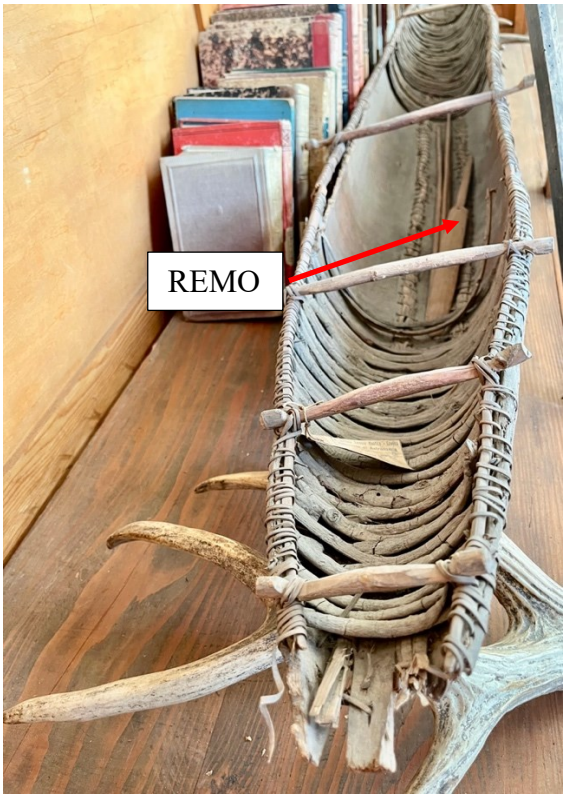
L'ossatura è formata da ramoscelli tagliati per metà e piegati ad arco. Al centro i ramoscelli sono coperti da lunghe striscie di scorza d'albero, coperte a loro volta da uno strato di terra sul quale è mantenuto acceso il fuoco, allorché la canoa è in uso.

Ad onta però della più accurata impeciatura, l'acqua entra in tanta quantità che uno è obbligato ad un continuo aggottamento. Esso viene fatto con secchietti pure di scorza d'albero.

Non è difficile, come dissi, incontrare sì meschini schifi fuori della vista d'ogni terra, inseguendo un branco di delfini, o tenendo dietro ad una balena ferita».

Aggiungerei che, dato il loro minimo pescaggio ed il fondo piatto, queste canoe riuscivano a navigare perfettamente tra le foreste di *kelp*, le gigantesche alghe che dal fondo del mare raggiungono la superficie; in questo gli Yagan erano aiutati dalla forma del remo, che poteva essere azionato in questi tratti di mare invasi dalle alghe.

La canoa Yagan tra i reperti di Giacomo Bove donati all'Istituto Nautico Leon Pancaldo, foto dell'autore.



Chiaramente, le corna di renna che la sostengono nella vetrina provengono dalla spedizione della Vega

Questa canoa è lunga soltanto 160 centimetri e sembrerebbe piccola, rispetto alle dimensioni fornite da Bove, per contenere un equipaggio; a Savona ne esistono altre tre, più piccole, sempre portate in Italia dalla spedizione di Bove.

Sono state scovate in questi giorni

Nel corso delle nostre ricerche, abbiamo trovato, su YouTube, un interessante documentario che racconta l'esperimento fatto dal professor Carlos Pedro Vairo, esperto in canoe e direttore del Museo Maritimo y del Presidio de Ushuaia e la sua équipe. Per un misterioso fenomeno di serendipity, il Professor Vairo, con il quale siamo entrati in corrispondenza, è originario di Vairo, un paesino del Piemonte vicino a San Marzanotto, che dista soltanto 40 chilometri circa da Maranzana, il paese di Giacomo Bove.

Dato che di queste canoe *non ne esiste più nessuna in attività*, hanno provato a ricostruirne una, utilizzando i metodi Yagan, come tramandato dalle descrizioni di alcuni antropologi.

Di seguito, il link per il documentario, in lingua spagnola con sottotitoli in inglese.

https://www.youtube.com/watch?v=j8kMGLiOsv0

I pezzi di corteccia che formavano la prora e la poppa, come si vedono nel documentario, o non erano previsti per questa imbarcazione o potrebbero essersi staccati e persi dalla "nostra" canoa, forse a causa dei trasporti e del tempo passato: teniamo conto che questa "barchetta" ha più di 130 anni ed è rimasta una delle poche originali esistenti (una nel museo di Santiago del Cile e una a Roma, al museo etnografico Luigi Pegorini, donata dal Duca degli Abruzzi nel 1896. Arrivato a Punta Arenas sull'incrociatore Cristoforo Colombo nell'estate del 1896, il Duca ricevette in dono la canoa di corteccia dalla Società di Mutuo Soccorso "Fratellanza Italiana" di quella città)[xxiii].

A Savona, oltre a quella di cui sopra, abbiamo scoperto[xxiv] che ne esistono altre tre, più piccole (circa 60/70 centimetri), conservate nel deposito di palazzo Pozzobonello con i reperti di Giacomo Bove donati dalla vedova al Museo di Storia Naturale che fu ospitato, fino al bombardamento aereo del 1942, nello stesso palazzo.

Una delle tre piccole canoe Yagan di palazzo Pozzobonello,
fotografia di Gabriele Boero

Nella sua relazione finale, Giacomo Bove descrive in dettaglio gli Yagan, i loro usi e costumi, compila un inizio di dizionario e racconta alcune curiosità.

Tra queste riporta una cosa stranissima e cioè la peculiare capacità dei loro stregoni, gli Iacumush, di poter nascondere oggetti acuminati, come frecce, coltelli, punte di lancia, eccetera nelle loro gole e poterli espellere nel corso dei loro riti di guarigione dei malati.

Bove racconta anche di come uno di questi riuscì a far sparire nella sua gola un grosso coltello da cucina e, accusato del furto dai missionari, lo risputasse il giorno dopo.

Nel libro di F. Ciciliot *Leon Pancaldo da Magellano a Buenos Aires*, *Savona 2012*, l'autore cita ancora il poema di Martìn del Barco Centenera, La *Argentina y conquista del Rìo de la Plata, Lisbona 1602* che racconta di Leon Pancaldo e del suo incontro con i giganti Patagoni "*Pancaldo fu il primo che li vide, / un genovese scaltro marinaio. / Uno di essi, diceva, si era messo / dentro la gola una freccia / molto lunga e siccome / la tirava fuori senza ferirsi, / il Pancaldo lo riteneva un mago".*

Il Bove si dilunga poi sui meriti dei missionari inglesi nel civilizzare gli indigeni per portarli alla fede cristiana e auspica che in pochi anni riescano ad evangelizzarli: lui si riferisce alla missione inglese, che ha incontrato a Ushuaia.

Ma il rovescio della medaglia è che fu soprattutto per l'azione dei missionari di Don Bosco, delle loro missioni e dei loro "orfanatrofi", che la cultura fuegina scomparve del tutto.[xxv]

Senza dimenticare le guerre di "civilizzazione" che il governo argentino scatenò contro gli indigeni della Patagonia.

La spedizione di Bove, non avendo più i mezzi per proseguire le ricerche (avrebbe voluto raggiungere l'Antartide), rientrò a Buenos Aires, dove il 6 ottobre 1882 ricevette una medaglia d'oro dal Presidente argentino; il giorno 8 ottobre 1882 la spedizione si imbarcò sul vapore Europa e rientrò in Italia.

La spedizione per Missiones-Paranà

In Italia, il 28 gennaio 1883 Giacomo Bove fu nominato membro onorario della Società Geografica Italiana, alla quale indirizzò 41 lettere, e il 2 luglio 1883 sposò nuovamente (civilmente) Luisa Bruzzone a Genova; il 3 settembre, ancora finanziato dal Governo argentino, ripartì con il piroscafo Sud America per Buenos Aires per una seconda spedizione.

Con il piroscafo Messaggero, messo a disposizione dal Lloyd Argentino, accompagnato questa volta da Carlo Lucchesi e Adamo Bossetti, due che da anni vivevano in quei luoghi e li conoscevano palmo a palmo, si addentrò su per il fiume Paranà per esplorare la zona di Missiones, un'area enorme compresa tra il fiume Iguazù a nord, il Paranà a ovest, il Paraguay a sud e il Pepiri-Guazu a est.

Il territorio, nella prima metà del 1600, era stato il teatro degli scontri tra le Missioni dei gesuiti spagnoli e i portoghesi, con i relativi massacri.

Bove e compagni visitarono vari fiumi e cascate, tra cui le Sete quedas (Sette cascate) dell'Iguazù, ancora più spettacolari delle odierne cascate dell'Iguazu. Ad ogni cascata, il Bove diede nomi di italiani, onorando le autorità della Marina e della società Geografica.[xxvi]

Tornarono poi a sud ovest. Percorsero il fiume Iguazù fino alle cascate Vittoria. Avevano esplorato non solo le "Missiones", ma l'Alto Paraguay, il corso dei fiumi Paranà, Iguazù, Itambe-Guazù e le province brasiliane del Guayrà e del Mato Grosso.

Il 10 gennaio 1884 Bove rientrò a Buenos Aires, dopo dieci mesi.

Nelle sue relazioni, Giacomo Bove magnificò questi territori, indicandoli come ottimi per insediamenti di coloni (intendendo italiani…); stranamente, però, in Italia la cosa non ebbe echi.

La seconda spedizione italo–argentina in Patagonia e Terra del Fuoco

Da Buenos Aires, a bordo del Valparaiso, ripartì il 29 gennaio 1884 per la Terra del Fuoco.

In questa spedizione fu accompagnato dalla moglie Luisa Bruzzone, dallo scrittore Edmondo De Amicis (che già si trovava in Sud America, invitato da un giornale argentino)[xxvii] e da Domingo Sarmiento, già presidente della repubblica argentina.

Intrapresero una nuova ricognizione alla Terra del Fuoco, con la goletta Cilote, comandata dal capitano Stone e dal guardiamarina Noguerra.

Nel febbraio 1884 era a Punta Arenas, il 21 febbraio a Ushuaia, risalendo poi la costa della Terra del Fuoco. Rivisitò anche l'Isola degli Stati, per controllare lo stato di avanzamento dei lavori per la costruzione del faro e del ricovero per naufraghi, restandone soddisfatto.

Da questa spedizione tornarono in Italia con 25 casse di materiale antropologico, etnografico, zoologico e botanico.

In una di queste casse dovevano trovarsi anche le "nostre" canoe.

La spedizione sul fiume Congo

L'ambizione di Giacomo Bove era sempre l'Antartide, ma le autorità italiane avevano gli occhi sull'Africa e sul Congo in particolare, così come le altre potenze europee.

Il cancelliere tedesco Bismark aveva organizzato una conferenza a Berlino (1884/85) per regolare il commercio nelle regioni dell'Africa Occidentale, paesi dei quali ogni nazione europea voleva la sua parte.

In pratica le nazioni europee si spartirono il territorio tra il Congo ed il Niger.

L'Italia si riservò la possibilità di installarsi sulle rive del Congo, mentre Leopoldo II, re del Belgio, diventava re del nuovo Stato Libero del Congo.

Pertanto, si chiese a Giacomo Bove di compiere una spedizione su quel fiume, per esplorarlo ed analizzare le eventuali possibilità di insediamenti coloniali italiani.

Bove partì il 2 dicembre 1885 da Liverpool per il Congo con il capitano di fanteria Fabrello ed il professor Stassano sul vapore Landana dell'African Steamship Company, benché lui non fosse contento di unirsi ad una spedizione inglese.

Costeggiando l'isola di Madera e scalando alle Canarie, arrivarono sulle coste della Sierra Leone; Bove, pur descrivendo la bellezza dei luoghi, definì il paese come il più malsano di tutta la costa occidentale dell'Africa.

Arrivarono il 17 dicembre nel porto di Banana, alla foce del fiume Congo.

Durante la stagione delle piogge, Bove e compagni risalirono il fiume fino a Matadi, compiendo osservazioni di carattere geografico e commerciale nel basso Congo; ripartiti da Matadi il 3 giugno, malgrado gli ostacoli posti dell'amministrazione inglese per organizzare la carovana, risalirono il Congo fino a Léopoldville (5 luglio) e poi sino alle cascate di Stanley, dove giunsero a metà agosto: qui lo Stassano dovette lasciare la spedizione, a causa di una malattia.

Bove rientrò in Italia nell'autunno, minato nel fisico da qualche malattia tropicale allora sconosciuta, e parecchio demoralizzato; il suo rapporto fu estremamente negativo. Ad un certo punto addirittura scrive: "In quanto ad una nostra emigrazione verso il Congo… non dico consigliarla ma il solo permetterlo mi sembrerebbe delitto".

Questa visione, ritenuta troppo pessimistica e disfattista se confrontata con quella di altri osservatori italiani, evidentemente interessati più di lui allo sfruttamento intensivo di quelle zone (come poi fece il Belgio), causò un raffreddamento nelle relazioni con il Bove, il quale, malato e forse depresso, decise di rassegnare le dimissioni dalla Marina. Fu assunto quale capitano d'armamento dalla compagnia di navigazione genovese La Veloce.

Questa compagnia era nata nel 1884 dalla liquidazione della famosissima compagnia di velieri di Giobatta Lavarello.[xxviii]

Giacomo Bove, però, stava sempre più male e a nulla servivano tutti i medici, le medicine e le cure che tentava; fu visto anche da uno psichiatra, Andrea Verga.

Dopo essersi recato inutilmente a cercare sollievo ai suoi dolori in uno stabilimento termale di Levico, allora nell'Impero Asburgico, il 7 agosto 1887 si fermò alla stazione di Verona e scese all'albergo Cola, in Riva San Domenico sull'Adige.

Il quotidiano di Verona, Arena, del 9 agosto 1887 esce con la notizia del suicidio di Giacomo Bove, riportata dal giovane cronista Emilio Salgàri[xxix] «eravamo già in macchina quando ci giunse la dolorosa notizia che il capitano Giacomo Bove, l'esploratore illustre del Polo Artico, ed ora Direttore della Navigazione Italiana a Genova, si è suicidato con un colpo di rivoltella nei pressi di Porto San Pancrazio». Salgari scrive che era affetto da una «nevrosi incurabile». E ci consegna un'immagine incisiva del luogo della tragedia: «un cappello bianco era appeso al gelso stesso sotto cui si suicidò».

Sulla stampa del tempo viene riportato: «fu diverse ore dopo, verso mezzogiorno, quando il sole spioveva a picco, che qualcuno si accorse. Un contadino che passò sui campi ad oriente dalla cascina Casetta fu attratto da una macchia chiara alla base dei filari di gelso. Si avvicinò incuriosito. E di colpo si fermò! Sgomento! Poi corse da dove era venuto per dare l'allarme. I primi ad accorrere furono due carabinieri a cavallo. Il contadino tornò con un medico, alcuni curiosi e il fattore a servizio del conte Pellegrini. Ben presto intorno al gelso macchiato di sangue si assiepò una dozzina di persone. Non fu difficile definire l'identità dell'uomo, né ricostruire i fatti che lo avevano condotto alla morte, dovuta inequivocabilmente a quel foro rosso sulla tempia destra. Anche a quest'uomo in tasca avevano trovato cinque lettere e due fotografie che ritraevano una donna giovane ed elegante, che portava una crocchia spessa come una fune sulla nuca.

Maschera funeraria in gesso di Giacomo Bove; tra i reperti conservati a Savona, palazzo Pozzobonello
Fotografia di Maria Teresa Scarrone, Museo Giacomo Bove – Maranzana, g.c.

L'ultima lettera delle cinque, aperta, indirizzata alla Pubblica sicurezza di Milano. La parola 'Milano', sulla busta, era stata però cancellata da due righe a matita e corretta con 'Verona'. Evidentemente c'era stato un cambio di programma. Uno dei carabinieri si sentì autorizzato ad esaminarne il contenuto lì sul posto. Lesse.

«Ringrazio Dio di avermi spinto al triste passo.

Meglio il Nulla che il Niente!»

Alla fine della lettera il carabiniere si imbatté in un post scriptum aggiunto a matita. Così recitava con tono sorprendentemente ironico, che lasciò ulteriormente di stucco i presenti: «aneddoto: quando ieri mattina andai a prendere la rivoltella da un armaiolo della città, mi disse: - Signore, con quest'arma ammazzerebbe un bove -. Fatalità! Ed io sono Bove».

Salgàri scrive dell'arrivo a Verona della vedova e delle solenni esequie; poi racconta di come la salma fu caricata sul treno per Genova, dove era stato stabilito di inumarla. Senonché, a Genova, la vedova apprese che la curia, a causa del suicidio, non concedeva né funerali religiosi, né sepoltura a Staglieno, come si era programmato.

Luisa Bove Bruzzone riportò pertanto la salma ad Acqui Terme, dove avvennero i funerali solenni; marcati però dall'assenza del clero e, soprattutto, del sindaco, l'avvocato Accusani, *leader* del partito clericale.

Finalmente, nel 1951, accompagnate da una delegazione di ufficiali della Marina (tra cui Durand de La Penne), le spoglie di Giacomo Bove furono traslate da Acqui al cimitero di Maranzana, dove riposano tutt'ora.[xxx]

La vedova, dopo uno sfortunato e brevissimo terzo matrimonio[xxxi], si ritirò e visse a Savona fino alla sua morte, il 29 febbraio 1937. Riuscì ad ottenere dal Comune che la via dove abitava prendesse il nome di Giacomo Bove; lei è sepolta nel cimitero di Valleggia, nella cappella del cognato Pasquario.

La lapide sulla tomba di Luisa Bruzzone, vedova Bove.
Cimitero di Valleggia, fotografia dell'autore

Sulla figura di Giacomo Bove sembra che sia scesa la nebbia di una *damnatio memoriae* che ha dell'incredibile: provate a chiedere a qualcuno chi fosse Giacomo Bove…

Eppure, così lo ricordava l'amico Edmondo De Amicis sulle pagine della Gazzetta del Popolo: «Al suo passaggio, le stazioni delle ferrovie erano affollate di studenti che gridavano il suo nome, nei vasti teatri migliaia di uditori pendevano commossi dalle sue labbra, nei banchetti cento calici cercavano il suo».

Giacomo Bove, casa museo Giacomo Bove, Maranzana, g.c.

[i] La casa è stata molto ristrutturata dopo l'acquisto da parte del Comune di Maranzana per poter ospitare per un certo periodo la scuola e, tuttora, il Municipio . All'ultimo piano è ospitato il Museo Giacomo Bove, molto ben organizzato.

[ii] RN Vedetta : prima nave da guerra con scafo in ferro ad essere costruita in Italia. Aveva l'elica ed era ancora armata a vela come un brigantino a palo. Era molto lenta. Finì la sua carriera ceduta (1903-1904) all'istituto Redenzione Garaventa di Genova.

[iii] L'ailanto o albero del paradiso, originario del Giappone, fu importato in quel tempo per nutrire i nuovi bachi: purtroppo si rivelò poi essere quell'infestante che oggi costituisce un serio problema al nostro ecosistema.

[iv] Un'altra missione in tal senso, privata, era stata portata avanti dall'esploratore – commerciante Giovanni Emilio Cerruti (da non confondere con il varazzino Giovanni Battista Cerruti, il famoso *re dei Sakai,* anche lui operante nel Borneo).

[v] Grazie alla direttrice della casa museo Giacomo Bove a Maranzana, Maria Teresa Scarrone.

[vi] Il Canale di Suez fu inaugurato il 17 novembre 1869: per l'occasione era stato richiesto a Giuseppe Verdi di comporre un'opera per inaugurare nello stesso tempo il nuovo teatro lirico del Cairo, ma Verdi ritardò e quella sera andò in scena Rigoletto. L'opera Aida, pensata per l'occasione, fu finita nel 1870, ma a causa della guerra franco-prussiana che impedì la spedizione dei costumi da Parigi, fu rappresentata al Cairo solo il 24 dicembre 1871.

[vii] La Washington (varata nel 1854 a Seyne-sur-mer per un armatore americano come piroscafo mercantile Helvetie) fu acquistata l'8 giugno 1860 dalla Marina Dittatoriale Siciliana per il trasporto di truppe garibaldine di rinforzo nell'impresa dei Mille. Fu la nave che il 9 novembre 1860 trasportò Garibaldi da Napoli a Caprera. Fu poi assorbita dalla Regia Marina Italiana nel 17 marzo 1861 che la utilizzò come nave oceanografica.

[viii] Nel libro-rapporto di Nordenskjöeld, *Il viaggio della Vega intorno ad Asia ed Europa,* Londra 1881, lo scienziato racconta nei dettagli l'organizzazione del viaggio, dalla scelta della nave a quella dell'equipaggio e delle provviste. Interessante l'ordinativo di patate dal sud Europa, che dovevano essere mature al punto giusto per prevenire lo scorbuto.

[ix] Questi cumuli di pietra sono chiamati *cairn,* dal gaelico-scozzese *càrn.* Sono usati come segnali di punti cospicui, quali confini, sepolture, "stazioni di posta", eccetera a seconda delle culture.

[x] Nel periodo in cui erano bloccati, il resto del mondo non aveva notizie; così il proprietario del New York Herald, James Gordon Bennett, pensò di sponsorizzare una spedizone artica della U.S. Navy. Pensava che, mentre cercavano un accesso al fantasticato Mare Polare via lo stretto di Bering, avrebbero potuto rintracciare la Vega e fornire quindi al suo giornale uno *scoop* mondiale, come quando aveva sponsorizzato il celebre viaggio di Stanley alla ricerca di Livingstone, in Africa Centrale (con il famosissimo e storicamente non provato "Il dottor Livingstone, suppongo…").
La Jeannette, invece di approfittare dell'estate per andare verso Wrangel Island, dove era pianificato di svernare, perse tempo andando verso la penisola dei Ciukchi per cercare la Vega; appreso che la stessa era già passata e partita, non fece in tempo ad arrivare dove previsto e rimase prigioniera del pack, che la stritolò. Il comandante De Long guidò i suoi uomini su delle piccole baleniere che a volte dovettero trascinare sul ghiaccio in una tragica marcia e navigazione verso le foci della Lena. Alla fine, dei trentadue dell'equipaggio, solo tredici si salvarono. Anche il comandante De Long perì.

[xi] Nel 1848 una prima Legione Ungherese si formò a Savona per combattere in difesa di Venezia; nel 1859 se ne formò un'altra a Genova e combatté con Garibaldi nei Cacciatori delle Alpi. Molti ungheresi seguirono la spedizione dei Mille, come Türr e Tükory, che morì nella conquista di Palermo. Dopo la Guerra d'Indipendenza, molti furono arruolati nell'esercito sabaudo.

[xii] La bambina viene indicata come "nobile"; non sono riuscito a trovare documentazione relativa al titolo di Contessa (De Borosegno o Börajegne) di cui si fregia Luisa Bruzzone sulla lapide nel cimitero di Valleggia.

[xiii] La comunicazione della morte al comune di Padova viene fatta da due testimoni definiti di professione *santese*, (sacrestano), il che farebbe pensare che Jaworka sia morto in un ospedale religioso.

[xiv] *Expediciòn austral argentina – Informes preliminares presentados a S.S. E.E. – G. Bove*, Buenos Aires 1882

[xv] *Patagonia – Terra del fuoco: rapporto del Tenente Giacomo Bove, capo della spedizione scientifica al Comitato centrale per le esplorazioni antartiche*, Genova 1883.

[xvi] Vedi: F. Ciciliot, *Leon Pancaldo da Magellano a Buenos Aires*, Savona 2012.

[xvii] Isola degli Stati: il nome fu dato dagli olandesi Willem Schouten e Jacob Le Maire, che la scoprirono il 25 dicembre del 1615; gli Stati (Staten) era il nome del Parlamento olandese della Repubblica delle Sette Province Unite. Lo stesso nome venne dato nel 1630 a quella che ora si chiama Staten Island a New York, quando l'insediamento olandese si chiamava New Amsterdam.

[xviii] Porto Pactolus : non chiaro se il veliero fosse così chiamato dalla località o se (forse più probabile) la località fosse poi chiamata così dal Bove a causa del naufragio. Il capitano salvato si chiamava W.L. Mac Lellan, troppo simile al Sir William Mac Lellan, il nome dato da Emilio Salgàri al "suo" capitano della Tonante, per non far pensare a una delle tante "*ispirazioni*" che le avventure narrate da Bove hanno dato allo scrittore, che vedeva nell'esploratore una specie di idealizzazione di se stesso.

[xix] A seguito della relazione di Bove, con decreto 29 settembre 1882, le due camere argentine decretarono di erigere sull'Isola degli Stati, a Capo S. Giovanni, un fanale di prima classe e fondare al fondo dello stesso porto uno stabilimento di soccorso per le navi naufragate o in avaria. (*Patagonia – Terra del Fuoco, cit*.)

[xx] In altre località con caratteristiche simili, questi piccoli uragani assumono nomi diversi: in Groenlandia si chiama *Piteraq*, in Alaska e nelle isole Aleutine *Squamish wind.*

[xxi] Cubìa : é l'apertura per il passaggio e lo scorrimento della catena dell'ancora nella parte prodiera della nave. Solitamente ve ne sono due, una a dritta e una a sinistra.

[xxii] Il popolo Yagan (o Jamana) era stato incontrato nel 1828 da FitzRoy, il capitano del Beagle, durante la prima crociera di esplorazione. Prese anche come ostaggi alcuni fuegini che intendeva civilizzare, portandoli a Londra. Il più famoso di essi, soprannominato Jemmy Button, fu poi riportato in Terra del Fuoco durante la seconda spedizione del Beagle, cui partecipò Charles Darwin. Il fuegino, tornato nella sua terra, abbandonò i vestiti e le abitudini inglesi per tornare alle sue origini.

[xxiii] Informazione cortesia di Loretta Paderni, Museo Luigi Pigorini, Roma.

[xxiv] Ritrovate, cercando tra le casse del deposito, grazie a Gabriele Boero e alla dirigente Marta Sperati.

[xxv] Un vescovo salesiano inviato da Don Bosco, Giuseppe Fagnano, si adoperò più di tutti in quest'opera.
Il Fagnano soleva aggregarsi a spedizioni esplorative militari o scientifiche allo scopo di meglio conoscere le popolazioni fuegine. Nel 1892 in una di queste esplorazioni condotta dal contrammiraglio Vicente Montes, suo ammiratore, venne scoperto un lago di circa 100 chilometri di lunghezza, cui fu dato il nome di lago Fagnano. Tra le altre attività, questo vescovo fu economo del collegio di Varazze.

[xxvi] Le cascate Sete Quedas sono state sommerse dal lago artificiale generato dalla diga di Itaipu, che alimenta la seconda più grande centrale idroelettrica del mondo.

[xxvii] Lo scrittore De Amicis raccontò in seguito nel libro *Sull'oceano* il suo viaggio del 1884 da Genova a Montevideo sul Nord America, un piroscafo carico di emigranti italiani. C'e' chi dice, tra l'altro, che il De Amicis possa aver preso spunto dalla "fuga" del piccolo Bove dal collegio di Genova per la storia *Dagli Appennini alle Ande*, inserita nel libro *Cuore*.

[xxviii] I soci, Matteo Bruzzo e i Marchesi Marcello Durazzo e Giacomo Filippo Durazzo Pallavicini – nell'assemblea del 24 aprile 1884 decisero la trasformazione della società nella compagnia di navigazione La Veloce, con capitale sociale di 15 milioni di lire. Bruzzo conserva la maggioranza azionaria sino alla morte, il 30 marzo 1896. Per molti anni fu l'unica società a capitale completamente italiano, anzi genovese.
Nel 1892 la società riceveva dal governo brasiliano il premio di centomila lire spettanti a quel vettore straniero di emigranti che avesse portato in Brasile almeno diecimila emigranti non assistiti.

[xxix] Emilio Salgàri (Verona 1862 – Torino 1911) sognava di essere Giacomo Bove. Non riuscì a terminare gli studi al Nautico di Venezia, millantando però il titolo di capitano, autoproclamandosi "lupo di mare". Attinse a piene mani dai diari e dai viaggi di Giacomo Bove le idee per i romanzi di avventure che scrisse.
Giacomo Bove era il suo alter-ego idealizzato. In un articolo su La Stampa del 2 settembre 2017, Marco Albino Ferrari parla dei "destini incrociati" tra il capitano e lo scrittore. Fino al punto che anche Salgàri si suicidò, facendo *seppuku* con un rasoio, alla giapponese.

[xxx] Bibliografia: P. Pisano, *Giacomo Bove. Un esploratore e un sentiero tra Verbano e Ossola*, Germignaga 2016.

[xxxi] Si sposò in terze nozze con il brillante avvocato romano Serafino Serafini, uomo però molto soggetto a violenti sbalzi d'umore, che probabilmente indicavano un problema comportamentale. Pochi giorni dopo la celebrazione del matrimonio religioso, Luisa Bruzzone lasciò in fretta la Capitale. Il marito, sconvolto e in preda a nuovi accessi d'ira, si uccise con una rivoltella. (Bibliografia: P. Pisano, *cit*).