

F. — CENNI INTORNO ALL'ULTIMO VIAGGIO
DELLA R. CORVETTA « VETTOR PISANI ».

Relazione di D. GIOVANNI DEI PRINCIPI DEL DRAGO.

(Con Carta).

Sullo scorcio del passato mese di aprile entrava nel porto militare di Napoli la R. Corvetta « Vettor Pisani » (comandante G. Palumbo), reduce dal suo viaggio triennale di circumnavigazione.

Queste note (1) hanno per iscopo di dare un'idea dei risultamenti scientifici ottenuti in quel viaggio al quale io ebbi la fortuna di prender parte, sì come ancora di far conoscere quale sia stato l'itinerario seguito percorrendo il globo, e soffermandosi anche in paesi poco frequentati.

La « Vettor Pisani », entrando in armamento il 1° marzo del 1882, si accingeva a fare la sua quarta grande *campagna*, l'ultima delle quali, terminata appena cinque mesi prima, diretta ai mari della Cina e del Giappone, era stata comandata da S. A. R. il Duca di Genova (2).

La « Vettor Pisani » è una corvetta in legno con batteria (3), di forme non ineleganti, che sta benissimo al mare con qualunque tempo, sebbene, anche col tempo buono, non sia velocissima: ha ottime qualità evolutive, e una superficie velica abbastanza estesa che la rende adatta a far lunghe navigazioni a vela, ciò che compensa la poca quantità di carbone che può imbarcare, tenuto conto specialmente che la macchina, di vecchio sistema, consuma molto.

L'armamento si compone di dieci cannoni Armstrong a retrocarica, del calibro di 12 centimetri, e di altri quattro o sei pezzi di minor calibro.

Lo Stato maggiore, imbarcato il 1° marzo 1882, si componeva di

(1) Una autorevole e distesa relazione è da sperare venga presto alla luce, essendone compilatori i luogotenenti Serra, Chierchia e Marcacci, rispettivamente per la parte navigazione, zoologia e idrografia. — L'autore di queste note, ove le forze gli bastino, si propone di riunire in un volume i suoi ricordi dei paesi visitati.

(2) La comandarono ne' due precedenti viaggi, che furono pure di circumnavigazione, i comandanti Lovera, De Negri ed Ansaldo.

(3) Fu varata a Venezia il 22 luglio del 1869.

16 ufficiali oltre il Comandante (1), e l'equipaggio contava circa 250 persone.

Scopi del viaggio erano: istruire il personale dello Stato maggiore; mostrare la bandiera nazionale all'estero; tutelare gl'interessi dei connazionali: a questi scopi generali il Ministero della Marina aggiunse due compiti speciali. Il primo di eseguire una raccolta della fauna marina, così in alto mare come sulle coste. A questo fine il luogotenente Chierchia fu inviato alla Stazione zoologica di Napoli, ove, durante alcuni mesi, ebbe dal prof. Dohrn, direttore di quell'Istituto, speciali istruzioni per la raccolta e conservazione degli animali. In ispecial modo studiò gli esseri che appartengono alle infime classi del regno animale, ai quali sono ora particolarmente rivolte le cure degli scienziati. Un locale in batteria, destinato a tali studi zoologici, conteneva una serie di boccali di ogni dimensione, reti di varie forme e grandezze, oltre a provviste di alcool e di acidi che servivano ad uccidere gli animali più delicati senza che perdessero la loro forma.

Il secondo compito della « Vettor Pisani » era duplice: trattavasi, cioè, di eseguire degli scandagli a grande profondità, prendendo e conservando dei *saggi di fondo*, e di far dei rilievi idrografici, ove sembrasse al Comandante che ciò potesse tornar utile ai naviganti e valesse a conservare all'Italia il posto che le compete tra le nazioni civilizzatrici ed operose. A conseguire il primo di questi intenti, vennero installati a bordo tre apparecchi da scandaglio, sistema Thompson, uno più grande, e due più piccoli, con parecchie migliaia di metri di fil d'acciajo, pesi e strumenti per raccogliere saggi di fondo; e ad ottenere il secondo furono imbarcati un teodolite, un tacheometro e un cleps, oltre a sestanti, bussole, cronometri, binocoli, stadie, album, registri, e quant' altro è necessario in simili circostanze. A questo servizio venne destinato il luogotenente Marcacci.

Il 26 marzo, compiuti i lavori d'installazione e fatte le prove della macchina e delle artiglierie, partendo da Venezia (vedi la Carta), si cominciò la navigazione nell'Adriatico, dirigendo verso Napoli, ove si giunse il 2 di aprile. In questo porto si rimase alcuni giorni per fare certi piccoli lavori

(1) Palumba cav. Giuseppe, capitano di fregata, *comandante* (promosso capitano di vascello).

Caniglia cav. Ruggiero, capitano di corvetta, *ufficiale in 2°* (promosso capitano di fregata).

Serra Enrico, Schiaffino Claudio, Chierchia Gaetano, Marcacci Cesare, *tenenti di vascello*.

Pescetto Ulrico, *sottotenente di vascello*.

Bertolini Giulio, Tozzoni Giuseppe, Pandolini Roberto, Pericoli Riccardo, Parenti Paolo, Cagni Umberto, *guardie marine* (promossi sottotenenti di vascello).

Milone Filippo, medico di 1ª classe, Boccolari Antonio medico di 2ª classe, Chiozzi Francesco Commissario di 1ª classe, Zuppaldi Carlo, capo-macchinista di 1ª classe.

—
alla nave, de' quali nella traversata si era sentito il bisogno, come ancora per imbarcare i materiali necessari ai lavori idrografici e zoologici.

Finalmente, il giorno 20 di aprile, giorno memorabile per tutti coloro che si trovavano a bordo, alle 2 pom., si levarono gli ormeggi che trattenevano la nave nel porto militare di Napoli e si uscì da quel ridente golfo, abbandonando così l'Italia che dovevamo rivedere solo tre anni dopo.

Da prima si diresse per la costa S.-E. della Sardegna cui s'avvistò la mattina del 23. Per forte vento di N.-O. si rinase cinque giorni innanzi a quella costa. Il giorno 30, avendo finalmente perduto di vista quell'ultimo lembo della nostra patria, si dirigeva verso le Isole Baleari, presso le quali, e precisamente 12 miglia al sud di Formentera, si fecero, durante una giornata, degli scandagli per determinare un banco accennato da carte e portolani francesi, ma la minima profondità trovata fu quella di m. 299, anzichè 27 qual è accennata. Questo lavoro, e quello degli scandagli di grande profondità (dei quali se ne fecero sette), nonchè le pesche pelagiche, che per la loro novità destavano l'attenzione di tutti, valsero a rompere la monotonia di quella navigazione, che fu la più lenta di quante altre poi le tennero dietro.

Si impiegarono difatti 18 giorni per giungere a Gibilterra. Anche in quella rada la permanenza fu abbastanza prolungata, sì da dar agio allo Stato maggiore di visitar quella piazza e la rocca tanto celebrata. Si poterono far anche delle escursioni nelle vicinanze, come ad Algeciras, a San Roque, nonchè, traversando lo stretto, visitar Tangeri, da dove pochi giorni prima era partito il Ministro italiano unitamente al Comandante della « Staffetta » in missione alla capitale (Marocco).

In quella rada ci colse una di quelle frequenti *buriane*, che, scendendo violentemente dalle alte montagne, maltratta i bastimenti, respingendoli al largo, con tanto maggior pericolo in quanto che il fondo sottomarino, seguendo la stessa china della montagna sovrastante, scende assai rapidamente e fa perdere le ancore, come appunto successe a noi. Dopo 12 giorni di porto, si lasciò Gibilterra il 20 maggio e s'intraprese la navigazione atlantica.

Al primo nostro affacciarsi nell'oceano non fummo ricevuti festosamente: incontrammo anzi un grosso mare di libeccio con vento e correnti dello stesso rombo, che ci contrastavano il cammino.

Poi s'ebbe vento meno forte, oscillante tra libeccio e maestro. Avvicinandosi alle Canarie, si ebbe calma con cielo sereno biancheggiante di piccoli cumuli, che correvano velocemente, indizio dell'aliseo.

Si fece rotta per le Canarie, anzichè a ponente di esse, allo scopo di praticare una serie di scandagli in una linea diversa da quelle già se-

guite da altri bastimenti, specialmente dalla nave inglese « Hydra » nel 1868.

Il 31 maggio ci si trovò non lungi dall'Isoletta Salvagges e dallo Scoglio Piton, e il giorno dopo si avvistò il superbo Picco di Teneriffa. La corrente avendoci portati più al S., si passò in mezzo alle due Isole di Palma e di Gomera. Da lungi si videro le ridenti coste di quelle isole e la città di Santa Cruz.

Il giorno seguente s'oltrepassò l'Isola del Ferro e, finalmente, a' 4 di giugno, per 27° 23' N. e 18° 45' O. G., si entrò definitivamente negli alisei. Sono questi i venti che gl'Inglesi chiamano « venti del commercio » rammentandone l'utilità, e ai quali altre volte danno, per vezzo, il nome di « venti delle dame » per la facilità del navigare con essi. Un po' amaramente si soleva dire a bordo, che per la « Vettor Pisani » erano piuttosto i venti gentili che i venti utili, giacchè se calma e piacevole fu la navigazione, non fu certo altrettanto veloce.

Il giorno 9 giugno si scoprirono le prime isole dell'Arcipelago del Capo Verde, che si avvistarono con tutta esattezza, avendo nei giorni precedenti tenuto conto di uno scarto quotidiano di 15 a 30 miglia verso l'O. dovuto alla corrente. In questa navigazione ci accompagnarono le procellarie, che seguivano il bastimento nutrendosi degli avanzi gettati in mare; s'incontrò qualche sargasso ed un grosso tronco d'abete del nord, che fu issato a bordo e trovato ripieno di organismi minuti, i quali furono un vero bottino per la raccolta zoologica. All'11 pom. del 10 giugno si diede fondo a Porto Grande di S. Vincenzo, di cui è guida all'entrata l'Isoletta degli Uccelli, avente in cima un edificio bianco, ove si doveva impiantare un fanale.

Porto Grande, più comunemente chiamato S. Vincenzo di Capo Verde, che è il nome dell'isola nella quale si trova, gode di una prosperità sempre crescente. Vi fanno scalo la maggior parte dei vapori postali, che dall'Europa si conducono nell'America del Sud. Mensilmente vi approdano da 70 a 80 vapori. Le navi a vela vi portano le provviste di carbone. Noi vi trovammo sei o sette velieri italiani. La rada è sicura e spaziosa: alle volte l'aliseo, che s'insacca tra i monti, soffia violento e produce una risacca che annoia i bastimenti, dando loro un continuo *rolla*. L'aspetto della costa è arido, e le vette vulcaniche e acuminate dei monti circostanti sono oscure e malinconiche, mentre verso il centro della città le numerose casette a un piano riescono a dare una nota meno triste al paesaggio. L'agricoltura vi è difficile per la mancanza assoluta d'acqua, che vien portata in cisterne dalla vicina Isola di S. Antonio. Probabilmente, attesa la importanza sempre crescente di S. Vincenzo, sarà quivi trasportata la sede del Governo dell'arcipelago, che ora trovasi nella maggiore Isola di S. Jago.

Vi è un Alcalde, un capitano di porto e un presidio di cento uomini. Conta circa 5000 abitanti, fra i quali qualche Italiano tiene negozi e trattorie. Con patriottica soddisfazione abbiamo visto imposto ad una delle vie della città il nome dell'italiano Antonio da Noli, che, nel 1450, al servizio del Portogallo, scoperse quelle isole.

Il 14 giugno, al tramonto, si lasciò l'arcipelago facendo subito le vele, avendo l'aliseo ben teso. In questa navigazione si dovettero tralasciare gli scandagli, perchè ordini ricevuti a S. Vincenzo obbligavano il Comandante a proseguire più rapidamente che fosse possibile verso Montevideo. Si dovette perciò utilizzare nel miglior modo il combustibile che si aveva per ajutare le vele quando il vento non era favorevole.

Nei primi tre o quattro giorni avemmo l'aliseo fresco; poi delle calmate e delle brezze oscillanti fra N. ed E., finchè, il 18 giugno, potemmo dire di esser giunti nella zona della calma per $9^{\circ} 47' N.$ e $26^{\circ} 5' O. G.$, coi caratteristici piovaschi e con mare lungo di scirocco. Si proseguì con la sola macchina, favoriti pure dalla corrente equatoriale, che ci trasportava da 20 a 30 miglia al giorno. Finalmente, il 27, si tagliò la linea in $28^{\circ} O. G.$ Oltrepassato l'equatore, l'aliseo andò rinfrescando e girando favorevolmente, cioè venendo da E.

Pel consumo che del carbone si era fatto fin qui, fu mestieri farne novella provvista a Pernambuco, nella cui rada si dette fondo a' 4 di luglio. La sera antecedente si era già avvistata la costa, di non facile riconoscimento, specie in sul tramonto, quando il sole si nasconde al di dietro, lasciando male illuminata la terra. Riuscendo troppo incomodo l'imbarco del carbone in rada, si salpò tosto, e, colla direzione di un pilota locale, si entrò nel comodissimo porto formato dalla scogliera naturale chiamata *recife* in portoghese, col qual nome è pure designata quella parte di Pernambuco che guarda verso il mare, mentre le altre due più interne hanno nome S. Antonio e Boa Vista. Ammirevoli sono i dintorni di Pernambuco e di facile accesso mediante *trams* a vapore, che menano a Olinda e a Camarajibe.

Dovendo il nostro soggiorno in Pernambuco prolungarsi alquanto, a causa di una riparazione alla macchina, si adoperò quel tempo nel rilevare il piano della costa e del porto, la cui idrografia era alquanto antica. Si determinarono per tal modo con maggior precisione, quanto alla positura e alla profondità, alcuni bassifondi che richieggono precauzioni per le navi di una certa pescagione. Il tempo, perennemente cattivo, rese non poco malagevole il fatto lavoro, che nondimeno, riuscì compiuto in ogni sua parte.

In quelle acque notammo le curiose imbarcazioni dei pescatori: pic-

cole zattere fatte di tronchi un po' curvi sulla prora, con una sola vela grande e leggera, la quale viene continuamente inumidita onde divenga più consistente.

Si partì da Pernambuco per Rio Janeiro a' 26 di luglio, facendo rotta per allontanarci dalla costa, e, poi, stringere l'aliseo di S.-E. con *mure* a sinistra. Il 30 luglio si fece uno scandaglio per 14° 2' 32" lat. S. e 36° 40' 15" O G., cioè a 5 miglia circa a levante dell'estremo S. del banco Royal Charlotte (che ha un fondo da' 40 a' 103 m.): il fondo trovato fu di 2688 m.

Il 1° agosto si avvistò il piccolo gruppo delle Abrolhos e si passò fra esse e il continente allo scopo di fare un *dragaggio*, che dette un importante risultato per la zoologia.

All'altezza di Capo Frio, il 10 agosto, si fecero degli scandagli per accertare la posizione del Banco Garibaldi (rinvenuto dalla Corvetta di questo nome nel 1874), la cui esistenza è negata dal portolano francese. Le nostre ricerche, del resto, per mancanza di tempo, furono troppo ristrette e non ci fu possibile concluder nulla, salvo la certezza che la posizione di quell'alto fondo non fosse riportata con esattezza sulle carte.

Giungemmo il mattino seguente a Rio de Janeiro: nella notte, dal fanale dell'Isola Raya, nonchè dal riflesso dei lumi della città sopra il cielo vaporoso, avevamo avuto facile guida all'ingresso del golfo.

La permanenza di soli 25 giorni nella capitale brasilera, fu troppo breve per esaminare le bellezze naturali de' dintorni e visitare quel focolare della intelligenza, che, dietro l'ispirazione di quel dotto sovrano, è divenuta la moderna Rio. Botafogo, il sobborgo elegante; il giardino botanico col celeberrimo viale di palme imperiali; il Corcovado, con un panorama che è forse il più bello del mondo; S. Teresa, alla quale si accede con una ferrovia funicolare; Nichteroy; la Cascata di Tijuca; Petropolis; le *fazendas* di S. Anna e dell'Alianza, sulla ferrovia Pedro II, furono occasione a bellissime passeggiate ed escursioni: l'esposizione etnografica coi Botocudos (indigeni dell'interno), l'osservatorio astronomico, l'Università, specialmente la Facoltà di medicina, la scuola d'arti e mestieri, l'ospedale Pedro II, il manicomio ed altri ancora furono gli Istituti da noi visitati con somma ammirazione verso quella nazione intelligentissima.

Il giorno che seguì il nostro arrivo a Rio, tutto lo Stato maggiore fu presentato a Corte, e, qualche giorno dopo, S. M. l'Imperatore ci onorò a bordo con una visita, che fu una vera ed intelligente ispezione di tutta la nave, prendendo particolar interesse all'installazione degli scandagli e alle raccolte zoologiche fin allora fatte.

Il 20 di agosto il Comandante ebbe invito di assistere alle funzioni della

prima pietra di uno spedale italiano da erigersi, con fondi raccolti per sottoscrizione, nella nostra Colonia, che porterà il nome del generale Garibaldi.

A' 4 di settembre lasciammo quell'amenissimo golfo dirigendoci al Rio della Plata. Due giorni dopo la nostra partenza, ebbimo a sopportare un *pampero*, che è il vento caratteristico di queste regioni (nasce nelle *pampas* platensi), e, di solito, salta da tramontana a scirocco con alzamento di barometro. La temperatura in quei due giorni fu piuttosto fresca, fenomeno che discorda con la descrizione che vien data comunemente di quel vento, nella quale si accenna sempre ad un calore afoso. Egualmente non ci fu dato osservare quei filamenti simili a ragnateli che volano per l'aria, dei quali pure si parla come segno particolare del *pampero*.

Il 15 settembre si era in vista del Capo S. Maria, con le tre vette caratteristiche del Monte Chasalote situato un poco al N., e verso sera s'imboccò il Rio della Plata, lasciando dietro i *cutters* di alcuni piloti che offrivano il loro servizio. Nelle prime ore antimeridiane, a notte ancora oscura, si dette fondo. La Rada di Montevideo non è da vero piacevole per una nave come la nostra, che pesca m. 5 60, giacchè conviene star lontano dalla calata. Di più c'è sempre da aspettare il brusco sopravvenire del *pampero*, che, alle volte, impedisce a chi si trova in terra di tornare a bordo. Noi ci servimmo di un *cutter*, che ci permise di non sospendere mai la comunicazione con la terra.

Il profilo della terra, veduto da bordo, è uniforme, ma pur sempre grandioso a cagione della illimitata pianura (*pampa*) che al di là, ove l'occhio non può correre, s'indovina non chiusa da monti, ma dai vapori dell'orizzonte. Solo presso la città, una montagnuola chiamata per antonomasia « el Cerro » (la Collina), rompe la linea della terra. La città è assai graziosa e civettuola; ma la troviamo poco animata.

Assai più vivace e più grande è la vicina Buenos Aires (dodici ore di battello a vapore), che assomma non piccola parte del movimento commerciale della sua consorella. In quei giorni si festeggiava la fondazione della nuova città, La Plata, destinata ad essere il capoluogo della Provincia di Buenos Aires, mentre la capitale della Repubblica formerà un territorio autonomo come Washington.

Ma ritorniamo a Montevideo. Il piccolo commercio è tenuto, nella capitale della Banda Orientale, in massima parte da Italiani. Questi fino a poco tempo fa, erano quasi tutti liguri: vi si aggiungono ora calabresi, siciliani e napolitani: tutte le industrie marittime ed affini sono esclusivamente in mano agl'Italiani. Sebbene la quasi totalità della colonia sia gente povera, o a pena agiata, pur tuttavia un principio di cultura nazionale già comincia a spuntare. Appunto in quel tempo le scuole italiane erano ispe-

zionate, a cura del nostro Governo, dal comm. Leopoldo Marengo. A ver dire, le nostre colonie nell'America spagnuola non hanno, come quelle di altre nazioni, un carattere nazionale ben definito, e di ciò va incolpato lo spirito di individualismo, che non permise a quegli emigrati di esser molto solidali fra loro, sì come ancora la facilità di apprendere la lingua spagnuola, che aiuta lo assimilamento con i possessori del suolo e l'affievolimento dello spirito nazionale. Del resto, essi vengono a cercarvi il pane giorno per giorno, o a nascondere un passato non confessabile: di rado a speculare sopra una fortuna già incominciata, come fanno Inglesi, Tedeschi e Francesi.

Da Montevideo, essendosi già raccolta una non indifferente quantità di materiale nella pesca pelagica, s'inballarono alcune casse per una prima spedizione in Italia. Il risulamento ottenuto aveva superato l'aspettazione, e nessuno scienziato al mondo ebbe avanti a sé una collezione così importante, quale il prof. Dorn; della Stazione zoologica di Napoli, al ricevere l'invio fatto dalla « Vettor Pisani ». Non mai, sin allora, eransi potuti conservare, come se fossero vivi, quei delicatissimi organismi, noti solo per i disegni che se ne hanno agli scienziati che non viaggiarono mai in alto mare. Così si spedirono, in boccaletti, *physalia*, *hydromeduses*, *porpita*, *radiolarie*, *glaucus*, *vetella*, *siphonophora*, *ophiurides*, *caprella*, *hydroids*, e tanti di quei piccoli organismi che formano l'*Auftrieb* (1) delle pesche pelagiche, come: *salpe*, *copepodes*, *isopodes*, *palaemones*, *protozoa*, *amphipodes*, *janthina*. Certo, la marina regia ha ben meritato della scienza zoologica nelle persone del comandante Palumbo e del luogotenente Chierchia.

Agli 11 di ottobre, nelle ore antimeridiane, provvisti interamente di viveri e di tutti gli accessori di vestiario utili al marinaio che va incontro a tempi freddi ed umidi, si lasciò il Rio della Plata, dirigendo verso il Canale di Magellano.

Si ripresero gli scandagli e si ebbero sempre piccole profondità inferiori ai 100 m. Gran parte dell'oceano, a levante dell'estremità meridionale dell'America, è quasi un prolungamento del continente che, probabilmente, si solleverà con l'andar de' secoli ed emergerà dalle acque.

La pesca pelagica mostrò essere questa regione povera di vita animale (2). La sera de' 19 fummo accompagnati da una coppia di balene, i cui gettiti arrivavano fin quasi a bordo, tramandando il loro odore tutt'altro che gradevole.

Il tempo fu variabile e non sempre sorridente, in ispecie al nostro

(1) *Auftrieb* è parola usata dai naturalisti tedeschi per indicare l'insieme di corpuscoli viventi nelle acque.

(2) Per i risultati zoologici ottenuti da Montevideo sino al Callao v. CHIERCHIA, *Raccolte zoologiche della « Vettor Pisani »* nella *Rivista Marittima* del novembre 1884.

presentarci all'imboccatura dello Stretto. Fu nel pomeriggio de' 26 che ci trovammo al Capo delle Vergini: si avvistò il Monte Dinero, e, poco dopo, il Capo Espiritu Santo (nella Terra del Fuoco); quindi si diresse per Punta Dungenes, ove, lottando aspramente con la corrente e col vento di prua, si poté dar fondo quella sera al cader della notte. Si passò la dimane involti in continui turbini di nebbia e nevischio: si sghindarono gli alberetti e si ricalarono gli alberi di gabbia ed i pennoni. La macchina, questa volta, doveva servire da sola. Come son cambiate le condizioni della navigazione dai tempi del Magellano, del Lonisa, del Drake, del Sarmiento, del Byron, del Bougainville e di Antonio de Cordoba, allorchando quegli arditi navigatori, con equipaggi rivoltosi, con viveri avariati, lottando contro l'ignoto, si avventuravano in quegli angusti passaggi poco o punto idrografati, bordeggiando, con venti furiosi di prua, fra pericoli mezzo nascosti dalle continue nebbie!

A' 28 di ottobre lasciammo l'ancoraggio di Punta Dungenes, percorrendo con una velocità poco inferiore alle dieci miglia un primo tratto del canale di Magellano, cioè le 100 miglia che corrono fra Capo delle Vergini e Punta Arenas.

Colà sostammo 6 giorni per rifornirci di carbone. Avemmo così agio di osservare da vicino quella colonia cilena, che, impiantata arditamente in quelle remote regioni, sembra destinata ad un avvenire non infelice, la coltura dei foraggi e l'allevamento del bestiame assicurandole una vita indipendente, ed essendole di non piccolo giovamento il commercio coi Patagoni, che scendono una volta all'anno ad approvviggionarsi di oggetti europei, dando in cambio pelli di guanaco, di struzzo, di leoni d'America e simiglianti. Di più, il passaggio continuo dei postali inglesi e tedeschi, che, nel traffico tra il Cile e l'Europa, sostano qualche ora in quell'ancoraggio pel carbone, è arra di futuro progresso per Punta Arenas, sì che dee presagirsi che ormai ad essa non toccherà più l'infelice sorte di quella colonia che il Sarmiento tentò di fondare tre secoli or sono, e della quale il nome di Porto Famine, imposto ad un ancoraggio non lungi da Punta Arenas, rammenta la miseranda fine. Noi acquistammo colà eziandio pelli di lontra, di foca, armi ed implementi di fuegini, roba colà portata dai *loberos* (cacciatori di foche e di balene).

Era allora un insolito movimento per l'arrivo di alcuni astronomi di varie nazioni (francesi, tedeschi e brasilieri) che impiantavano degli osservatori temporanei a fine di osservare il passaggio di Venere sul sole, che doveva avvenire il 6 decembre.

Da questo momento incomincia una navigazione che il marinaio, il

touriste, o lo scienziato, che abbia viaggiato tutto il globo, porrà sempre fra le più geniali, per la sicurezza e l'abbondanza degli ancoraggi, l'incantevole bellezza dei luoghi e la ricca messe d'osservazioni e di raccolte naturali che quei luoghi reconditi offrono al viaggiatore.

La ristrettezza di queste note mi vieta di narrar particolareggiatamente questa parte del nostro viaggio. Mi contenterò dunque di nominare gli ancoraggi che sono, oltre Dungenes e Punta Arenas già nominati, S. Nicolas Bay, Fortescue, Guirrior, Churruca nel Canale di Magellano (28 ottobre — 8 novembre); Isthmus Bay, Puerto Bueno, Molineux, Eden Bay nei canali tra il continente patagone e le isole che gli stanno di contro. (11-18 novembre). A diverse riprese, tanto nel Canale di Magellano (a Fortescue), quanto nei canali di Patagonia (in Smith Channel ed in Eden Bay), cioè in punti distanti fra loro 400 miglia, avemmo la fortuna d'incontrare degli indigeni (*Chonos*?) che, vivevano allo stato nomade in famiglie da 6 a 10 persone pigiate in una canoa. Donammo loro dei vestiti vecchi, del tabacco e delle gallette; ed eglino ci diedero in cambio frecce ed arponi d'osso e pelli di lontra e di foca. Solo a grande stento ci fu possibili fotografarne qualcuno.

Eden Bay fu l'ultimo ancoraggio nei canali di Patagonia. Partiti di lì ci trovammo nel Golfo di Peñas, cioè nel mare aperto, che dovevamo traversare per un centinaio di miglia prima di riprendere la navigazione in mezzo alle isole più a settentrione. Guardando la carta di quelle regioni, si vede che la serie de' canali tra la costa patagonica e le isole laterali, che al mezzogiorno comincia al canale di Magellano, e termina a settentrione al golfo d'Ancud, viene interrotta, al golfo di Peñas, dalle Penisole Taytao e di Tres Montes, le quali si protendono verso l'oceano. È quindi giuoco forza entrare nel mare aperto; ed una nave che voglia navigare nei canali settentrionali, cioè in quelli formati dagli Arcipelaghi Chonos, Guaytecas e Chiloè, deve seguire la via del Canale detto di Darwin, che è anche il solo navigabile da navi di una certa pescagione. Ma quel passaggio (come la maggior parte di quelli che succedono al nord) non era stato finora idrografato. Si sapeva solo che la « Nassau », una Corvetta inglese di dimensioni minori della « Pisani », vi era passata nel 1866, allorquando fece la spedizione idrografica e zoologica nello Stretto di Magellano, avendo a bordo il dott. Cunningham.

Il Comandante decise pertanto di seguir quella via e di levare il piano del detto canale di Darwin, la cui idrografia è di grandissima utilità a chi voglia valersi di quella strada e dei canali testè ricordati per evitare i rischi di un mare quasi sempre irato. Pessimo, in vero, lo trovammo noi, che per ben due giorni dovemmo lottare con onde furiose, prima di rag-

giungere l'altezza dell'ingresso desiderato, costretti a consumare un combustibile preziosissimo.

Finalmente la mattina del 20 novembre del 1882, il giorno genetliaco della nostra Sovrana, il cielo si rasserenò e la « Pisani », con la piccola gala a riva, entrò in quelle regioni ove la nostra bandiera non aveva mai sventolato, cominciando un'esplorazione, che doveva essere l'onore della campagna. Quel giorno si prese ancoraggio al Porto di Yates, un'insenatura a mezzogiorno dell'ingresso dal canale e, due giorni dopo, risolutamente, studiando il colore delle acque e l'aspetto dei *macrocytes* (1) per evitare i pericoli, si percorse tutto quel braccio di mare ancor vergine di scandagli, giungendo a Porto Lagunas, l'ancoraggio migliore situato quasi all'estremità N. del canale.

Il giorno dopo tre spedizioni partivano da bordo. L'una, composta del 1° ufficiale e del 2° medico, in una baleniera equipaggiata da quattro uomini, con quindici giorni di viveri, armi, munizioni ecc., ebbe missione di esplorare l'una delle *carreras* (2) di sbocco del Canale Darwin in quello grande di Moraleda. L'altra, che doveva quotidianamente far ritorno a bordo, diretta dal 2° ufficiale, fu incaricata del rilievo di Porto Lagunas e venne coadiuvata dall'ufficiale di rotta stato destinato alle osservazioni astronomiche. La terza finalmente, più numerosa, perchè composta di cinquanta uomini dell'equipaggio, con cinque imbarcazioni, fu comandata da quattro ufficiali e diretta dall'ufficiale incaricato dell'idrografia. Essa compì in quindici giorni l'idrografia delle cinquanta miglia di canale da Porto Lagunas a Yates, rimanendo tutto questo tempo fuori di bordo, accampata successivamente in tre diversi luoghi. Il buon volere e il brio della nostra gente in quel rude lavoro e sotto quel clima, sano sì, ma per nulla mite, fecero trascorrere quei giorni di fatica con un buon umore, che sarà ricordato con piacere da coloro che vi presero parte e, ciò che più monta, permise di ottenere un eccellente lavoro idrografico (3).

Il 9 dicembre tutto era terminato e il Comandante si dispose a lasciare Porto Lagunas. Avevamo incontrate colà alcune squadriglie di pescatori e tagliatori di legna, i quali, nei mesi meno tormentati dalle intemperie (appunto novembre e dicembre), cercano, con una vita oltre ogni dire stentata, di procacciarsi un misero guadagno, che recano poi alle loro famiglie lasciate nei villaggi dell'Isola Chiloè. Sono Indiani quasi puri, che conoscono del resto lo spagnuolo e vivono sotto le leggi cilene. Uno di essi fu scelto dal

(1) Grosse alghe, che, se galleggianti, non offrono nessun pericolo, mentre se appaiono attaccate al fondo, sono indizio di scogli a pochi metri.

(2) Canale secondario.

(3) Il tenente Marcacci ha tenuto in Genova una conferenza sopra gli arcipelaghi Chonos, che verrà pubblicata (crediamo di sapere) nella *Rivista Marittima* del mese di settembre.

Comandante perchè lo accompagnasse nella navigazione del Canale di Moraleda a fine di dare le pratiche indicazioni suggeritegli dall'esperienza.

Dopo aver passata la notte in un ancoraggio consigliato dall'Indiano, il giorno 10 si diede fondo innanzi al meschinissimo villaggio di Melinca, il centro abitato più meridionale del Cile (esclusa, ben inteso, Punta Arenas). Sono cinque o sei case occupate da una ventina di persone, che vivono commerciando pesce salato, legname, pelli di foca e di lontra. Da Melinca si traversò il Golfo del Corcovado e si prese l'ancoraggio di Quellon nella parte meridionale dell'isola di Chiloè, villaggio poco più considerevole del precedente, dove la curiosità di quegli Indiani non fu eguagliata che dalla loro commozione nel vedere la prima volta un bastimento così grosso. Colà ci rifornimmo di viveri freschi, dei quali da gran tempo difettavamo, e ce li procurammo, non già con moneta, che è quasi sconosciuta, sì bene con cambì di oggetti di vestiario e similanti.

Anche di questi canali i pochi schizzi finora esistenti furono trovati tutt'altro che conformi al vero, sicchè le precauzioni nel navigare non furono giudicate mai troppe. E bene a ragione, chè nella giornata del 14 dicembre, dopo partiti da Quellon, c'imbattemmo due volte in bassi fondi non segnati sulla carta, dei quali furono presi gli esatti rilevamenti, che furono poi, al nostro arrivo a Valparaíso, comunicati all'Ufficio Idrografico cileno.

Il nostro secondo ancoraggio nell'Isola Chiloè fu quello di Huite: da lì con due compagni mi condussi a cavallo ad Ancud (circa 100 chilometri), dove contemporaneamente giungeva la « Pisani », che aveva felicemente traversato il pericoloso Stretto di Chacao, ove la corrente raggiunge la velocità di dodici miglia. Colà finiva la nostra completa, difficile, importante navigazione nei canali, durata 51 giorni, toccando 17 ancoraggi e percorrendo 1190 miglia.

Eravamo giunti il 18 dicembre ad Ancud, capoluogo della provincia di Chiloè, e quindi sede di un Intendente (Prefetto); ne ripartimmo il 20; e dopo felicissima navigazione giungemmo a Valparaíso il 24, vale a dire settanta giorni dopo che si era lasciato Montevideo.

È dunque facil cosa immaginare, se la gaia e graziosa Valparaíso ci parve meritare il suo nome. Ivi infatti trovavamo, oltre tutti i vantaggi di una città europea, dei quali mancavamo da due mesi, la cosa che più desideravamo, cioè le nostre lettere: fummo anche fortunati di porvi il piede alla *noche-buena*, cioè la vigilia di Natale, in cui il popolo sud-americano, che in nessun mese dell'anno disdegna divertirsi, si mostra sotto uno dei suoi aspetti più gai.

Da Valparaiso tutta l'ufficialità ebbe agio di condursi alla capitale Santjago, ove si giunge in 4 ore con la ferrovia, lunga 120 miglia. La bella Alameda, la Quinta normal, il palazzo dell'Esposizione, l'Osservatorio astronomico, l'università, il palazzo del Governo, la piazza principale, il teatro, il parco Cousiño e il vantato Cerro di S. Lucia fanno della capitale cilena un' amena e colta città. Ebbi agio di fare un' escursione di alcuni giorni a mezzodi di detta Repubblica fino al confine dell'Araucania da una parte, e all'industrioso porto di Lota dall'altra.

A Valparaiso la vita della ufficialità fu assai gradita, festosissima essendo stata l'accoglienza fattale; sicchè alle cordialità ricevute si contraccambiò con una festa danzante offerta a bordo, che fu di eccellente effetto per riannodare ancor meglio i vincoli delle due nazioni momentaneamente raffreddati durante la guerra. Le gite al Membrillo ed a Viña del Mar, ove la società santiaghina si era dato il consueto estivo convegno, riuscirono a tutti graditissime, mentre chi passeggiava in città non mancava di assistere al ballo nazionale della *cueca*, oppure, la domenica, di vedere le *nñas*, che, ravvolte nella graziosa *manta*, tenendo sotto il braccio l'*alfombra* (tappetino su cui siedono durante la messa), si dirigevano in chiesa. Durante la nostra permanenza ebbe luogo la solenne distribuzione delle medaglie commemorative all'esercito che aveva preso parte alla recente guerra del Perù e Bolivia, ma, naturalmente, noi ci astenemmo, in omaggio alla neutralità, dal prendervi parte, non essendo ancora conclusa la pace.

A fine di conoscere le condizioni de' nazionali residenti nelle città marittime del Cile, della Bolivia e del Perù, e rilevare i danni sofferti nella guerra, dei quali allora si discutevano gl'indennizzi, il Comandante ebbe l'incarico di visitare la maggior parte dei porti situati sulla costa fra Valparaiso e Callao. Fu quella favorevolissima occasione per conoscere quelle repubbliche più intimamente che non avremmo fatto, visitando i soli porti principali e le capitali.

Quella navigazione, durata 33 giorni (10 febbrajo — 13 marzo 1883), in cui percorremmo la costa americana per ben 2700 miglia, ci fece conoscere i porti di Coquimbo, Caldera, Antofagasta, Mejillones del S., Iquique, Pisagua, Arica, Mollendo, Pisco ed Ancon. Da Coquimbo si andò in ferrovia alla Serena, da Arica a Tacna. In ciascuno dei porti mentovati ci trattenemmo abbastanza per avere una chiara nozione della loro importanza, delle industrie loro e della vita che ci si mena.

In Ancon raggiungemmo la R. corvetta « Archimede », avente a bordo il Comandante superiore della Stazione navale nel Pacifico: pochi giorni dopo giunse la corvetta « Caracciolo », come noi in via di circumnavigazione e, come noi, momentaneamente trattenuta a far parte della Stazione

navale nel Pacifico. A dire il vero, non ci ralleggravamo gran fatto di questa novella destinazione, perchè interrompeva il nostro viaggio con la minaccia di alterarlo, come avvenne infatti. Ancon è un villaggio a 20 miglia da Lima, che in quel momento non aveva alcuna autorità nè cilena, nè peruviana. Era quindi compito delle navi neutrali di proteggere gli abitanti contro le vessazioni dei nemici o amici.

Così, mentre eravamo colà, un'escursione alla vicina Chancai fu necessaria per ricoverare a bordo famiglie nazionali e peruviane che fuggivano, non so bene se i soldati cileni, o i *montoneros* peruviani.

Anche in Ancon il tenente Marcacci eseguì il rilievo dell'ancoraggio e la topografia delle vicine spiagge e del gruppo di isole dette Pescadores, fra mezzo alle quali, via fin allora non usata, si passò il 30 aprile, in rotta verso il Callao.

Intanto un movimento politico nella Repubblica dell'Equatore servì ad interrompere la monotonia della Stazione nel Pacifico, e il 30 aprile, dopo otto giorni di navigazione e dopo aver risalito per cinquanta miglia il fiume Guayas, si dette fondo davanti a Guayaquil.

Non è qui il luogo di narrare le vicende politiche di quei giorni, alle quali per ben due mesi e mezzo fummo costretti a tener dietro, ansiosi di vederle terminate per poter muoverci da quelle acque. Basti ricordare che la rivoluzione alla quale assistevamo aveva per iscopo di abbattere il potere del *Jefe supremo* D. Ignazio de Veintemilla rinchiuso nella città di Guayaquil. La lotta durò fino al 9 luglio, nel qual giorno quella piazza fu presa d'assalto ed occupata dagli assediati, che obbligarono a precipitosa ritirata l'ex-Presidente. Il Comandante poté andar lieto di aver contribuito non poco colla sua presenza ad evitare disordini e a far rispettare la nostra bandiera insieme con la libertà e gli averi dei connazionali. Profittai della permanenza della corvetta a Guayaquil per fare un'escursione piena di diletto alla capitale Quito, distante otto giorni di viaggio, nel quale alternai tutti i mezzi di locomozione immaginabili.

Il 14 luglio ridiscendemmo il Guayas per far ritorno al Callao. Per via facemmo scalo a Payta, da dove, traversando l'Arenal di Piura, fui a visitare l'antica città di quel nome, una delle prime fondate dagli Spagnuoli.

Quattro mesi e mezzo durò la seconda permanenza al Callao (25 luglio — 5 dicembre 1883), nel qual lungo periodo si ebbe agio di conoscere assai intimamente la vita creola e seguire le vicende politiche che insanguinavano ed immiserivano quelle repubbliche con una guerra che durava da quattro anni. Assistemmo allo sgombero della capitale peruana per parte dei Cileni e alla installazione del nuovo Presidente che aveva firmato la pace coi vincitori. Le escursioni più notevoli fatte in questo frattempo furono

quelle sull'Oroya, ove la ferrovia conduce ad un'altezza di 4500 m., quelle di Ica, il centro vinicolo del Perù, oltre alle più brevi a Chorillos, Miraflores, Barranco e siniglienti.

La « Caracciolo » era intanto partita per la Polinesia, e l'« Archimede », radiato dalla flotta nazionale, veniva venduto in asta pubblica. La « Pisani » ebbe l'incarico d'imbarcare lo Stato maggiore e l'equipaggio di questa nave con l'ordine di condurli a Panamá: da lì, traversando l'Istmo sulla via ferrata, dovevano condursi a Colon sull'Atlantico, donde avrebbero proseguito a bordo d'un regio legno venuto appositamente per imbarcarli. La nave a ciò destinata fu il *trasporto* « Conte di Cavour », che ritardò di due mesi e mezzo il suo arrivo a Colon per gravi avarie sofferte nel Mediterraneo. I tre mesi in cui si aspettò questo legno (16 dicembre 1883 — 13 marzo 1884) si passarono parte a Panamá, parte in crociera alle Isole delle Perle, piccolo arcipelago a 100 miglia dall'Istmo di Panamá, e parte nell'amena Isoletta dei Taboga (1).

Da Panamá facemmo delle gite sulla ferrovia Panamá-Colon, e in tutti i loro particolari visitammo i lavori per il taglio dell'Istmo, ben lieti di vedere nel suo nascere questo grandioso canale, che ci auguravamo di traversare, un giorno quando avrà riuniti i due oceani (2). Ai primi di marzo del 1884, giunto il « Cavour » a Colon, si sbarcò la gente destinata a rimpatriare (3), e la « Pisani » volse la prua alle Isole Galapagos, ove di nuovo si fecero studi idrografici e raccolte zoologiche preziosissime.

Intorno a questa parte del nostro viaggio, che fu uno de' più importanti, non mi fermo maggiormente, perchè in questo stesso BOLLETTINO (pag. 618) distesamente ne discorre uno degli ufficiali dello Stato maggiore.

La crociera delle Galapagos durò un mese (13 marzo — 20 aprile): da quell'arcipelago si fece la terza volta ritorno al Callao, ove rimanemmo soltanto trenta giorni (20 aprile — 19 maggio), venendo rilevati dal R. Incrociatore « Flavio Gioia ». Da Callao si intraprese la lunga navigazione per traversare il Pacifico. Secondo le istruzioni del Ministero, il Comandante doveva condursi in Cina toccando le Isole Sandwich e, se credeva, le Filippine. Erano diecimila miglia di oceano da solcare, cioè 5200 da Callao alle Sandwich, e 4800 dalle Sandwich alle Filippine.

(1) Mentre eravamo a Taboga un giorno si diede la caccia a un grosso mostro marino che, ucciso e trascinato alla spiaggia, fu accuratamente studiato, conservandosene alcuni organi per la collezione zoologica. — V. P. PARENTI, *Memoria sopra un nuovo (?) Selaceo*. Modena, 1884.

(2) V. R. PANDOLFINI, *Del Canale Interoceanico di Panamá*, Firenze 1884, e C. MARCACCIO, *Il Canale di Panamá, nella Rivista marittima*, Sett. 1884.

(3) Si ebbero pure cambiamenti nello Stato maggiore della « Pisani »: sbarcarono i sigg. Schiaffino e Pescetto, e s'imbarcò il sig. Clemente Della Torre, sottotenente di vascello.

Il 19 di maggio, dopo quattordici e più mesi che eravamo entrati nelle acque peruane, abbandonavamo la costa dell'antico Impero Inca con diversi sentimenti nell'animo, in ragione del maggiore o minor desiderio di tornare in patria, delle amicizie più o meno vive che lasciavamo, o del giudizio più o meno favorevole che degli abitanti di quel paese ciascuno di noi si era fatto. Alle 10 1/2 la « Pisani », con elegante manovra del suo Comandante, passava tra le navi estere ancorate in rada, rispondendo ai calorosi *urrà* che si alzavano da ogni parte.

La rotta seguita per condurci alle Sandwich fu quella della via diretta, che nelle basse latitudini s'identifica con la navigazione *per circolo massimo*. Essa ci permise pure di godere dei venti nella direzione più atta a fare buon cammino; di profittar maggiormente della corrente e di tagliare la zona delle calme ove non è molto estesa.

La traversata si fece esclusivamente a vela, chè la piccola quantità di carbone che avevano con noi non ci fu che di aiuto molto secondario.

Le carte dei venti pongono, per la stagione in cui ci trovavamo, i venti S.-E. fin poco sopra la Linea, ed assegnano a quelli di N.-E. una forza superiore a quella che hanno nella rimanente parte dell'anno. Tutto ciò ci faceva sperare che non troppo lenta sarebbe stata la navigazione. E infatti la si compì in 42 giorni, con una media di miglia 5,1 all'ora, ciò che, per la « Pisani », si poteva dire un camminare più che discreto. Il 4 giugno si tagliava la Linea per 110° di Long. O. G., la quarta ed ultima volta nella nostra campagna. Tra il 9 e il 13 giugno si traversarono le calme, o piuttosto i variabili, tra 6° e 10° di Lat. N. Solo il 13 si trovarono venti freschi del primo quadrante, 3° più al N. di quanto è segnato sulle carte dei venti. Così pure non piccole inesattezze si sono incontrate nelle carte delle correnti. Le minuziose osservazioni di meteorologia, che, pensatamente, in queste traversate furono fatte con la inaggior cura, riempiranno senza dubbio parecchie lacune e correggeranno non poche inesattezze. Insomma, la navigazione fu buona, il vento non fece difetto e il tempo in massima parte favorevole.

Un'importantissima serie di scandagli a grandi profondità fu eseguita da Callao alle Sandwich (1), superando difficoltà materiali d'ogni sorta. L'importanza di questa linea stava in ciò, che misurava le altitudini marine di una vasta regione d'oceano affatto inesplorata da questo lato e determinava una linea *batimetrica* bellamente disposta fra quella del « Challenger », dalle Sandwich alle Figi, e quella del « Tuscarora », da S. Francisco alle Sandwich: in quello stesso modo che l'altra linea percorsa poi dalle

(1) Vedi BOLLETTINO del luglio, a pag. 567.

Sandwich alle Filippine compiva la lacuna lasciata dalle medesime navi, che avevano percorsa la linea dall' Australia al Giappone, e dal Giappone alle Sandwich e a S. Francisco. In queste linee, oltre la misura delle altezze e la raccolta dei saggi di fondo, un'altra importante serie di osservazioni venne fatta, determinando la temperatura delle acque del mare a diverse profondità, giungendo fino a 4000 metri, e facendo anche delle pescagioni a diverse profondità. Naturalmente le pesche pelagiche alla superficie furono, come di consueto, continuate, e di molto si arricchì in questa traversata la collezione zoologica.

Alle Isole Sandwich o Hawaii si giunse il 29 giugno, ancorando a Honolulu. I venti giorni colà trascorsi furono tra i più graditi ed istruttivi: si passava di maraviglia in maraviglia e di novità in novità. Nessuno di noi avrebbe creduto di trovare in mezzo all'oceano una monarchia così ordinata, così fiera della sua nazionalità e del suo novello incivilimento. A ciò aggiungasi l' indole affabile dell' Hawajano e una dolcezza di clima non comune: si comprenderà allora l'ottima impressione che quel paese produsse in noi (1).

Quanto piacevole la navigazione fra Callao e Honolulu, altrettanto fastidiosa fu quella da Honolulu alle Filippine. L'essere escluso il Giappone dal nostro itinerario ci doleva, non solo perchè ne sfuggiva l'occasione di conoscere quel paese sì attraente, ma eziandio perchè ciò prolungava di qualche tempo la traversata di quella parte dell'oceano: infatti, mentre in latitudini più alte avremmo trovato l'aliseo sempre fresco, dovendo discendere, come è mestieri, per andare alle Filippine, c'imbattemmo in una regione estesissima di calme e di venti di ponente, che resero penosissima la nostra navigazione.

La nostra rotta ci menò al S. delle Marianne e al N. delle Caroline, senza però ci fosse dato avvistare nessun isola di questi arcipelaghi. Si passò vicino cento miglia dallo Scoglio Gaspar Rico, e si sarebbe fatta una sosta all'Atollo Huap, se la lentezza della navigazione non avesse consigliato il Comandante ad evitare qualunque ritardo nel raggiungere le Filippine.

Non fu che agli 11 di settembre, dopo 53 giorni di navigazione, che si atterrò a quell'arcipelago scoperto da Magellano. Si percorse il pittoresco Canale di S. Bernardino, sostando qualche giorno nel Porto di S. Jacinto (del quale fu rilevato il piano), nell'Isoletta di Ticao e, il 19 settembre, si diede fondo a Cavite, nell'insenatura e porto militare che fronteggia Manila.

Anche alle Isole Filippine, mercè delle due fermate, una in un villaggio lontano dai centri civilizzati, abitato da soli Indiani, e l'altra nella capitale, sede del Governo e degli Spagnuoli dominatori, avemmo agio di farci un'idea degli usi e costumi degli indigeni e della vita coloniale spagnuola.

A Manila il Comandante ebbe ordine di raggiungere la R. nave « Cristoforo Colombo », che trovavasi a Shanghai, ma per la violenza del *monsone* di N.-E., allora nella pienezza della sua forza, dopo aver preso due volte l'ancoraggio di Amoy, dovette cercar quello di Hong-Kong.

Per varî motivi si rimase in questa Colonia britannica circa due mesi, dalla fine cioè di ottobre alla fine di dicembre; nel qual frattempo le due gite, una a Macao e l'altra a Canton (dodici ore circa di vapore), arricchirono le nostre cognizioni sulla vita del Cinese, che con tutto agio potevamo studiare in Hong-Kong e avevamo intraveduta già in Amoy.

Alla fine del dicembre del 1884 fu chiamato da Shanghai un pilota speciale (quello stesso che nel viaggio precedente aveva guidato la « Vettor Pisani » sul Fiume Yang-tse), il quale, seguendo una via che la sola sicura conoscenza de' luoghi e delle particolari condizioni climatologiche permetteva di tenere, in pochi giorni condusse la Corvetta all'imboccatura del Yang-tse-kiang, e di là nel Wusung, a Shanghai.

In quel porto ci unimmo all'incrociatore « Cristoforo Colombo », e ci disponemmo a passar ivi non poco tempo, essendo la Corvetta destinata a rappresentar la nostra bandiera e a tutelare i neutrali durante le ostilità tra la Francia e la Cina, che avrebbero potuto prolungarsi di non poco. Ma non ci trovavamo ancora da due settimane a Shanghai, quando giunse fortunatamente il desiderato ordine di rimpatriare.

Il 20 gennajo del 1885 la « Pisani », ridiscendeva il Wusung, abbandonando così la Cina. Si fece rotta diretta per Singapore, ove si giunse in 14 giorni, avendo avuto quasi sempre vento in poppa.

Da Singapore si percorse lo Stretto di Malacca e si traversò il Golfo di Bengala, mercè l'aiuto di leggere brezze di N.-E., con la macchina a movimento ridotto (andatura con la quale la « Vettor Pisani » si conduce più vantaggiosamente), ed in dieci giorni si giunse a Colombo nell'Isola di Ceylan. L'escursione all'antica capitale dell'isola, Kandy, ci consentì di intravedere la civiltà indiana in una delle sue manifestazioni più imponenti, cioè nei templi e nei riti religiosi, mentre nel porto di Colombo ci si offeriva allo sguardo, come una smagliante tavolozza etnografica, quella accozzaglia di razze umane che forma la grande famiglia indiana. Fu uno spiraglio aperto nell'India, che, pur troppo, riuscì ad accendere, più che ad appagare

i desideri e la curiosità che istintivamente ci spingono verso quella culla di una splendida civiltà.

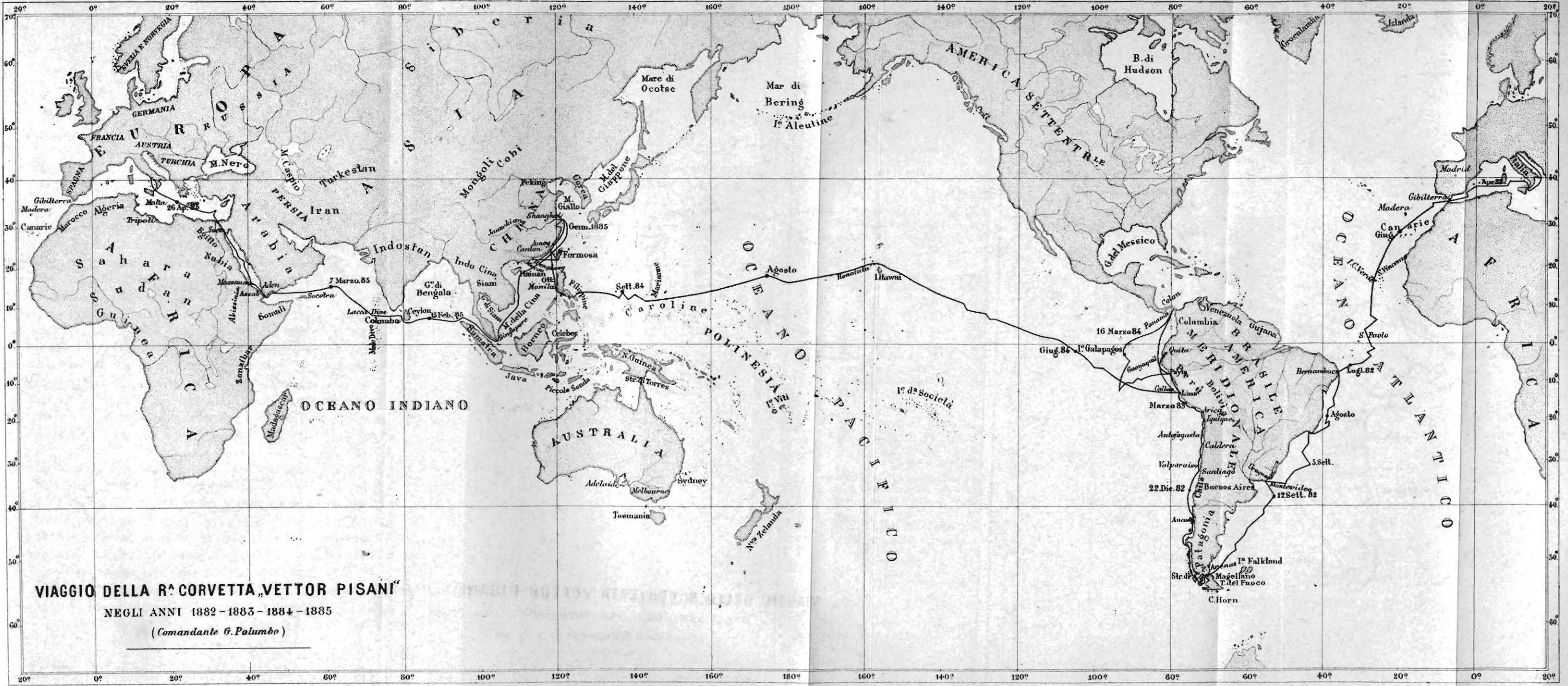
Dopo una settimana si riprese il mare e, traversato il Golfo Arabico, si fece sosta in Aden dal 15 al 22 marzo. Da Aden si toccò Assab, Beilul e Massaua, nei quali porti ci fu grato rivedere dopo tre anni il nostro vessillo issato in terra e la divisa dei nostri soldati. Era la buona stagione, sì che le privazioni, alle quali quella gente di buon volere era soggetta, erano ancora sopportate con gagliardia. La « Pisani » ebbe missione di trasportare soldati e marinai malati e una parte dell'equipaggio della « Garibaldi » rimasta come ospedale in Massaua.

A Suez si giunse gli 11 di aprile: si traversò felicemente il canale nei giorni 13 e 14, pernottando ad Ismailia e il 20, terzo anniversario della nostra partenza dall'Italia, si lasciarono gli ormeggi di Porto Said, rivolgendo la prua verso il l'aro di Messina. Finalmente si tornava! Con giustificata impazienza si contavano i giorni che ci separavano dal momento di rimettere il piede sul suolo natio. Il 29 di aprile si giungeva felicemente a Napoli.

Il risultato del viaggio si può dire soddisfacentissimo (1).

Si sono visitati paesi pochissimo esplorati da' moderni viaggiatori e quindi poco noti a' geografi, quali sono gli arcipelaghi meridionali del Cile e le Isole Galapagos e delle Perle; si son fatti non pochi rilievi idrografici e topografici di utilità irrefragabile; si sono fatti degli scandagli a grandi profondità, che possono esser messi a confronto co' più rilevanti eseguiti in migliori condizioni, cioè con navi a ciò esclusivamente destinate e con programmi conformati ad ottenere quei risultamenti; si sono portate delle collezioni zoologiche, cui possono essere paragonate altre raccolte di tal genere, e ciò senza nessun aumento nel personale, senza modificare le altre destinazioni della nave e, può dirsi, senza spesa alcuna. Ha poi giovato questa campagna a far conoscere e rammentare in remote regioni la bandiera nazionale e far rispettare da per ogni dove il nome italiano.

(1) Durata della campagna: 3 anni, 2 mesi, 5 giorni: — numero totale di miglia percorse 40,520; — miglia corse a vela 19,569; a vapore 22,340; a vela e vapore 8,420; — velocità media totale 4,3; giorni di mare 393; giorni di porto 768; numero di ancoraggi 77.



VIAGGIO DELLA R^a CORVETTA "VETTOR PISANI"
NEGLI ANNI 1882 - 1883 - 1884 - 1885
(Comandante G. Colombo)