

Il piroscafo dell'impresa dei Mille

Le ultime ore del Lombardo

La nave, acquistata in segreto da Garibaldi, affondò nel 1864 alle Tremiti. Ora gli abitanti delle isole si mobilitano in difesa del relitto, destinato a Caprera. «Fa parte della nostra storia»

Blu
Storie
di mare
e di uomini

FABIO POZZO

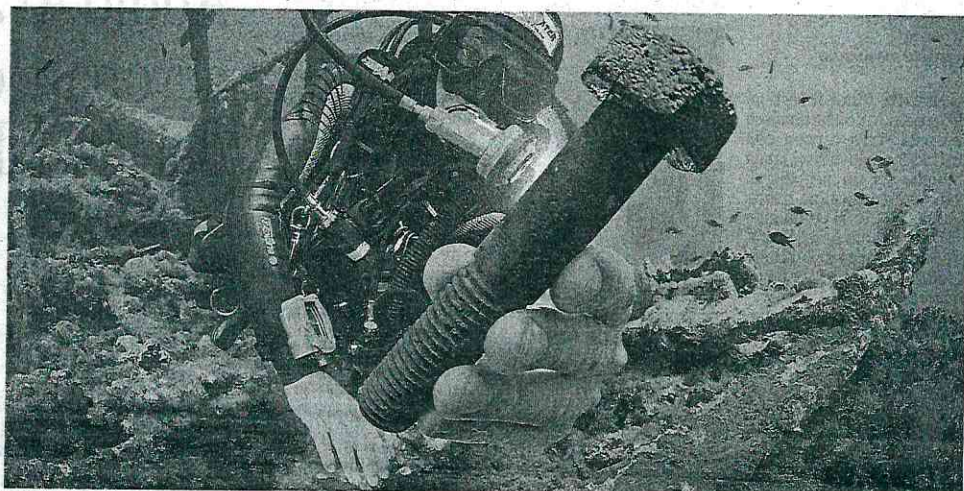
GIÙ LE MANI dal Lombardo, una delle due navi che, insieme al Piemonte, fece l'impresa dei Mille. A insorgere questa volta sono gli abitanti delle Tremiti, le isole a Nord del Gargano dove il piroscafo è affondato nella notte tra il 12 e il 13 marzo 1864.

L'allarme è scattato nei giorni scorsi, quando ha attraccato al molo dell'isola di San Domino un barcone dotato di una piccola gru e con tre uomini di equipaggio muniti di attrezzature per le immersioni. Uomini, si è detto in loco, che avevano la missione di recuperare ciò che resta della nave, poggiato sul fondale di Cala degli Inglesi, tra i 10 e i 25 metri, già ampiamente depredata nel corso degli anni, per portarne i pezzi a Caprera, nel museo dedicato a Giuseppe Garibaldi.

Una mobilitazione. Il sindaco ha scritto una lettera alla presidenza del Consiglio, che avrebbe autorizzato l'operazione. Il presidente del Parco nazionale del Gargano Stefano Pecorella ha promesso pressioni sul ministero dei Beni culturali. C'è stata anche una petizione, promossa dall'associazione Punto a Capo.

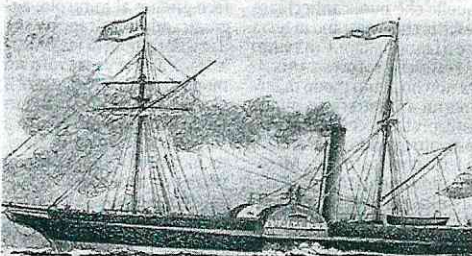
La minaccia non è rientrata, sub avrebbero in programma di tornare a maggio, dopo questo primo test esplorativo. «Il relitto fa parte delle Tremiti, della loro storia, della memoria dell'arcipelago e qui va conservato. Ciò che resta del Lombardo è davvero un punto di riferimento, anche per la facilità con cui si può raggiungere in immersione», dice Nicolò Carnimeo, presidente dell'associazione e per la promozione della storia del mare Vedetta del Mediterraneo di Giovinazzo e dell'Wwf Puglia. «C'era un progetto della Soprintendenza per salvaguardare i relitti pugliesi - rivela -, ma evidentemente non ha avuto corso».

La nave storica
Eroe dei Due mondi acqui-
stò il Lombardo - una nave in
ferro con propulsione a vapo-

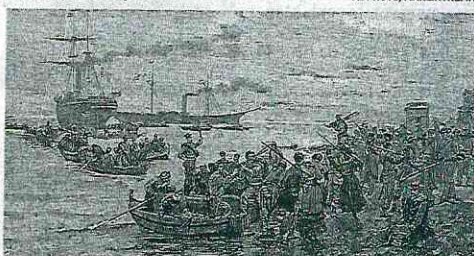


Un bullone dello scafo del piroscafo Lombardo: il relitto è stato per gran parte depredato

ADPHOTO/MARINTREMITI



Il Lombardo era una nave in ferro che dislocava 729 tonnellate



La partenza dei Mille, da Quarto. Sullo sfondo, il Lombardo

re; con due ruote a pale, ma dotata anche di vele quadre che dislocava 729 tonnellate con un atto segreto dalla Compagnia Rubattino, garanti del debito il re Vittorio Emanuele II e Camillo Benso Conte di Cavour.

Il piroscafo salpò da Quarto il 6 maggio 1860 al comando di Nino Bixio e in cinque giorni raggiunse Marsala dove

per primo inalberò il tricolore con lo stemma sabauda. Qui durante i combattimenti fu gravemente danneggiato e rimase semiaffondato sino a quando il successivo 11 luglio non venne recuperato e iscritto nella Marina da Guerra Sarda. L'arsenale di Palermo provvide a ripararlo, restaurarlo ed a rimetterlo a nuovo. Il 10 febbraio 1864

passò al comando del luogotenente di vascello Giuseppe Deista ed il 3 marzo lasciò Ancona carico di truppe destinate a Manfredonia e di detenuti per le isole Tremiti. Poi, la sua storia cade nell'oblio.

L'ultimo viaggio
Ricostruiamo, con Carnimeo, l'ultimo viaggio. È l'alba del 3 marzo 1864. Il luogotenente

scruta l'orizzonte, ma la luce stenta a farsi largo, dense nubi nere stanno ancora trattene le tenebre. A bordo ci sono anche una decina di cavalli, battono gli zoccoli, c'è frastuono, puzza di letame giù nella stiva. Il mare è formato, pensa Deista, ma partendo da Ancona e procedendo a Sud Ovest la nave prenderà le onde al giardinetto

(poppa) e scivolerà planando su di esse.

Dopo due ore di navigazione, una delle due macchine va in avaria, le vele servono appena a stabilizzare il bastimento. Deista se la prende con l'ufficiale di macchina, ma è lui l'unico responsabile. La nave non la conosce ancora, ne ha preso il comando solo da 23 giorni, esattamente il 10 febbraio.

Le Tremiti, dopo 14 ore di navigazione, iniziano a delinarsi all'orizzonte. Mancano ancora una trentina di miglia, il vento ha spazzato la brina e le Diomedee (così l'arcipelago in greco) sembrano più vicine. Anche il promontorio del Gargano ora appare netto, distinto, incombe con la sua sagoma marrone scuro.

Non è semplice mantenere la rotta, vento e corrente spingono a terra, ogni tanto bisogna virare a Nord, ed è allora che il Lombardo sussulta, le vele sbattono. Poi la notte arriva, veloce, inghiotte la nave. Alle undici di sera la luce del faro di San Domino è a meno di due miglia.

Deista cammina nervoso sul ponte. Ha consumato le carte a furia di guardarle. Decide di infilarsi nel canale tra San Domino e San Nicola, riddossarsi dal maestrale e ancorarsi sotto la fortezza. Ma la terra non si vede. Ora il Lombardo ha il mare di prua, cerca di risalirlo tenendo a dritta San Domino. L'obiettivo è scapolare Punta del Diavolo.

Il secondo motore cessa di battere. La sala macchine è una fornace. Gli uomini sfatti per lo sforzo si fermano, inebetiti. Il fragore delle onde si fa più vicino. Gli scogli. Poi lo schianto, come il rumore di una pala che raschia un badile. La chiglia è sulla secca.

Un'onda solleva il Lombardo, come un fuscillo, lo posa di lato. Uomini, cavalli, pentole, fucili, vettovaglie volano a dritta, si affastellano in una informe montagna. La nave è inclinata. L'orologio segna le 24.15 del 4 marzo.

L'agonia del piroscafo dura 15 lunghi giorni, da Manfredonia arrivano due unità, tutto si prova per liberarlo, persino a tirarlo con gli argani da terra, sino a che il mare non squassa la chiglia e lento e lento il bastimento scivola sul fondo. Così finisce la nave di Garibaldi, che oggi riposa nei fondali immacolati delle Tremiti.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

libri
Blu

QUANDO A MILANO I CARTELLI VIETAVANO
L'INGRESSO AD AMBULANTI E SPEDIZIONIERI

Negli Anni Sessanta in alcune società di Milano c'era davvero il cartello che vietava l'ingresso ai venditori ambulanti e agli spedizionieri. Lo ricorda Bruno Musso in un libro che racconta la sua storia familiare - i Grendi e i Musso, dall'omonimo gruppo di spedizioni all'Eridania - e tratteggia un affresco di Genova, del mondo del porto e dei porti, in definitiva d'Italia. Un racconto che parte dal 1828 e attraversa guerre, sfide imprenditoriali e sindacali, passioni e stagioni politiche. Appassionante i ricordi della battaglia delle banchine, territorio *comanche*, soprattutto perché ripercorsa a muso duro e senza sconti. Musso non nasconde sconfitte (tre volte in esilio, il Gruppo Grendi: alla Spezia, Savona, Massa Carrara) e vittorie, soprattutto tecnologiche; cita alleati e nemici, traditori e avversari cui va l'onore delle armi (Batini, il console dei camalli) e scatta una fotografia nitida di una «città ormai di periferia, di pensionati ed extracomunitari», che può tornare al centro del mondo solo attraverso il suo scalo.



Il cuore in porto
di Bruno Musso
Mursia
282 pagine, 16 euro



Alla deriva
di Steven Callahan
Baldini & Castoldi
304 paginer, 16 euro
Torna in libreria un classico del *survivalismo* sul mare. L'autore salpa nel 1982 dalle Canarie per Antigua con la sua vela, che affonda colpita forse da una balena. Nel battello di salvataggio va alla deriva per 76 giorni. Un'odissea incredibile.



Fra terra
e mare
di Joseph Conrad
Einaudi
250 pagine, 20 euro
Conrad colloca "Il compagno segreto" tra i suoi scritti più marinaireschi. È uno dei tre racconti del libro, che rievocano i suoi viaggi in Oriente; racconti in cui Giuseppe Sertoli (nella prefazione) legge una sorta di *coming out*.