

# INCONTRI E SCONTRI TRA NAVI GENOVESI E STATUNITENSIS: TRE EPISODI DELL 800

Giovanni Panella

## **Cultura materiale e memoria storica: le barche della Liguria**

Prima di entrare nel merito della conferenza odierna, vorrei illustrare quanto è stato fatto in Liguria in favore delle imbarcazioni tradizionali. La loro riscoperta è un fenomeno relativamente recente: fino a pochi anni fa tutte le “vecchie barche” e le “vecchie navi” venivano semplicemente demolite. A partire dagli anni Ottanta del Novecento, soprattutto in paesi come la Francia e gli Stati Uniti, si è sviluppato un movimento culturale che ha sottolineato l’importanza delle imbarcazioni tradizionali nella memoria storica di un paese: molte sono state quindi salvate e restaurate, mentre si organizzavano delle “Feste del Mare” che celebravano i diversi aspetti della storia marittima. La Liguria è una delle regioni italiane più sensibili a queste istanze: vorrei quindi accennare alle attività che, insieme a diverse associazioni liguri, svolgo nei confronti di alcune delle espressioni più caratteristiche della cultura materiale della nostra regione: i gozzi e la vela latina. I gozzi sono delle semplici imbarcazioni, delle unità minori, ma rappresentano anche dei manufatti raffinati dal punto di vista costruttivo e notevoli per l’adattamento delle loro forme alle condizioni dei nostri litorali. Tuttavia i gozzi tradizionali in legno, a differenza di quelli in vetroresina, richiedono una continua manutenzione e quindi in gran parte sono stati abbandonati sulle spiagge o demoliti. Da parte sua la vela latina, diffusa nei nostri mari dagli arabi a partire dal 7° secolo e che da allora ha accompagnato la storia del Mediterraneo, in Liguria era da tempo scomparsa. La sua particolare tecnica di manovra, piuttosto complessa, era stata ormai dimenticata: su qualche barca albero e antenna venivano mantenuti, ma con una mera funzione ornamentale. E’ quindi importante ricordare come, con il contributo di molti appassionati, negli ultimi anni in Liguria si siano restaurati decine di gozzi tradizionali, mentre si è riusciti a diffondere nuovamente la tecnica della “latina”. Questo risultato è stato raggiunto organizzando delle regate della vela latina, che hanno offerto un utilizzo ludico a imbarcazioni che erano nate come barche da lavoro. Oggi molti armatori dei gozzi liguri partecipano a incontri di vela latina che si svolgono in Italia e all’estero, classificandosi spesso ai primi posti. In questo caso si è quindi trattato di un’opera di **riscoperta** e di **salvataggio** di elementi della nostra tradizione marinara.

Non è però sufficiente guardare solo a casa nostra, perché la storia marittima è storia di rapporti, di influenze reciproche e di idee che vengono di lontano. E’ per questo che ho operato in prima persona per **importare** un’esperienza che si era sviluppata in area atlantica: l’”Atlantic Challenge”. E’ un’associazione internazionale, presente in una quindicina di stati, che si propone di fare cadere gli steccati oggi esistenti tra i vari sports del mare, per diffondere tra i giovani il cosiddetto “senso marino”, che comprende la vela, il remo, la navigazione, la manovra, insomma, tutte quelle abilità che, nel loro insieme, erano un tempo patrimonio comune degli uomini di mare. A Genova a partire dal 2004 ci siamo quindi inseriti nel circuito internazionale dell’”Atlantic Challenge” e abbiamo costruito una lancia di 12 metri, che è la copia autentica di una barca dei tempi di Nelson e porta un equipaggio di una dozzina di ragazzi. La lancia, finanziata da una sottoscrizione popolare che ha raccolto circa 30.000 Euro, è stata battezzata con un nome che ci è caro: “Creusa de mâ”. La sua costruzione ha visto una stretta collaborazione con gli Stati Uniti, perché è stata realizzata da giovani maestri d’ascia americani, coadiuvati da volontari genovesi. Se in tutto il mondo sono state finora varate una cinquantina di queste lance, “Creusa de mâ” è la prima costruita in Italia: non credo che ciò sia avvenuto per caso, perché tutto quello che attiene alla marineria e ai rapporti internazionali rappresenta l’essenza stessa della “genovesità”.

Se la riscoperta e il riuso dei vecchi gozzi a vela latina e la costruzione di “Creuza de mâ” hanno rappresentato dei notevoli successi, non voglio nascondere quello che considero, nonostante gli sforzi di tanti appassionati, un **insuccesso**. Dieci anni fa in Liguria si trovavano, ancora in discrete condizioni, sei leudi. Erano gli ultimi velieri da cabotaggio della Liguria, gli eredi dei tanti tipi di velieri che un tempo collegavano i nostri scali con quelli del Mediterraneo. Oggi questi leudi sono scomparsi: o sono stati demoliti come il *Lilina Madre* o sono diventati dei relitti come il *Felice Manin*, il *San Marco*, il *San’Agostino* e il *Ferdinando Bregante*. Sulla spiaggia di Sestri Levante rimane il *Nuovo Aiuto di Dio*, ma il suo scafo è ormai deteriorato.

\*\*\*

Il titolo della conferenza collega una serie di situazioni che hanno come comune denominatore i rapporti tra la marineria degli Stati Uniti e quella genovese o, più in generale, ligure. La loro scelta ha obbedito a criteri di casualità: l’incontro con un libro acquistato su una bancarella, o con un veliero scoperto dietro una banchina fuori mano. Se i primi due capitoli prendono vita attraverso l’incontro con dei reperti storici, quali una nave o un cannone, il terzo ha un’origine letteraria. Il filo conduttore che li lega è la volontà di mettere in rilievo aspetti poco noti della storia della Liguria sul mare.

”Incontri e scontri”, dunque, tra due marinerie che nel corso dell’Ottocento hanno qualcosa in comune, perché si presentano sui mari come delle realtà nuove, espressione di stati che si aprono per la prima volta agli oceani. All’inizio dell’800’ 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. Va però detto che sarà proprio contro la Gran Bretagna che la U.S. Navy verrà messa per la prima volta alla prova, nell’infelice guerra del 1812. Si può definire come nuova anche la Marina Sarda del “dopo 1815”, anche se eredita l’antica storia marinara di Genova, perché solo attraverso quest’annessione si aprirà ad orizzonti molto 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 mercantile e militare cresceranno d’importanza in modo parallelo, anche se l’ultimo terzo dell’800’ vedrà poi l’ “esplosione” della dimensione economica degli Stati Uniti. La dimostrazione che questi sono entrati nel novero delle Grandi Potenze, si avrà proprio con la guerra del 1898 contro la Spagna, un conflitto che si svolse tutto sul mare.

### **1- Influenze U.S.A. sulla Marina Sarda**

Il primo episodio ci riporta allo sviluppo della flotta sarda agli inizi dell’Ottocento. Dopo il 1815, la flotta mercantile del Regno di Sardegna vide un notevole sviluppo e questo fu accompagnato da un netto progresso della flotta militare. L’opera di ricostruzione di una nuova flotta sarda sarà portata avanti da un personaggio non comune: Giorgio Des Geneys. Dopo aver trasferito la base della flotta dal vecchio arsenale di Villafranca alla Darsena di Genova, egli mise subito in cantiere due unità di vecchio tipo, che però erano indispensabili per il pattugliamento delle coste contro i corsari barbareschi. Si trattava delle mezze galere *Beatrice* e *Liguria*, di cui uno splendido modello di cantiere è conservato nel Museo Tecnico Navale di La Spezia. Tali unità vanno ricordate perché rappresentano l’ultima evoluzione delle unità mosse dai remi, una storia che inizia con l’*Argo* di Ulisse e continua con le trireme greche e romane, per approdare ai dromoni bizantini e alle galere medioevali. Ma tali unità non erano sufficienti ed il Des Geneys nel 1817 mise in cantiere due moderne fregate da 60 cannoni, la *Maria Teresa* e la *Commercio di Genova*, per le quali ci si rifecce al disegno di un’unità statunitense: 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)

Oggi chi si trova a Boston ha l'opportunità di salire a bordo della fregata *USS Constitution*, che è ancor conservata in quell'arsenale. La nave, (a differenza della quasi coetanea *HMS Victory*) si trova in acqua ed una volta all'anno viene rimorchiata per il porto di Boston. La fregata è sempre considerata, come del resto la *HMS Victory*, un'unità in servizio. La *USS Constitution* merita una visita per tanti motivi ed uno di questi coglie in pieno l'espressione concreta del potere navale: si tratta infatti di un'unità che è la tipica rappresentante di una marina minore. Come le corazzate tascabili tedesche della II° GM della classe *Graf Spee* la fregata americana era fatta per soverchiare con la sua capacità di fuoco tutte le fregate del tempo e per sfuggire a tutte le navi di linea, grazie ad una velocità superiore. Questo spiega perché la nave sia servita da modello a quelle della Marina del Regno di Sardegna, che aveva esigenze simili. Va ricordato infine che la *USS Constitution*, come le fregate sarde, ha operato contro i corsari barbareschi di Tripoli.

## 2- Il cannone da 100 tonnellate e l'infelice destino del Cristòbal Colòn

Il secondo episodio, che viene richiamato attraverso l'opera di Benedetto Brin, ci ricorda quali sono stati gli sviluppi della Regia Marina nella seconda metà dell'Ottocento, un periodo che vede intrecciarsi strettamente l'evoluzione delle costruzioni navali e la nascita di una industria nazionale, un processo che fu quindi largamente sostenuto e finanziato dallo stato.

Ai tempi della battaglia di Lissa, per quanto riguardava le unità navali moderne l'Italia dipendeva ancora quasi totalmente dalle costruzioni estere. Pochi anni dopo il nostro paese, attraverso la visione di tecnici come Benedetto Brin seppe puntare tutte le sue carte sullo sviluppo tecnologico, allestendo navi rivoluzionarie per i loro tempi. Egli riteneva infatti che, proprio per la fragilità del sistema industriale italiano, non fosse opportuno accontentarsi di tecnologie ormai mature, ma occorresse impadronirsi di quelle più avanzate. Il primo episodio 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 erano armate con 4 enormi cannoni ad avancarica da 100 tonnellate e del calibro di 450 mm, forniti dalla società inglese Armstrong, armi che in quegli anni non avevano rivali in tutto il mondo. “Dal 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 U.S. Navy: “La sola *Duilio* potrebbe distruggere tutta la nostra flotta” (2) Quelle costruzioni ebbero poi un notevole impatto sull'evoluzione della struttura industriale del paese.

I pezzi da 100 tonnellate erano tanto potenti che, dopo averli fatti costruire per l'Italia, la Royal Navy volle che due di questi venissero montati anche a Gibilterra e due a Malta. Qui uno di questi cannoni è stato conservato a Fort Rinella, in una fortezza che presidia l'ingresso del Grand Harbour e che è stata trasformata in un museo.(3) L'opera di Benedetto Brin, divenuto nel frattempo Ministro della Marina, può considerarsi conclusa negli anni 90' quando si ebbe il primo successo di esportazione di unità militari italiane, gli incrociatori corazzati della classe *Garibaldi*, unità particolarmente riuscite nell'equilibrio delle loro caratteristiche. Di questi, quattro esemplari, per opera del proprietario dell'Ansaldo, il finanziere Ferdinando Maria Perrone vennero venduti all'Argentina. Due esemplari vennero poi venduti al Giappone, che li utilizzerà nel 1905 nella battaglia di Tsushima., mentre altri tre entrarono a far parte della Regia Marina.. Nel 1898 gli Stati Uniti, che si preparavano alla guerra contro la Spagna, fecero sforzi frenetici per acquistare una di queste unità, che fu invece attribuita alla Spagna.(4) Nel 1898 la migliore unità della flotta spagnola sarà quindi proprio l'incrociatore corazzato *Cristòbal Colòn*, costruito dai cantieri Ansaldo di Sestri Ponente. In quel periodo gli Stati Uniti avevano già la struttura produttiva più forte del mondo, ma

il loro strumento militare non era ancora adeguato alla dimensione economica, tanto che la guerra contro la Spagna mise in rilievo i limiti operativi della loro flotta. Per quanto riguarda invece il paese iberico, lo scontro con gli Stati Uniti ne sottolineerà la fragilità delle strutture politiche e militari, nonostante che la flotta spagnola, prima del conflitto, venisse giudicata dai circoli navali europei come di pari peso di quella statunitense.

“Il combattimento sostenuto dal *Cristòbal Colòn* davanti a Santiago di Cuba 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 ma, verso le 13.00 h 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 ed il *Brooklyn* e l'*Oregon* guadagnano terreno". Il *Cristòbal Colòn* viene rapidamente raggiunto ed affondato. Quella dell'ammiraglio Cervera è dunque una flotta in cui le navi non dispongono neppure di carbone di qualità; in cui, come scriveva l'ammiraglio mesi prima: "la nostra deficienza di attrezzi è tale che tre uomini sono caduti in mare, nel momento in cui si faceva il saluto "alla voce", in seguito alla rottura del passamano di coperta, del quale era stato richiesto il ricambio da cinquanta giorni".(5)

Un'unità simile ai *Garibaldi*, appartenente alla successiva classe *Pisa*, esiste ancora: è il *Giorgios Averoff* della marina ellenica, che viene conservato come nave-museo al Pireo.

### **3- Liguri in California, nelle pagine di Dana e di Stevenson**

Va precisato che lo sviluppo della costa nord-ovest degli Stati Uniti e del Canada rappresenta un fenomeno relativamente recente. Fino all'apertura della ferrovia trans-continentale nel 1869, questa è stata una delle zone più remote del mondo: le coste erano spopolate e persino l'esplorazione sistematica dei 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 "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 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 americano rimase una regione sottosviluppata, tanto che negli anni che intercorrono tra il 1830 e il 1840 solo 40 navi in tutto toccarono tali coste. (6)

Gli episodi che riguardano le presenze di liguri in California fanno riferimento a due testi che videro la luce alla distanza di circa mezzo secolo. Nel primo, "Due anni a prora", che risale al 1835 e che è considerato un classico della letteratura di mare, R. H. Dana commenta l'incontro con una nave genovese sulle coste della California. Mi sia consentito un inciso a proposito del titolo dell'opera: quello originale: "Two years before the mast" andrebbe tradotto con "Due anni davanti all'albero", per rendere meglio l'idea di 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. Infatti la zona davanti all'albero, la parte più scomoda e bagnata della nave, è sempre stata riservata ai semplici marinai, mentre gli ufficiali e i passeggeri di riguardo alloggiavano a poppa dove, se non per ragioni di servizio, i marinai non potevano neppure sostare. L'importanza di questa netta suddivisione dello spazio di bordo è dovuta al fatto che sui velieri questo era un merce preziosa: ce n'è stato sempre pochissimo a disposizione. Finita l'età della vela, i grandi transatlantici del 900'avranno una divisione in classi che segue lo schema "alto-basso" con la prima e la seconda classe alloggiata sui ponti più elevati e spaziosi e la terza classe, assiepata sotto i ponti, dalle parti della stiva. Che la nave, da sempre, riproduca ed

accentui un microcosmo sociale lo testimonia il termine inglese di “Posh”, che sta per: “snob” o “pieno di sussiego”. Ai tempi dell’Impero Britannico, il grande viaggio per mare era quello verso l’India, che attraversava l’Oceano Indiano su una rotta per paralleli. Lì il sole dardeggiava maggiormente un lato della nave, in tempi in cui l’aria condizionata era ancora da venire. Ed ecco che sui biglietti più costosi della società Peninsular & Oriental Lines appariva la sigla POSH e cioè: Port side Out, Starboard Home, che indicava come nel viaggio di andata si alloggiava sul lato sinistro della nave e al ritorno su quello destro, per disporre sempre di una cabina all’ombra. Nel 1833 R. H. Dana, studente di legge ad Harvard, si imbarca per ragioni di salute come marinaio semplice sul *Pilgrim*, un brigantino di Boston, che ha un equipaggio di una dozzina di uomini. Il *Pilgrim*, dopo 145 giorni di navigazione e il passaggio di Capo Horn raggiunge una delle coste che era allora tra le più selvagge e disabitate del Nord America: quella della California. Nomi come Monterey, Pueblo di los Angeles, Santa Barbara, San Francisco indicavano piccoli agglomerati di casette di adobe (mattoni d’argilla), abitati da poche centinaia di persone. Qui, visto che i porti sono inesistenti, le navi sono costrette ad ancorarsi in modo precario al largo delle spiagge. Per caricare l’unica merce prodotta dal paese, pelli grezze di bue, si utilizzano le lance di bordo, che debbono vedersela con i violenti frangenti che battono le spiagge.(7) Il giorno dell’arrivo a Santa Barbara appaiono 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 il vento nelle vele 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 passare a riva le ghie necessarie a tesare gli stralli e i patarazzi, altri si misero ad incatramare le sartie, gli amatigli, 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 usto 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.”(8). La bandiera che Dana non aveva riconosciuto, perché probabilmente non ne aveva mai vista una in vita sua, era quella sarda, una marineria che in quegli anni cominciava ad affacciarsi sulle coste del continente americano.

Cinquant'anni dopo, un altro spunto letterario sui rapporti intercorsi tra Genova e gli Stati Uniti si può trovare ne "Il relitto" un opera di Robert Luis Stevenson, che si stabilì a San Francisco prima di iniziare il viaggio che lo avrebbe portato nei Mari del Sud. Con un'annotazione autobiografica egli scrive: "Avevo un debole per i ghetti. E Little Italy era una delle mie mete abituali. Mi piaceva guardare da fuori i piccoli negozi di generi alimentari che parevano trasportati di peso da Genova o Napoli, con tanto di maccheroni, fiaschi di Chianti, ritratti di Garibaldi e caricature politiche a colori vivaci. Ma amavo anche entrar dentro e fare accese discussioni sugli intrighi politici della Signora Austria e della Signora Russia con qualche pescatore della baia ornato di orecchino".(9) Stevenson ci ricorda che a partire dagli anni 70' dell'Ottocento successive ondate di immigrazione italiana portarono centinaia di pescatori provenienti dai villaggi costieri vicino a Genova e a Napoli, fino a San Francisco: "Qui essi costruirono dei pescherecci nella tradizione della loro terra nativa, chiamati silanas dai pescatori ma più tardi conosciuti più diffusamente come "San Francisco's feluccas". La buona tenuta al mare di queste piccole imbarcazioni, armate con la vela latina, era particolarmente adatta per le acque burrascose della baia di San Francisco e contribuì al successo dei loro esperti armatori... Il primo ancoraggio di questa crescente flotta di feluccas fu l'India Dock, allo sbocco di Vallejo e Green Street. Qui, nel bacino interno di un piccolo molo rettangolare, la flotta divideva l'ormeggio con una varietà d'imbarcazioni maggiori. Dato che la pratica della fotografia muoveva allora i primi passi, ci sono pervenute poche immagini di questa banchina multi-uso, e tutte sono riprese abbastanza da lontano da oscurare la flotta peschereccia ammassata tra i pali dei moli. Solo a partire dal 1884, l'anno in cui la flotta fu trasferita nella banchina di proprietà statale, allo sbocco di Union e Greenwich Street, le pellicole fotografiche riporteranno le immagini familiari dei pescatori, ripresi in gruppo sulle loro barche mentre riparano le reti o fanno asciugare le reti.(10) Insomma, l'apporto dato alla città dalla comunità dei pescatori italiani non fu soltanto marinaresco: essi diedero vita anche ad uno dei luoghi più famosi del water-front di San Francisco: "Fisherman's Wharf", un sito che oggi è diventato un'importante attrazione turistica. (11). Le barche che i pescatori costruirono sulle coste del Pacifico erano simili a quelle che avevano lasciato in patria, quei gozzi a vela latina che sono una delle testimonianze più persistenti della cultura materiale del Mediterraneo. Oggi un testo di riferimento come "American Small Sailing Craft" di H. I. Chapelle (12) inserisce le "San Francisco's feluccas" tra le barche tipiche delle coste degli Stati Uniti, quelle che hanno contribuito a formarne la tradizione marinara. Ma che, anche allora, l'emigrazione presentasse dei risvolti problematici ce lo conferma il nome popolare dato a queste barche: "dago boats". Dago deriva da dagger, coltello. Si trattava quindi delle barche di quelli che avevano sempre a portata di mano il coltello: gli italiani. All'inizio della sua carriera sarà chiamato con questo epiteto spregiativo anche il figlio di uno dei pescatori del Fisherman Warf di San Francisco: si tratta di quel Joe Di Maggio che in America è entrato nell'epica della storia del base-ball, mentre da noi è conosciuto soprattutto come marito di Marilyn Monroe. Negli ultimi decenni le "feluccas" sono diventate il simbolo della colonia italo-americana di San Francisco, che ormai rappresenta una delle comunità meglio integrate di quella città: ne sono state costruite alcune copie che oggi accolgono i visitatori davanti all'ingresso del Maritime Museum del Fisherman Wharf. Alcune partecipano ai raduni e alle feste del mare che si svolgono in Europa, portando sempre in buona evidenza il tricolore, accanto alla loro "latina". Quella vela è il simbolo stesso della marineria del Mediterraneo che, dopo aver fatto il giro del mondo, torna a casa.

Note:

- 1) Giuseppe Marasco *Giorgio Mameli, il capitano delle mezze galere*, ed. Sabatelli, Genova, 1980, cit. pag. 17
- 2) AA.VV. *Storia della Marina*, Fabbri ed., Milano, 1978. vol. I° "Profili" cit. pag. 74
- 3) Mario Farrugia *Fort Rinella and its Armstrong 100 tons gun*, Heritage Books, Malta, 2004

- 4) Jeffery Michael Dorwart *A mongrel fleet: America buys a Navy to fight Spain, 1898* in "Warship International" N° 2. 1980 pag.129-155
- 5) Giovanni Panella *La guerra ispano americana del 1898*, in "Rivista Marittima",7-1998, pag77-90
- 6) Richard N. Ellis *On sheep drovers, prairie schooners and windjammes: the age of sail and America's western frontier* in "World Ship Review" N° 53 September 2008.
- 7) Giovanni Panella *Il pinco, veliero dei genovesi*, GMT, Genova, 2006
- 8) Richard Henry Dana *Due anni a prora* Edizioni per il club del libro, Milano, 1968, cit. pag. 168
- 9) Robert Louis Stevenson *Il relitto*, Giulio Einaudi ed.,Torino, 1991, cit. pag. 139.
- 10) John C. Muir *Tides of change. Fisherman's Wharf, 1870-1930* in "Sea Letter" n° 58 cit. pag.8.
- 11) Giovanni Panella *Lateen sail trough the Golden Gate* in "National Maritime Historical Society Sea History", Autumn 2002, pag. 32-35
- 12) Howard I. Chapelle *American Small Sailing Craft, their Design, Development and Construction* Norton & Company, New York, 1951.