

ALDO BAFFO

A portrait of Alessandro Malaspina, an Italian explorer and naval officer. He is depicted from the chest up, wearing a dark blue or black military-style coat with a prominent red collar and a large red diamond-shaped patch on the chest, outlined in gold. He has a white cravat and a white waistcoat. The background is a dark, textured brown.

**ALESSANDRO
MALASPINA**

**UN GRANDE NAVIGATORE
MISCONOSCIUTO**

ALESSANDRO MALASPINA

Un grande navigatore misconosciuto

Durante il XVIII secolo alcuni grandi navigatori come Cook, Laperouse, Bouganville, e con essi Malaspina, realizzarono grandi imprese transoceaniche non più espressamente condotte alla conquista di nuovi territori d'oltremare, ma volte alla ricerca scientifica.

Leggendo le imprese del Capitano di Fregata italiano Alessandro Malaspina, i cui viaggi e le conseguenti importanti scoperte non hanno avuto il meritato giusto riconoscimento, due le ragioni che hanno acceso il mio interesse – la prima, quella di capire perché sia stato tanto a lungo misconosciuto, l'altra la curiosità di sapere quali furono le vicende della sua vita che lo condussero da Mulazzo, un paesino situato nel cuore della Lunigiana, nascosto tra i boschi di castani, a partire per mare per diventare il protagonista di così importanti risultati.

Alessandro Malaspina nacque a Mulazzo (MS) il 5 Novembre 1754 da Carlo Morello, discendente della celebre casata feudale dei Malaspina, Marchese di Mulazzo e da Caterina Meli Lupi dei Principi di Soragna. Compì i suoi studi presso il Collegio Clementino di Roma dal 1765 al 1773. Entrato nell'Ordine di San Giovanni di Gerusalemme il giovane trascorse un anno nell'isola di Malta dove apprese i rudimenti dell'arte marinaresca e a bordo di un vascello dell'Ordine dei Cavalieri di Malta diede la caccia ai pirati barbareschi. Nel 1774 fu ammesso nella Real Armada dove ricevette il grado di Guardiamarina nell'Accademia di Cadice. Imbarcato sulla fregata "Santa Teresa" del dipartimento Marittimo di Cartagena, nel 1775 partecipò alla spedizione in soccorso di Melilla, assediata dai marocchini; la sua condotta gli valse una menzione di onore da parte del Comandante della squadra. Nella Real Armada percorse tutta la sua carriera fino a raggiungere il grado di Comandante della fregata "Astrea" sulla quale intraprese dal 1786 al 1788 un viaggio a scopo commerciale attorno al mondo doppiando Capo Horn all'andata e Capo di Buona Speranza al ritorno.

Del famigerato Capo Horn e delle difficoltà nel doppiarlo ne ho parlato diffusamente nel mio libro *"Dal Clipper alla Liberty"*.

Approdando nella Terra del Fuoco, su espresso ordine del Re Carlo III, contattò e riuscì a guadagnare la fiducia di una tribù Ona. Fu certamente durante quel

viaggio che al Malaspina nacque l'idea di realizzare una grande spedizione scientifica intorno al mondo.

Nel 1778 i Capitani di Fregata della Real Armada Alessandro Malaspina e Josè Bustamante y Guerra presentarono al Sovrano Carlo III il progetto di un viaggio finalizzato ad una più approfondita conoscenza delle risorse dell'Impero Spagnolo di Oltremare. Il Re accordò il proprio consenso e quindi iniziarono i preparativi di una spedizione che per durata, lunghezza d'itinerario e per i risultati scientifici, idrografici e cartografici ottenuti può essere considerata tra le più grandi realizzate nel '700. Degna chiusura di un secolo che per le straordinarie imprese scientifiche e per i risultati ottenuti fu giustamente indicato come il "Secolo dei Lumi".

Facendo tesoro dell'esperienza di coloro che l'avevano preceduto, e in particolare del grande navigatore James Cook, Malaspina organizzò il suo viaggio fin nei minimi dettagli, imbarcando i migliori cartografi, naturalisti, disegnatori ed astronomi operanti in Europa. Dal 14 Ottobre 1788, giorno dell'approvazione reale – al 30 Luglio 1789 giorno della partenza della spedizione – tutti i preparativi vengono meticolosamente seguiti dal Malaspina.

La spedizione composta dalle corvette "Descubieta" e "Atrevida", costruite espressamente nell'arsenale della Carraca, ognuna con un equipaggio di circa cento uomini inclusi scienziati e tecnici; partì da Cadice il 30 Luglio 1789 dove ritornò il 21 Settembre 1794.

Il Malaspina già a bordo della "Descubieta" scrisse, alcuni giorni prima della partenza, a Josè Bustamante y Guerra comandante della "Atrevida" le fondamentali regole di vita e d'organizzazione di bordo che si debba attenere per meglio conseguire gli ambiziosi obiettivi della spedizione.

Particolarmente prudenti sono le istruzioni relative ai diari di bordo ed ai lavori scientifici – in ogni corvetta dovranno essere redatti in duplice copia, ed una delle due copie dovrà essere passata sull'altra nave, in modo da ridurre il rischio che, nel caso di naufragio, vada perduto tutto il lavoro compiuto.

Il Primo approdo fu Montevideo il 20 settembre successivo. Il 15 novembre partì per la Patagonia per poi dirigersi verso le Isole Falkland, la cui importanza strategica sulla rotta di Capo Horn era stata messa in luce dai grandi viaggi oceanici degli anni precedenti.

Le due corvette entrarono nel Pacifico risalirono le coste americane fino all'isola Chiloè. Oltre alle consuete operazioni geodetiche ed astronomiche fu compiuta una accurata determinazione della sua longitudine. Fu anche possibile avvicinare alcuni rappresentanti della tribù dei Wilices, che per la prima volta venivano in contatto con gli spagnoli. Dopo tale scalo le due corvette procedettero per

Valparaiso, ma poiché si dovevano compiere molte ricerche, Malaspina stabilì che le due corvette procedessero separatamente, lungo itinerari diversi per poter compiere le molte ricerche programmate che comprendevano anche delle escursioni all'interno, per poi riunirsi, come stabilito in precedenza, anche a distanza di mesi.

Riuscire ad incontrarsi alle date prestabilite malgrado le varie condizioni meteorologiche e con i mezzi di comunicazione dell'epoca, può dare un'idea delle capacità marinaresche degli equipaggi.

Avendo ripreso il mare il 14 Aprile, la spedizione giunse dopo quattro giorni a Coquimbo, le corvette si separarono per la seconda volta.

La "Descubierta" doveva raggiungere le isole San Felix e quindi perlustrare il litorale del Perù fino al Callao, la "Atrevida" doveva invece proseguire lungo la costa fino allo scalo di Arica, dal quale avrebbe fatto rotta verso il Callao.

Dopo i necessari approvvigionamenti il 20 Settembre 1790 ripresero il mare verso Guayaquil; qui furono compiute numerose escursioni lungo la costa e nell'interno.

Fu in questa occasione che il Malaspina studiò, nella zona di Panama, la possibilità di realizzare un canale che mettesse in comunicazione i due oceani.

All'inizio del 1791 le corvette navigarono lungo la Costa Rica. A causa del poco vento e delle correnti contrarie fu decisa una ulteriore separazione: l'"Atrevida" dopo avere visitato le isole Cocos si sarebbe diretta su Acapulco. La "Descubierta" avrebbe invece compiuto una più completa ricognizione della costa fino ad Acapulco.

Dalla Spagna ricevette l'ordine di esplorare la costa nord-occidentale del continente e la costa meridionale dell'Alaska per verificare se esisteva, come veniva affermato da Ferrer Maldonado, l'esistenza di uno stretto navigabile tra l'Atlantico ed il Pacifico per dimostrare che quello stretto non poteva esistere. Era il mitico Passaggio a NordOvest di cui tanto si favoleggiava.

“Se malauguratamente dovesse proseguire la fase di scioglimento dei ghiacci polari, alcuni scienziati hanno pronosticato che tra venti anni proprio quel Passaggio potrebbe diventare navigabile mettendo quindi in comunicazione l'oceano Atlantico con l'oceano Pacifico e riducendo quindi la navigazione di migliaia di miglia. Alcuni armatori hanno fatto fare speciali progetti per costruire navi mercantili con lo scafo rinforzato per consentire l'attraversamento di tale Passaggio”.

Lasciate le coste americane, le due corvette proseguirono verso Guam da dove raggiunsero Manila. Da qui la “Atrevida” salpò verso Macao mentre la “Descubierta” esplorava accuratamente i mari delle Filippine. Per poi proseguire verso la Nuova Zelanda e l’Australia allo scopo di verificare la situazione politico-amministrativa di tali colonie inglesi.

Il viaggio di ritorno si svolse seguendo l’itinerario già percorso. Le corvette raggiunsero Callao alla fine di Luglio 1794, dove sbarcarono gli ammalati per poi proseguire per Montevideo e da quel porto partirono per Cadice dove giunsero il 21 Settembre dello stesso anno.

Iniziò subito alla organizzazione ed alla disposizione di tutto il materiale acquisito nel lungo viaggio senza concedersi neppure un giorno di riposo.

Nel marzo 1795 mentre lavorava alla stesura delle relazioni del viaggio, propose al nuovo sovrano Carlo IV una serie di riforme che, a suo parere, avrebbero evitato la disgregazione dell’immenso impero.

Queste sue idee riformiste che risentivano l’eco della Rivoluzione Francese non piacquero al Primo Ministro Manuel Godoy che convinse il Re a non accettarle. Per tali idee e per motivi religiosi e a causa del suo comportamento poco partecipe durante le funzioni liturgiche fu anche denunciato all’Inquisizione.

Il Malaspina fu degradato, privato dei Titoli ed arrestato il 24 Novembre 1795 e rinchiuso nella fortezza di San’Anton a la Coruña dove ho potuto vedere la sua prigione in un recente viaggio nel nord della Spagna.

A causa del suo arresto, le relazioni del viaggio furono interrotte, i memoriali dispersi nei vari archivi per cui la grande importanza della sua impresa passò inosservata al di fuori della Spagna. Il suo diario fu pubblicato solo nel 1885(!), quasi un secolo dopo.

Nel 1802 per interessamento di Francesco Melzi d’Eril, suo fraterno amico, vice presidente della neonata Repubblica italiana, ottenne che la pena detentiva fosse tramutata in esilio.

Rientrato in Italia si stabilì a Pontremoli dove morì il 9 Aprile 1810.

Nel XIX secolo tutti gli stati di grandi navigatori consolidarono tutte le loro scoperte allo scopo di controllare ed eventualmente interdire il passaggio ed il commercio di altre nazioni.

L’Ammiragliato Britannico, che mal sopportava la supremazia spagnola (isole Diego Ramirez), portoghese (Stretto di Magellano) e olandese (Capo Horn), nel 1830 diede ordine all’Ammiraglio Robert Fitz Roy di trovare, ad ogni costo,

nella Terra del Fuoco, un'altra via che rendesse possibile il passaggio delle navi inglesi verso il Pacifico. Egli trovò un canale che dal nome della sua nave fu chiamato Canale Beagle: attraversa la Terra del Fuoco e sulle sue sponde fu fondata la città di Ushuaia.

Con quel Canale l'Inghilterra completava la sua supremazia su tutti i mari del mondo: infatti erano sotto la sua sovranità: Gibilterra, Suez, Aden, Singapore, Tasmania e Capo di Buona Speranza.

La Marina italiana partecipò all'interesse geografico per i mari australi e la piroscafo "Magenta" partì dall'Italia nel 1866 per circumnavigare il globo e fu la prima con la propulsione a vapore ad attraversare i canali patagonici. Nel 1882 altre tre navi italiane la "Vettor Pisani", la "Caracciolo" e la "Cristoforo Colombo" furono inviate ad esplorare e cartografare i canali della Terra del Fuoco.

La nostra Marina Militare ha onorato il nome di questo grande navigatore dando il suo nome al sommergibile "Alessandro Malaspina" costruito nei cantieri Oto di La Spezia nel 1939 ed entrato in servizio nel 1940. Era della classe "Marconi" formata appunto dal Guglielmo Marconi, Leonardo da Vinci, Michele Bianchi, Luigi Torrelli, Maggiore Baracca e Alessandro Malaspina. Questa classe di sommergibili aveva un dislocamento in superficie di 1.192 tonnellate, velocità in superficie di 18 nodi e con un armamento costituito da un cannone 102/35, 4 mitragliere da 13,2 mm. e 8 tubi lancia siluri.

Tutti furono affondati durante la Battaglia dell'Atlantico e dei 32 sommergibili italiani di base a Betasom dal settembre 1940 all'8 Settembre 1943 ben 16 non ritornarono alla base.

Erano ottimi sommergibili, ma avevano la torretta troppo alta e soprattutto le camicie dei periscopi avevano delle dimensioni tali che potevano essere facilmente individuati dalle vedette e dai radar dei cacciatorpediniere e spesso questi due elementi negativi furono la causa della perdita del battello.

Il confronto con i sommergibili tedeschi fece decidere a ridurre drasticamente sia la torretta che le camicie dei periscopi. Tali lavori furono eseguiti alcuni mesi dopo l'entrata in servizio. L'Ammiraglio Doeniz responsabile dei sommergibili tedeschi aveva sempre sostenuto che la parte più alta del sommergibile dovevano essere gli occhi del comandante.

Fu il primo sommergibile a raggiungere la base di Betasom il 5 Settembre 1940 dopo avere passato lo Stretto di Gibilterra la prima parte a tutta forza in emersione, scoperto dai cacciatorpediniere inglesi fu costretto ad una immersione rapida che a causa della forte corrente e della elevata velocità residua fece cadere il sommergibile a -152 metri e solo grazie alla perizia

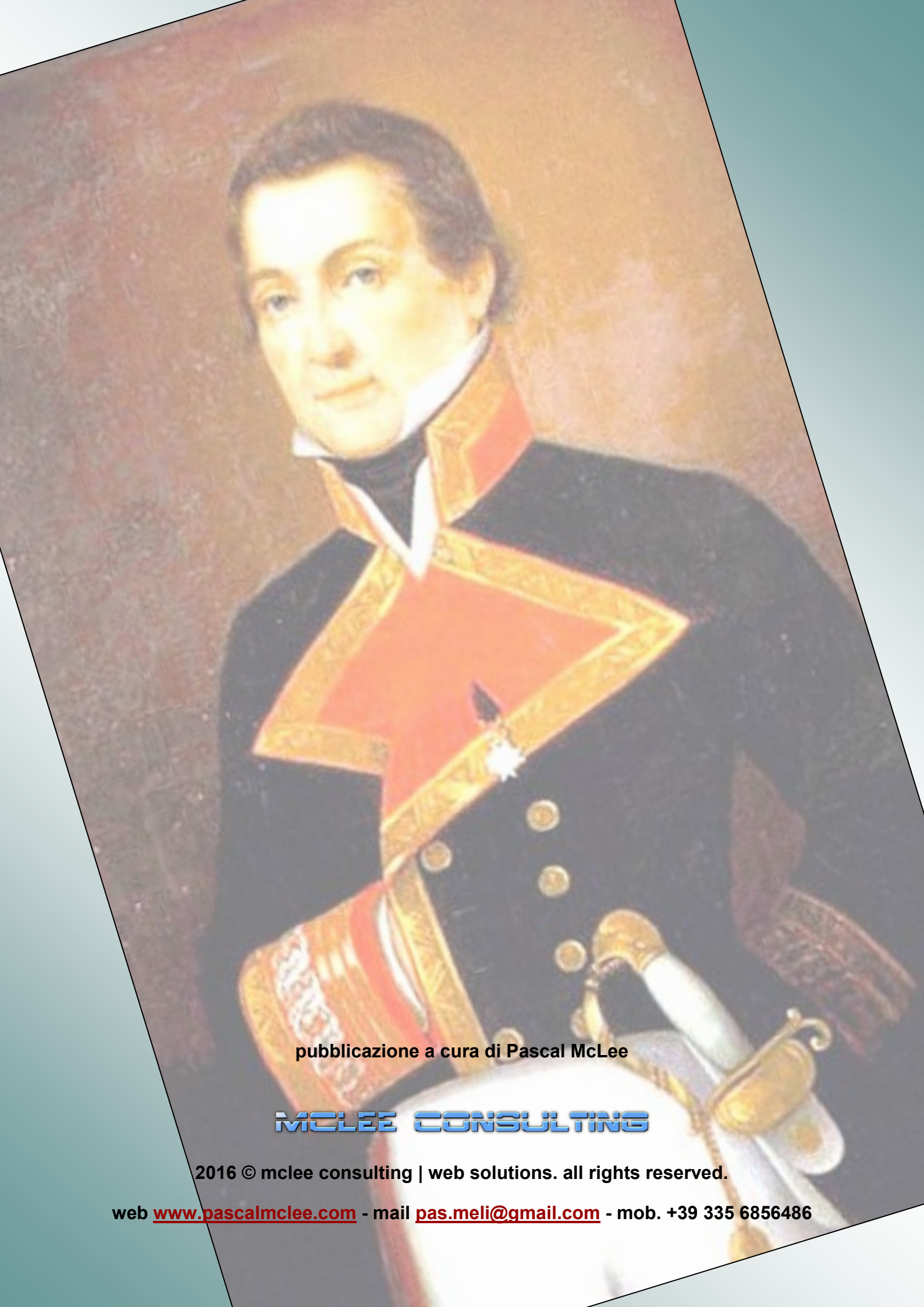
dell'equipaggio si riuscì a padroneggiarlo sfiorando il fondo per poi proseguire il passaggio in immersione.

Durante la sua prima missione in Atlantico affondò una petroliera e danneggiò un piroscafo da carico. Partecipò a molte azioni sia a NW dell'Inghilterra oltre il 58° Nord che a Ponente dello Stretto di Gibilterra, affondando un piroscafo greco e uno inglese. Fu affondato in circostanze imprecise tra l'8 Settembre ed il 18 Novembre 1941, fine del periodo di silenzio radio al termine del quale avrebbe dovuto contattare la base. Solo nel Marzo 2004 grazie ad un ricercatore tedesco e uno canadese secondo i quali l'affondamento del sommergibile fu opera di un aereo Sunderland che lo scoprì in emersione e lo affondò con il lancio di bombe di profondità mentre si stava immergendo. Era il 10 Settembre 1941 in posizione Lat. 46°23'Nord 11°22' Ovest, 430 miglia a Ovest di Betasom. Il Sunderland lo vide inabissarsi con tutto l'equipaggio, che ha trovato così la propria tomba a 4.470 metri di profondità.

Genova, Gennaio 2016
Comandante Aldo Baffo

Bibliografia

- ✓ *Alessandro Malaspina studi e documenti*. Accademia Lunigianese di Scienze
- ✓ *La spedizione Malaspina 1789 – 1794*. Sagep Editrice
- ✓ *Alessandro Malaspina e la spedizione scientifica*
- ✓ *Delle corvette “Descubierta” e “Atrevida”*. Paolo Savi Editore



pubblicazione a cura di Pascal McLee

MCLEE CONSULTING

2016 © mclee consulting | web solutions. all rights reserved.

web www.pascalmclee.com - mail pas.meli@gmail.com - mob. +39 335 6856486