

piero pastorino

Una canoa pequeña para ir muy muy muy lejos...

Suelo contar las historias de los veleros que traían a nuestros viejos desde nuestras playas, donde se construían, a todos los países del mundo.

En esta ocasión les hablaré de una pequeña canoa, que llegó a Savona desde un país lejano, la cual tiene muchas historias que contarnos.

Cuando fui al Náutico, hace muchos años, frente a la puerta del aula Quinta Capitani, si no recuerdo mal, había una especie de vitrina-vitrina con artefactos históricos.

Hace poco fui a visitar lo que se llama la Exposición Permanente de Ciencias Náuticas, tenazmente mantenida por mi amigo Francesco Ottonello en el último piso de lo que hoy es el liceo clásico, pero que para mí y muchos otros sigue siendo, en el corazón, la Náutica. .

Y el escaparate sigue ahí.



El escaparate - foto del autor

Y en la ventana, aquí estaba la pequeña canoa que había galopado en mi imaginación como aspirante a futuro capitán.

En el guardarropa se recogen todos los artefactos donados al Instituto Náutico León Pancaldo por la viuda del Capitán Giacomo Bove, cumpliendo con los pedidos del entonces director, Ideal Capasso, un famoso profesor de astronomía.

Pero, ¿quién era este Giacomo Bove? ¿Y por qué esta canoa *varada* en Savona?



Imagen de Giacomo Bove, Exposición permanente de ciencias náuticas. ITN León Pancaldo, gc

Giacomo Bove era piamontés, nacido el 23 de mayo de 1853 en Maranzana, un pueblo cercano a Acqui, donde siempre se ha hecho buen vino.



Casa natal de Giacomo Bove en Maranzana , fotografía del autor

Viendo que el niño prometía, los padres, que eran comerciantes de vino bastante ricos, consiguieron, con la ayuda del párroco, en 1861 conseguir que estudiara en Sampierdarena, en el colegio de Don Bistolfi (pariente de uno de los sacerdotes de la parroquia).

Y en Sampierdarena Giacomo Bove se enamoró del mar.

Debió ser ya un muchachito emprendedor porque un día de 1865, picado por un momento de añoranza, regresó solo a Maranzana a los doce años a pie. Naturalmente, fue enviado de vuelta a un internado (donde sirvió unos días a pan y agua); sin embargo, este pequeño episodio nos da una anticipación de su resolución.

Después de la universidad, tenía muchas ganas de ingresar en la Real Academia de Marina, que en ese momento estaba en Génova.

Existía el pequeño problema de que la Academia estaba reservada para los nobles o los ricos; sin embargo, hizo tanto que, probablemente con la ayuda de don Bistolfi, obtuvo permiso para ser admitido: a cambio, sus padres pagarían su matrícula en vino, abasteciendo las cantinas de los oficiales.

Es un alumno brillante y, durante sus cursos, navega a menudo en el buque escuela Principe Umberto.

Se graduó en 1872 con el grado de Alférez, saliendo primero de su curso.

El viaje a Oriente

En diciembre del mismo año se embarcó en el vapor de paletas Governolo, a punto de partir para una larga misión en Oriente, junto con el aviso de hélice Vedettaii .

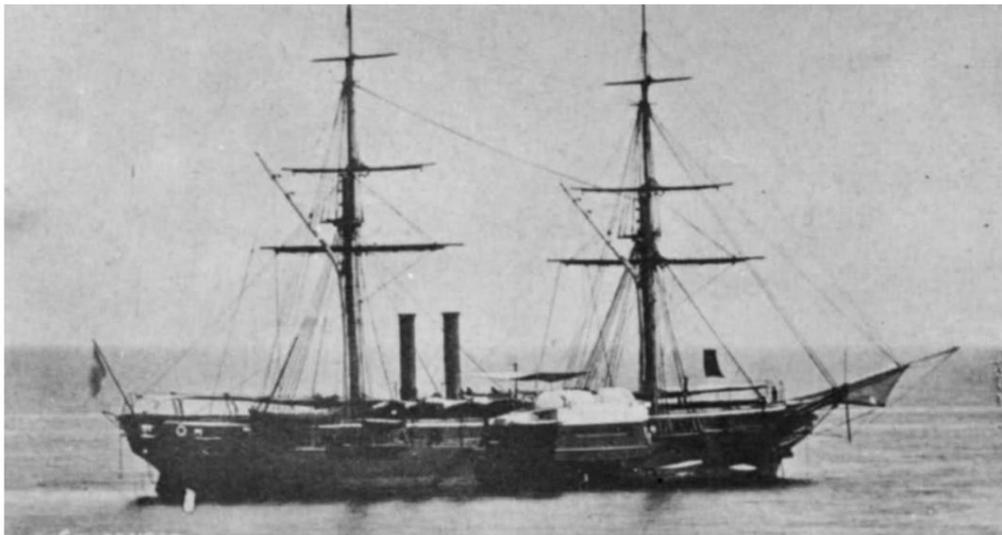
El crucero, como los anteriores, debía "mostrar la bandera" del nuevo estado italiano en el Este, donde existían o se estaban estableciendo colonias de estados europeos. No fue el primero de estos viajes "diplomáticos".

Quizás el objetivo principal fue consolidar las relaciones con Japón, por importantes razones comerciales.

Por aquellos años, de hecho, se había desarrollado en Europa una terrible enfermedad de los gusanos de seda, la pebrina, que destruyó todas las granjas y para la que no había remedio. Toda la industria de la seda italiana estaba en grave peligro.

Resultó que la única especie de gusano libre de esta enfermedad era el *ailantoiiii bombice* , indígena de Japón.

Por ello, desde Piamonte y Lombardía se trasladaron varios expertos bachicultores que se instalaron en ese país, tamizando las *semillas* para ser importadas a Italia. En este sentido se firmaron importantes acuerdos comerciales.



Pirofregata RN Governolo - marina.difesa.it - historia.cultura

Había también otro propósito, digamos secreto: los barcos debían reunirse y apoyar al comandante Carlo Alberto Racchia que, en nombre del gobierno italiano, había estado buscando, desde la época de una misión anterior, un sitio donde establecer una colonia penal italiana, tomando como modelo una Cayenna.iv La zona ideal parecía ser Brunei (sus islas de Maya y Banguay) y la zona de Labuan (nombre célebre...).

Para la oposición de las demás naciones coloniales europeas, al final no resultó nada. El Racchia es llamado a Italia en el Vedetta y el Governolo continúa sus exploraciones, bajo la guía del ingeniero.

Giordano. También fue un alpinista famoso e involucró al más que dispuesto Bove en escalar el monte Kinabalu (4.095 m), el pico más alto de Indonesia.

Giacomo Bove llevó un escrupuloso diario a lo largo de este viaje, una parte del cual solo recientemente y afortunadamente reencontrado , donde se pueden leer sus observaciones, sus curiosidades y sus ganas de descubrir.

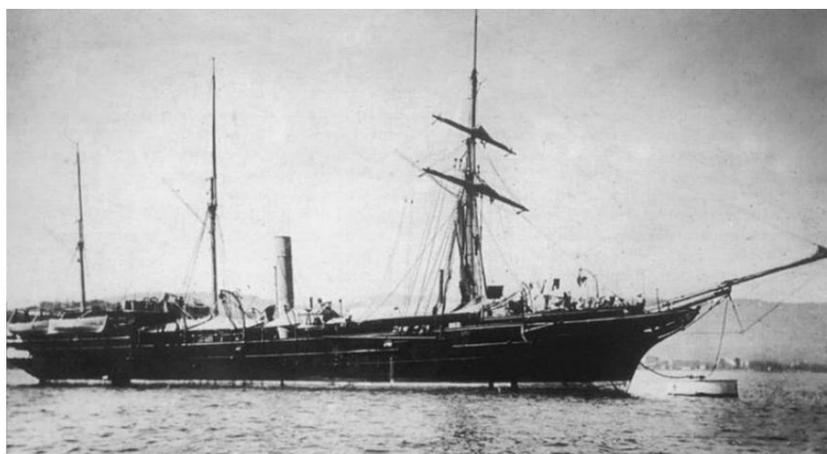


Itinerario de Governolo - imagen gc del Museo Giacomo Bove en Maranzana (At)

El Governolo, al mando del capitán de fragata Enrico Accinni, tocó Malasia, Filipinas, China y Japón realizando exploraciones, estudios geográficos y etnológicos, antes de volver a pasar por el recién inaugurado Canal de Suez.

El crucero termina en Nápoles y Bove, reasignado a otros barcos, intenta postularse para el próximo Expedición inglesa al Ártico del cap. Nares, pero el comando le informa que no se han solicitado miembros de la Regia Marina. Se propone a la Sociedad Geográfica Italiana, cuyo gerente Cristoforo Negri planea una expedición de rescate al explorador italiano Marquis Antinori en la región de Scioa en Etiopía.

El 24 de septiembre de 1876 fue ascendido a teniente de navío y, debido a sus habilidades, se embarcó en el buque hidrográfico Washington el 4 de abril de 1877.



Buque hidrográfico Washington - // www.betasom.it

El barco tiene que realizar estudios hidrográficos sobre las corrientes importantes y aún bastante desconocidas del Estrecho de Messina y Bove se distingue por inventar una sonda especial que permite determinar una escala de mareas.

La búsqueda del Paso del Noreste

Mientras estaba a bordo del Washington, llegó la noticia de que el profesor finlandés-sueco Adolf Erik Nordenskjöld buscaba oficiales experimentados que formaran parte de la tripulación de una expedición científica que estaba organizando para tratar de encontrar el tan *fantaseado* Paso del Noreste, es decir, la ruta marítima . que conectaba el Mar del Norte, a través del Océano Ártico al norte de Siberia y el Estrecho de Bering, con el Mar de Bering y el Océano Pacífico. Naturalmente, Giacomo Bove se propuso de inmediato y, dados sus créditos, fue elegido por la Regia Marina. La noticia le fue dada el 26 de septiembre de 1877 y él, entusiasmado, pasó varias meses en Turín estudiando inglés, francés y sueco y los mapas geográficos de las zonas de expedición.

Los primeros días de 1878 Bove está en Roma para recibir órdenes ministeriales y el 10 de febrero es invitado a hablar ante la Sociedad Geográfica Italiana sobre la expedición sueca prevista al Ártico.

Finalmente, con los minuciosos preparativos realizados , el 4 de julio de 1878 el Vega zarpa de Gotemburgo con el intercambio de saludos entre el barco y la fortaleza, cinco cañonazos desde el mar y cinco en respuesta desde tierra. Bove asume el papel de segundo oficial del comandante Palander; también es responsable de los servicios hidrográficos. El director de la expedición es, por supuesto, Nordenskjöld y con él hay un grupo de científicos para hacer toda la investigación que esta oportunidad puede ofrecer.

1878-1880
SPEDIZIONE ARTICA SVEDESE CON LA NAVE "VEGA"
PER LA RICERCA DEL " PASSAGGIO A NORD-EST"



II PERCORSO DELLA "VEGA" (22780 miglia marittime / 41094 km)

1878
 2-27 giugno: KARSKROMA, COPENHAGEN, GOTEBOG
 4-30 luglio : TROMSOE, CHABAROWA
 1-27 agosto : PORTO DICKSON, CAPO CELJUSKIN, FOCE "LENA"
 1-28 sett.: IRKAIPIJ, PITLEKAJ - 28 sett. - 18 luglio 1879 SVERNO

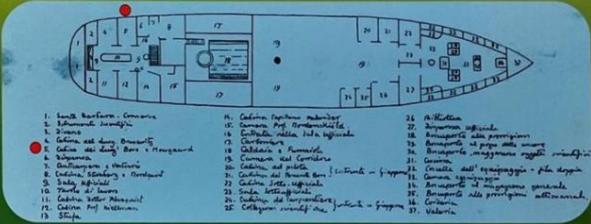
1879 20 luglio: 5 colpi di cannone e bandiera di gala!
COMPIMENTO del PASSAGGIO di NORD-EST (stretto di BERING)
 31 luglio : GOLFO e ISOLA S. LAWRENCE, P. CLARENCE (USA)
 2 agosto -2 settembre : ISOLA BERING, YOKOHAMA
 -ottobre : KOBE, NAGASAKI, HONG KONG
 -novembre - dicembre : SINGAPORE, ADEN

1880
 27 gennaio : SUEZ
 14 febbraio : ARRIVO A NAPOLI (saluto con 21 colpi di cannone)
 20 febbraio-29 febbraio : ARRIVO A ROMA
 (festeggiamenti alla Camera dei Deputati e ricevimento dal Re Umberto I)

-marzo : LISBONA, FALMOUTH, PARIGI
 -aprile : VLISINGEN, COPENHAGEN, STOCCOLMA
 (grandi festeggiamenti e pranzo dal Re Oscar II di Svezia)




Il naufragio della "Jeannette", nave U.S.A. che nel luglio 1879 andò anche alla ricerca della "VEGA" da Bering verso Ovest



Sezione orizzontale della "VEGA" (riproduzione di un disegno originale di G. Bove)

L'EQUIPAGGIO

A. E. NORDENSKJÖLD	capo spedizione	1
L. PALANDER	capitano della "VEGA"	2
G. BOVE (Italia)	idrografo e astronomo ufficiale	3
A. HOVGAARD (Danimarca)	ufficiale	4
A.I. STUXBERG (Svezia)	ufficiale	5
O. NORDQUIST (Russia)	2° zoologo ufficiale	6
A. BRUSEWITZ	zoologo	7
F. R. KJELLMAN	botanico naturalista	8
E. ALMQUIST	medico	9

22 marinai svedesi

De la casa-museo Giacomo Bove de Maranzana, el panel de la expedición Vega, gc

El Vega era un barco de vapor / bergantín construido en Bremerhaven en 1873 como un barco ballenero de los mares polares y era de roble macizo reforzado. Además, como se hacía a menudo con los barcos de madera que tenían que hacer frente al hielo, tenía un revestimiento adicional de *corazón verde* (*Chlorocardium rodiei*), una madera tropical particular que es extremadamente resistente e insensible al agua y al hielo.

El Vega se dirigía al norte de la península escandinava, ingresaba al mar de Barents y continuaba hacia el mar de Kara al sur de Novaya Zemlya, cruzando la desembocadura del río Ob hasta Port Dikson. Allí Giacomo Bove correspondió a algunas islas aún no reportadas en los mapas y se le permitió bautizarlas con nombres de su elección; y, a las islas que llamó Vega, Bove dio los nombres del rey Umberto, Brin (Ministro de Marina), Negri (Comandante de la Sociedad Geográfica Italiana), Accini (su comandante en el Governolo), etc.

Más tarde, el que había bautizado Capo Correnti (Presidente de la Sociedad Geográfica) pasó a llamarse Capo Bove en su honor.

Esta forma de homenaje se repetirá en otras ocasiones, aunque estos topónimos hayan desaparecido de los mapas geográficos.

Tres vapores, Lena, Express y Frazer, acompañaron al Vega durante un tiempo; luego Express y Frazer se dirigieron al sur hacia el río Jenissei para cargar grano, Vega y Lena continuaron hacia el este.



Museo Giacomo Bove, panel con reproducción de viaje de Vega, gc

El 17 de agosto exploraron el estrecho de Taimir, donde dejaron un mensaje bajo un montículo de pietraix . De nuevo en agosto rodearon por primera vez el cabo Chelyuskin ($77^{\circ} 26'N$, el punto más septentrional del continente de Eurasia), y habiendo llegado a la desembocadura del río Lena, el vapor Lena abandonó la Vega el 20 de agosto y se dirigió a al sur, hacia Yakutsk.

La Vega continuó hacia el este encontrando cada vez más hielo compacto hasta que, el 29 de septiembre de 1878, el mar se congeló por completo y la ola los obligó a detenerse en la tierra de los Chukchi, en Pitlekaj, a $67^{\circ}04'49.0''N$ $173^{\circ}23'02.0''Y$.

Allí invernanaban, haciendo levantamientos hidrográficos y astronómicos, manteniendo buenas relaciones con la gente de los Chukchi para recabar noticias sobre ellos y los recursos del territorio.



La Vega atrapada en el paquete, foto Museo Giacomo Bove - Maranzana, gc

El 18 de julio de 1879, tras 292 días de parada forzosa, el Vega pudo reanudar la navegación y finalmente el 20 de julio entró en el estrecho de Bering, dando señales de celebración con cinco cañonazos .

Hicieron exploraciones en Alaska y en la isla de San Lorenzo y, finalmente, el 2 de septiembre llegaron a Yokohama, donde recibieron grandes celebraciones. De allí partieron de nuevo y, completando la circunnavegación de Asia, llegó a Nápoles a través del Canal de Suez el 14 de febrero de 1880.

Grandes celebraciones. Fue nombrado Caballero de la Orden de Dannebrog por el Rey de Dinamarca y el 20 de junio fue ascendido a teniente.

Interludio de Savona

Demos un pequeño paso atrás: el 4 de septiembre de 1878 Giacomo Bove salió de Gotemburgo con el Vega y el 15 murió su hermano Giuseppe en Savona, donde vivía con sus padres en via Niella, evidentemente trasladado, tal vez temporalmente, de Maranzana.

Y en Savona Giacomo Bove conoció al amor de su vida, Luisa Bruzzone, viuda de Jaworka, condesa de Barosegno.

Luisa Bruzzone, en el registro de bautismos de la Catedral Luigia Dominica, nacida el 14 de mayo de 1847, de los vivos Tomás era Antonio, molinero, resid. en Savona y Rubatto Maddalena por Giovanni Battista, resid. en Savona, mujer de la casa. La petición de bautismo la hizo Giffoni Giuseppe, causidico.

Miss Luisa el 12 de abril de 1866 se casó con el capitán del 1er Reg. Infantería de Savona Giuseppe Jaworka di Giovanni, nacido el 25 de marzo de 1831 en Fagaras, Transilvania. El periódico de Savona Western Liguria en 1881 lo define como Conde de Böresenje. Como lo atestiguan compañeros oficiales del mismo regimiento, Giuseppe Jaworka abandonó el ejército austrohúngaro el 3 de julio de 1854 (como muchos de sus compatriotas húngaros) para unirse a la lucha contra el imperio de los Habsburgo. Él tiene treinta y cinco años, ella aún no ha cumplido los diecinueve y, por lo tanto, está autorizada por sus padres.

El Padre Tommaso, como juran los testigos, ha estado en América durante catorce años.

El 15 de junio de 1871 nació Colomba (Augusta) Jaworka, el padre estaba ausente y el nacimiento se produjo en vía Riario en Savona, casa Bruzzone. El niño murió el 29 de julio de 1873 en Nocera Inferior: probablemente la madre había seguido a su marido hasta la zona donde estaba destinado el regimiento, se diría en acciones antibandidaje.

El 18 de noviembre de 1878 nació Maddalena (Giuseppina) Jaworkaxii, en Savona en via Riario 12, padre ausente.

Luego, el 31 de enero de 1879, Giuseppe Jaworka murió en Padua, en via Forzaté.

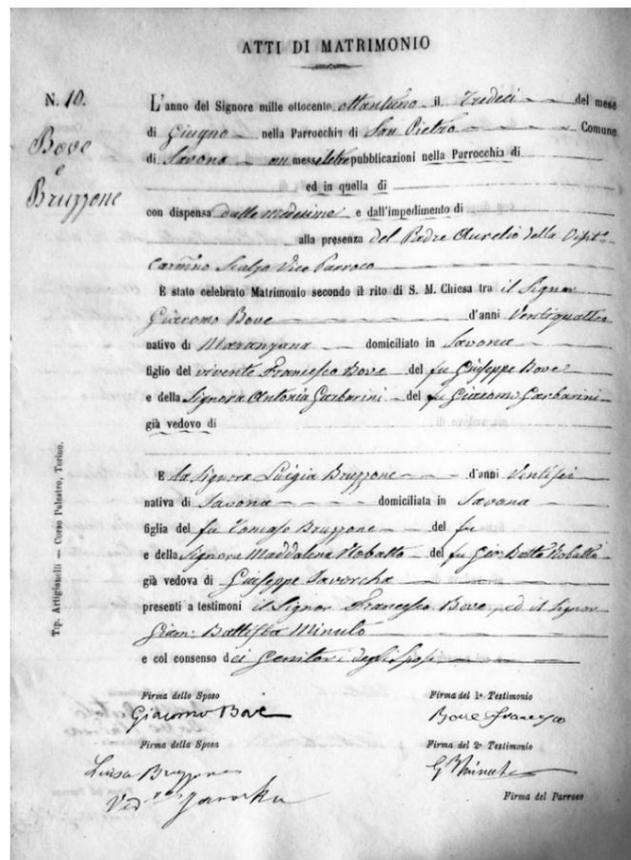
XIII

Al parecer la viuda Luisa Bruzzone vive unos años con su madre en Valleggia, en la villa Pertusio en Tiassano donde la conoció Giacomo Bove, quien se enamoró perdidamente de ella.



Villa Pertusio, Tiassano (Quiliano, SV) - Foto del autor

Se casaron en Savona, en la iglesia de S. Pietro el 13 de junio de 1881. El registro parroquial contiene varios errores, tanto en relación con la edad de la pareja como con el "era" padre de la novia, de hecho en ese momento vivito y coleando en Buenos Aires, Aires.



Certificado de matrimonio Bove-Bruzzone, Parroquia de S. Pietro, Savona
Padres Carmelitas, foto Adele Sanna

Proyecto de expedición italiana en la Antártida

Mientras tanto, el teniente Bove participó en varias conferencias que tuvieron mucho éxito; sin embargo, para él seguía ardiendo el freno que el profesor Nordenshöld había dado a la publicación de sus investigaciones sobre el magnetismo terrestre de aquellas latitudes y sobre las auroras boreales, reservándolas para él y para Suecia como organizadores de la expedición.

Habló con el director de la Sociedad Geográfica Italiana, Cristoforo Negri, y le presentó un proyecto de expedición italiana a la Antártida que, pasando por Argentina, la Patagonia y las Islas Malvinas, se adentraría luego en la Tierra de Ross para comprobar si se trataba de una isla o de un tierra. Cristoforo Negri se entusiasmó y lanzó una campaña de recaudación de fondos pero, dado el enorme costo, el Reino de Italia no tuvo ganas y no hizo nada.

La primera expedición ítalo-argentina

El eco de una de las conferencias sobre la prevista expedición realizada en Londres llegó al gobierno argentino que se interesó por el proyecto, invitándolo a exhibir su proyecto en Argentina en el Instituto Geográfico. Bove logra fascinar a los argentinos con los beneficios que se obtendrían y así el gobierno argentino decide financiar el proyecto, aunque con varias limitaciones.

Con el vapor Europa de la compañía Lavarello, Cav. Fava, embajador de Italia en Buenos Aires y capitán maya de la Armada Argentina. Son los portadores de una carta del gobierno argentino solicitando una licencia de varios meses para que Bove pueda dirigir la expedición a Tierra del Fuego, preparatoria de una expedición al Polo Sur. La prensa local está inflamada por el pensamiento y el municipio de Génova. delibera la asignación de 2.000 liras para el envío. Del Oeste de Liguria 13-15 de agosto de 1881: «omissis - Sra. Luisa Jaworka - omitió el orgullo de haber mantenido vivo el fuego sagrado del joven viajero, que expone su vida por el triunfo de la ciencia y por el honor de su país».



Fotografía de la pareja Bove-Bruzzone, casa museo Giacomo Bove, Maranzana, gc

El 3 de septiembre Giacomo Bove se embarca en el vapor Europa de Génova a Buenos Aires, donde llega el 29 del mismo mes, recibido por el presidente del Instituto Geográfico Argentino. Preparativos para el

Envío. Tras una revisión de costos, el Bove acuerda con el gobierno utilizar únicamente la corbeta Cabo de Hornos (al principio también había un barco más grande, el Huruguay) más un cúter, el Patagones, que ya estaba en la Patagonia y una lancha a vapor que el Bove habría alquilado en el sitio.

En su diario, Giacomo Bove se queja mucho de los retrasos en la preparación de la expedición, causados sobre todo por la actitud del "país del mañana", sólo para considerar el hecho de que "a qué otro país le habría confiado la misión". un extraño hoy que me ha confiado? ¿Qué país habría votado con los ojos cerrados los gastos que propuse?".

También tenemos en cuenta que en Argentina hay cierto resentimiento por la composición de la comisión científica elegida por Bove, que es casi en su totalidad italiana: Domenico Lovisato, geólogo consagrado, nombrado subjefe de expedición científica, forma parte de ella; Decio Vinciguerra, zoólogo y botánico, Giovanni Roncagli, teniente de la Armada Italiana, cartógrafo, dibujante y fotógrafo y también Carlo Spegazzini, naturalizado argentino, naturalista y representante de la Universidad de Buenos Aires.

Según los documentos argentinosxiv, Giacomo Bove es el líder científico de la expedición, mientras que el líder militar es el comandante Luis Piedrabuena, quien conoce muy bien los Mares del Sur, habiendo establecido una especie de puesto de avanzada argentino en la Isla Pavón en el Río di Santa Cruz, una concesión del gobierno argentino por su papel como "presencia" argentina en la Patagonia: hoy existe una ciudad que lleva su nombre y la hacienda (una especie de *Fuerte Apache*, con cañones para defenderla de los indígenas de la época) es un lugar histórico.

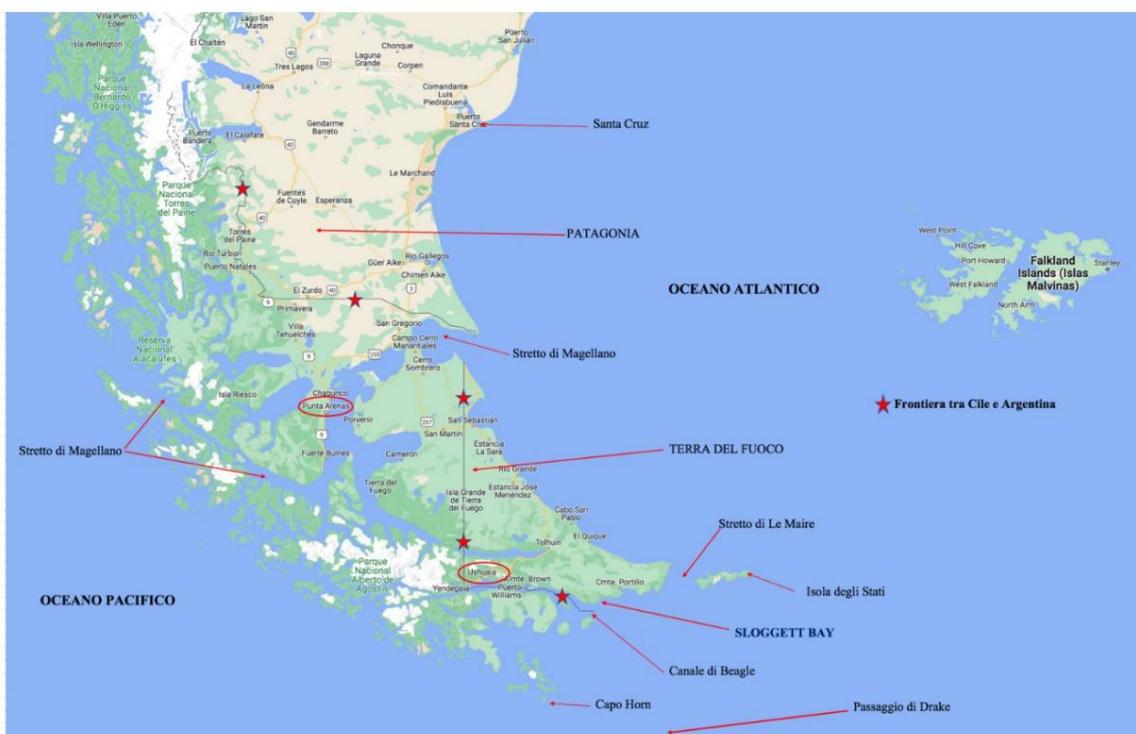
La Corbeta Cabo de Hornos pertenece a la Armada Argentina, así como su tripulación (algo heterogénea, acorde con la tipología de la población argentina de la época).

La queja de Bove es que, debido a los retrasos, la expedición se habría realizado cuando quedaba muy poco tiempo de la buena temporada en el hemisferio sur.

En efecto, el Cabo de Hornos fue ordenado en armamento recién el 8 de noviembre en Buenos Aires, pero el equipamiento se puso en marcha hacia fines del mismo mes; sale el 18 de diciembre y llega a Montevideo la mañana del 22 de diciembre. Allí se hacen los últimos preparativos y, finalmente, la corbeta parte el 25 de diciembre.

Inmediatamente el Cabo de Hornos se encontró navegando en un mar embravecido, tanto que "nuestro almuerzo navideño quedó desierto y vi a más de uno de la comisión científica, tras rendir el necesario homenaje al traicionero elemento, volver melancólicamente la mirada hacia el tierra que se perdía en un horizonte de niebla y viento".

En el tormentoso viaje de Montevideo a Santa Cruz, los científicos a bordo pudieron, sin embargo, reportar observaciones detalladas sobre el fondo marino, peces y moluscos obtenidos a través de un dragado continuo.



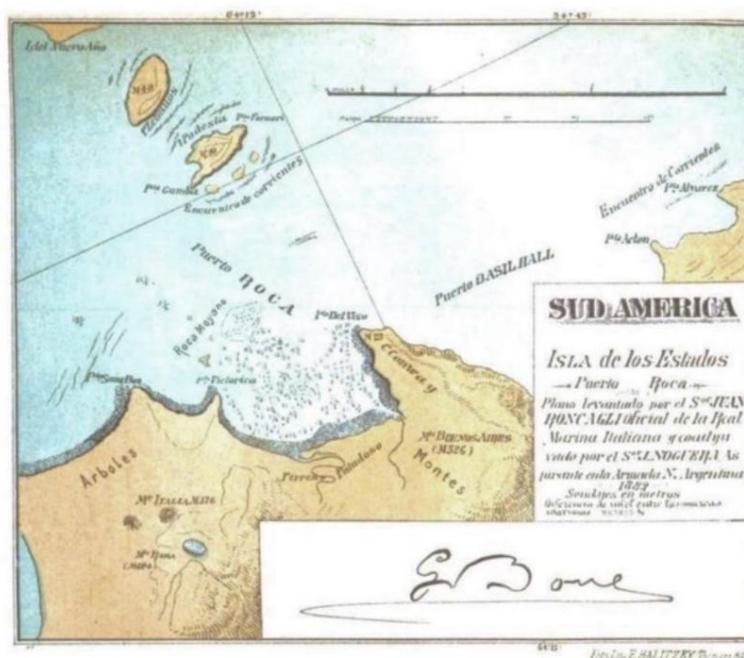
Patagonia y Tierra del Fuego, elaboración gráfica del autor

Finalmente llegaron el 16 de enero al río Santa Cruz, llamado así por el *piloto* Serrano de la flota de Magallanes, que exploró la costa sur y naufragó con el Santísima Trinidad en la desembocadura del río: el primero de una larguísima lista de barcos perdidos. en esa parte del mundo.

Con el Cabo de Hornos tardó dos días en pasar la barra, ese oleaje a veces muy fuerte que provoca la corriente del río que choca con la marea entrante. Al llegar con la lancha a vapor a la hacienda de Luis Piedrabuena, Bove se enteró de lo dicho acerca de un *gaucho* que, al tratar de recuperar unas cabezas de ganado desaparecidas durante el traslado de un hato, se había topado con un montón de huesos humanos de tamaño increíble. Desafortunadamente, el poco tiempo disponible en el lugar no permitió que la expedición localizase al *gaucho*, que estaba bastante adentro, para investigar estos grandes huesos. Bove esperaba que pudieran confirmar la "leyenda" de los gigantes de Magallanes, de la que escribe Pigafetta en su relato del viaje, y que Martín del Barco Centenera, en su poema *Argentina y conquista del Río de la Plata*, publicado en 1602xvi, llama "los gigantes de Pancaldo".

Estos podrían haber sido los "gigantes" de los que se dice que están en el origen del nombre Patagones (pies grandes), dado por Magallanes a la gente que encontraba en esa tierra desconocida, por lo tanto llamada Patagonia.

Tras unos días fondeados, realizando las necesarias investigaciones y reconocimientos con la lancha a vapor, el 4 de febrero zarpó el Cabo de Hornos y en dos días llegó a la Isla de Statixvii, donde Bove bautizó un gran puerto con el nombre del presidente de la Argentina, Roca, y la cercana Umberto I, encerrada entre los promontorios de Punta Brin y Punta St. Bon (los almirantes fundadores de la nueva armada italiana).



Plano náutico de Puerto Roca, según los relieves del S.Diez. G. Roncagli, da Expedición Austral Argentina: Informes preliminares presentados a S.S.E.E, G.Bove . B. Aires 1883.

Giacomo Bove bautizó todos los relieves montañosos de la Isla de los Estados con nombres italianos, como Monte Italia, Monte Genova, Acqui, Maranzana, Castel Romano, etc. También está el monte Savona, en la arista que une el monte Roma con el monte Buenos Aires y subiéndolo junto al prof. Lovisato (el geólogo), relatará: «la penosa ascensión fue compensada por el magnífico panorama que se puede disfrutar desde el monte Savona». En el informe argentino, sin embargo, una de sus notas dice que "a algunos les puede parecer prolijo precisar todos estos nuevos nombres, pero el hecho viene dictado más por la necesidad de aclarar ciertas posiciones por razones prácticas que por el deseo de dejar huella del paso de la expedición".

En los mapas actuales de la Isla de los Estados, no se informan todos estos nombres; sin embargo, la montaña más alta se llama Montes Bove.

Mientras el Cabo de Hornos se enfrentaba a un violento temporal a cuatro anclas en Puerto Roca, a pocas millas el bergantín Pactolus de Nueva Escocia rompió anclas y el 13 de febrero en un

momento naufragó, estrellándose contra las rocas de Porto Pactolus.xviii El Cabo de Hornos salvó a los once tripulantes y Giacomo Bove en sus informes reitera la necesidad de construir un refugio para los náufragos y erigir un faro en la Isla de los Estados para ayudar a los marinos para posicionarse en la ruta hacia el Cabo de Hornos, como ya pidió en varias ocasiones el comandante Piedrabuena.

Bove señala que toda playa, acantilado o tramo de costa de la Isla de los Estados está jalonado por los restos de barcos naufragados y que, según los testimonios de Piedrabuena, nada menos que seis/siete barcos la conforman. naufragio cada año.xix

Luego de haber explorado y lijado en detalle la Isla de los Estados, el 28 de marzo zarparon de Porto Cook rumbo al Estrecho de Magallanes, pero fueron sorprendidos por un severo mal tiempo del Oeste - Suroeste, que empujó a la corbeta entre las Malvinas y Río Gallegos. .

Llegaron a fondear bajo el Capo delle Vergini recién el 15 de abril y, tras perder un ancla, lograron ingresar al Estrecho de Magallanes y hundirse en la Bahía de San Gregorio, luego del Segundo Estrechamiento del estrecho.

Allí el Bove se da cuenta de que con el Cabo de Hornos no podrá hacer todas las exploraciones y reconocimientos que se había propuesto y, dado que el prometido cúter Patagones no se había puesto a su disposición, decidió partir a caballo hasta Punta Arenas, en la costa chilena, para alquilar una embarcación apta para el fin. La travesía de tres días fue todo menos placentera para el marinero Bove, pero cuando llegó a Punta Arenas logró alquilar una goleta, la San José. Mientras tanto, también se organizó una expedición terrestre que, con el teniente Roncagli y Ottolenghi, debía realizar un reconocimiento de la costa entre Capo delle Vergini, en la entrada del Estrecho de Magallanes, y el Río di Santa Cruz para evaluar la posibilidad de establecer granjas en esos lugares.

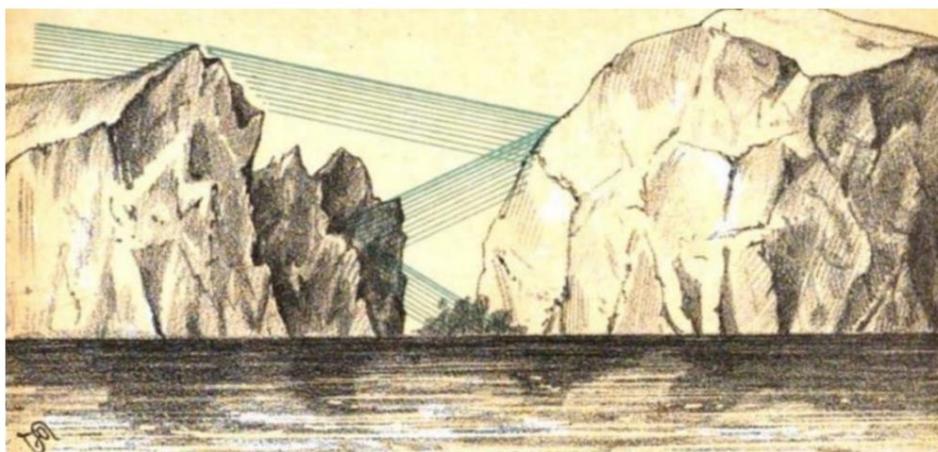
El 1 de mayo se separan las expediciones y el San José zarpa hacia el sur. El teniente Roncagli, por su parte, prosiguió su misión a pie por la costa norte, hasta Santa Cruz, realizando precisos levantamientos geográficos con los que Bove trazó el mapa de ese tramo de la costa patagónica; la imagen de este mapa, firmada por Giacomo Bove, pero con el crédito de los relieves de Roncagli, se puede encontrar en la Sociedad Geográfica Italiana.

Explorando el Estrecho de Magallanes, Bove encuentra los lugares de la tragedia de la primera colonia armada española encargada por Pedro Sarmiento de Gamboa en 1584, por orden del rey Felipe II, para bloquear el paso de los ingleses hacia Perú y Chile: de los cuatro cien desembarcaron en lo que desde entonces se llama *Puerto del Hambre* (puerto del hambre) solo sobrevivieron dos.

El geólogo Lovisato quiso intentar escalar el cerro Sarmiento, el más alto de la zona, pero la estación se estaba volviendo fría y las nevadas se sucedían. En algunos lugares, los canales se cubrieron de hielo que la goleta luchó por romper.

El 11 de mayo, en Darwin Sound, la goleta se encuentra con uno de esos pequeños huracanes furiosos repentinos y localizados, típicos de esa zona, que los balleneros llaman *Williwaw*, que son generados por los vientos catabáticos, que descienden precipitadamente de las cumbres montañosas inmediatamente superiores. .el mar.xx

Il Bove lo esboza atribuyendo las causas a los "rebotes" de las ráfagas entre las escarpadas paredes de los estrechos canales.



Bosquejo de Giacomo Bove sobre las causas de un Williwaw en los canales de Tierra del Fuego

La expedición se adentra en el Canal Beagle y, explorándolo y detectando sus detalles, llega a Ushuaia el 13 de mayo, frente a lo que entonces era sólo una misión inglesa. Con la buena colaboración de los misioneros, la expedición exploró los alrededores; el 20 de mayo volvieron al canal, donde Bove quiso fijar con precisión la latitud de la frontera entre Argentina y Chile en el meridiano 68° 40'.

Sin embargo, la frontera entre los dos países permaneció en disputa durante mucho tiempo; la línea actual se estableció solo en 1998, con algunas áreas aún en disputa.

En sus exploraciones, Bove compraba los huesos de sus muertos a las tribus locales con fines antropológicos, despertando no pocas perplejidades entre muchos miembros de la supersticiosa tripulación.

El día 23, tras una breve parada en la isla de Navarino, regresa a Ushuaia para partir con un misionero inglés que quería aprovechar la expedición para contactar con un grupo de indígenas yaganes en una zona hasta entonces inexplorada de la costa.

El 28 de mayo entran en la bahía de Hammacaia (o Sloggett Bay) y anclan allí, al darse cuenta de que las rompientes no les permitirán el desembarco.

El día 31, sin embargo, el mar se puso tan embravecido que la cadena del ancla desgarró el cubiaxí y la proa de la goleta comenzó a desmoronarse; por lo que se decidió que la única solución era ayudar al barco a pasar el oleaje y encallar en la playa.



TIERRA DEL FUEGO
NAUFRAGIO DEL TENIENTE BOVE

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

Así se hizo por suerte: toda la tripulación se salvó, pero el San José se desplomó rápidamente en medio del tumulto.

Se intentó recuperar el máximo de cosas a bordo, mantas, víveres y equipo.

En esta temeraria acción se destacaron el asistente Reverdito y el otro italiano, Antonio Corrado di Savona, informa Bove.

Lograron recuperar varias cosas y armaron una carpa, mientras la temperatura era diez grados bajo cero.

El 5 de junio consiguieron a duras penas arrojar al mar la única embarcación superviviente, un ballenero con el que seis hombres intentaron regresar remando a Ushuaia, donde llegaron tres días después con las manos heridas por el remo.

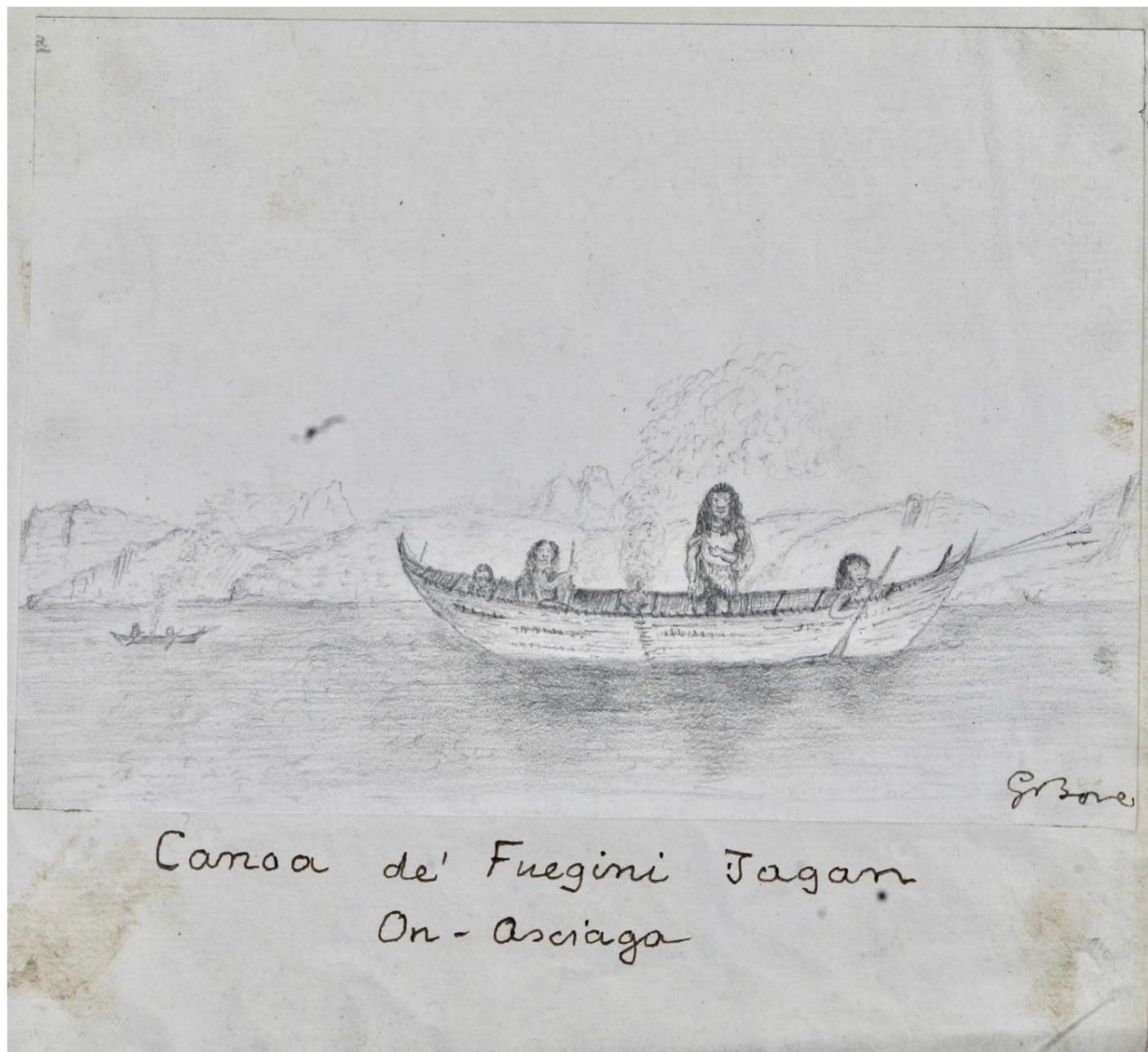
Nada más conocerse el naufragio, el barco de la misión, el Allen Gardiner, zarpó para ir a salvar a los naufragos.

El 11 de junio se recuperaron los naufragos y a los tres días llegaron a Ushuaia.

El día 18 la expedición tuvo que dividirse: Lovisato, Spegazzini y los marineros se dirigieron con el Allen Gardiner a Punta Arenas, mientras que Bove y el ayudante Reverdito continuaban las exploraciones locales gracias a las lanchas que la misión puso a su disposición.

En la última parte de su informe, Bove habla principalmente de sus investigaciones sobre Yagan (o Jagan; también Jamana) xxii, una población fueguina que ha analizado con bastante profundidad.

Y aquí encontramos nuestra canoa.



*Canoa fueguina Yagan - Diseño de Giacomo Bove
(Archivo Histórico de la Sociedad Geográfica Italiana), gc*

Según escribe Bove, «las canoas son pequeñas mierdas hechas de corteza de árbol cosidas con piel de foca o cañas. La breña está hecha con una especie de alga. La corteza se obtiene del haya (*Fagus betuloides*) y se desprende entre los meses de octubre y febrero. El largo de las canoas varía de 4 a 6 metros y el ancho de 70 a 90 centímetros.

El esqueleto está hecho de ramitas cortadas por la mitad y dobladas en arco. En el centro, las ramitas se cubren con largas tiras de piel de árbol, que a su vez están cubiertas por una capa de tierra sobre la que se mantiene encendido el fuego cuando se utiliza la canoa.

Sin embargo, a pesar de los lanzamientos más precisos, el agua entra en tal cantidad que uno se ve obligado a arrastrarse continuamente. Se elabora con pequeños cubos de cáscara de árbol.

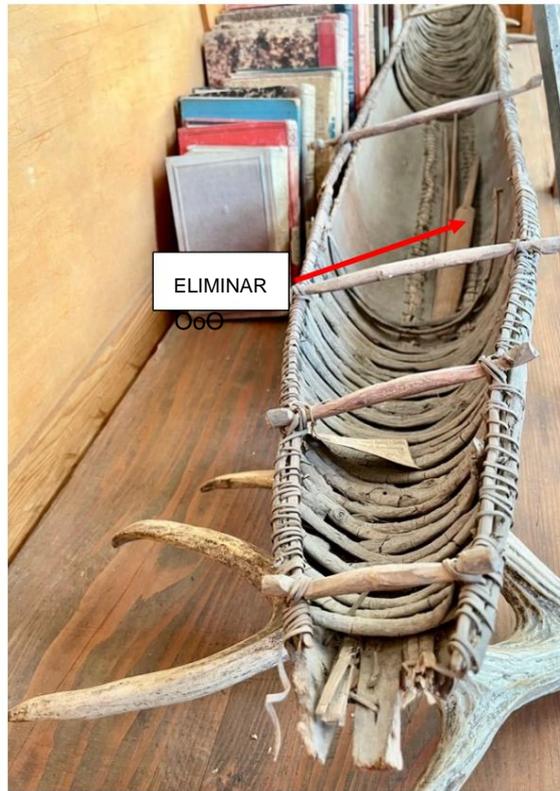
No es difícil, como dije, encontrarse con un schifi insignificante fuera de la vista de cualquier tierra, persiguiendo una manada de delfines o siguiendo a una ballena herida.

Agregaría que, dado su mínimo calado y fondo plano, estas canoas podían navegar perfectamente entre los *bosques de algas marinas*, las gigantescas algas que llegan a la superficie desde el fondo del mar; en esto los Yagan se vieron ayudados por la forma del remo, que podía ser operado en estos tramos de mar invadidos por algas.



La canoa Yagan entre los hallazgos de Giacomo Bove donados al Instituto Náutico Leon Pancaldo, foto del autor.





Claramente, las astas de reno que lo sostienen en la vitrina provienen de la expedición Vega

Esta canoa tiene sólo 160 centímetros de largo y parece pequeña, en comparación con las dimensiones proporcionadas por Bove, para llevar una tripulación; en Savona hay otros tres, más pequeños, también traídos a Italia por la expedición Bove.

Han sido encontrados en los últimos días.

En el transcurso de nuestra investigación, encontramos en YouTube un interesante documental que narra el experimento realizado por el profesor Carlos Pedro Vairo, experto en canoas y director del Museo Marítimo y del Presidio de Ushuaia y su equipo. Debido a un misterioso fenómeno de serendipia, el profesor Vairo, con quien entablamos correspondencia, es originario de Vairo, un pequeño pueblo del Piamonte cerca de San Marzanotto, que está a solo unos 40 kilómetros de Maranzana, el pueblo de Giacomo Bove.

Dado que *ninguna* de estas canoas existe ya en actividad, se intentó reconstruir una utilizando los métodos Yagan, tal como lo transmiten las descripciones de algunos antropólogos.

A continuación, el enlace del documental, en español con subtítulos en inglés.

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

Los trozos de corteza que formaban la proa y la popa, como se ve en el documental, o no estaban previstos para este barco o pudieron haberse desprendido y perdido de "nuestra" canoa, quizás por el transporte y el pasado: tengamos en cuenta que este "pequeño bote" tiene más de 130 años y sigue siendo uno de los pocos originales existentes (uno en el museo de Santiago de Chile y otro en Roma, en el museo etnográfico Luigi Pegorini, donados por el Duque de Abruzzi en 1896. Al llegar a Punta Arenas en el crucero Cristoforo Colombo en el verano de 1896, el Duque recibió la canoa de corteza de la Sociedad de Socorros Mutuos "Fratellanza Italiana" de esa ciudad) xxiii .

En Savona, además del mencionado anteriormente, descubrimosxxiv que hay otros tres, más pequeños (unos 60/70 centímetros), conservados en el almacén del Palacio Pozzobonello con los hallazgos de Giacomo Bove donados por la viuda al Museo de Historia Natural. que estuvo alojado, hasta el ataque aéreo de 1942, en el mismo edificio.



*Una de las tres pequeñas canoas Yagan del Palacio Pozzobonello,
fotografía de Gabriele Boero*

En su informe final, Giacomo Bove describe en detalle a los Yagan, sus hábitos y costumbres, compila un comienzo del diccionario y cuenta algunas curiosidades.

Entre estos reporta una cosa muy extraña y es la peculiar habilidad de sus hechiceros, los lacumush, de poder esconder objetos cortantes, como flechas, cuchillos, puntas de lanza, etc. en sus gargantas y poder expulsarlos en el curso de sus ritos de curación de los enfermos.

Bove también cuenta cómo uno de ellos logró hacer desaparecer un gran cuchillo de cocina en su garganta y, acusado del robo por los misioneros, lo escupió al día siguiente.

En el libro de F. Ciciliot *Leon Pancaldo da Magellano a Buenos Aires, Savona 2012*, el autor vuelve a citar la poema de Martín del Barco Centenera, *La Argentina y conquista del Río de la Plata, Lisboa 1602* que habla de León Pancaldo y su encuentro con los gigantes patagónicos "*Pancaldo fue el primero que los vio, / un marinero genovés astuto. / Uno de ellos, dijo, se había metido / una flecha muy larga en la garganta / y como / se la sacó sin hacerse daño, / Pancaldo lo consideró un mago*".

El Bove se detiene luego en los méritos de los misioneros ingleses en civilizar a los indígenas para llevarlos a la fe cristiana y espera que en unos años puedan evangelizarlos: se refiere a la misión inglesa, que conoció en Ushuaia.

Pero lo malo es que fue sobre todo por la acción de los misioneros de Don Bosco, sus misiones y sus "orfanatos", que la cultura fueguina desapareció por completo.

Sin olvidar las guerras de "civilización" que el gobierno argentino libró contra los indígenas de la Patagonia.

La expedición de Bove, al no tener ya los medios para continuar la investigación (quería llegar a la Antártida), regresó a Buenos Aires, donde el 6 de octubre de 1882 recibió una medalla de oro de manos del presidente argentino; el 8 de octubre de 1882 la expedición se embarcó en el vapor Europa y regresó a Italia.

El envío a Misiones-Paraná

En Italia, el 28 de enero de 1883, Giacomo Bove fue nombrado miembro de honor de la Sociedad Geográfica Italiana, a la que dirigió 41 cartas, y el 2 de julio de 1883 se casó de nuevo (civilmente) con Luisa Bruzzone en Génova; el 3 de septiembre, todavía financiado por el gobierno argentino, partió con el vapor Sudamérica hacia Buenos Aires para un segundo envío.

Con el vapor *Messaggero*, puesto a disposición por Lloyd Argentino, acompañado esta vez por Carlo Lucchesi y Adamo Bossetti, dos que vivían en esos lugares desde hacía años y los conocían palmo a palmo, remontó el río Paraná para explorar la zona de las Misiones. una enorme área entre el río Iguazú al norte, Paraná al oeste, Paraguay al sur y Pepiriguazú al este.

El territorio, en la primera mitad de 1600, había sido escenario de los enfrentamientos entre las Misiones de los jesuitas españoles y los portugueses, con las correspondientes matanzas.

Bove y sus compañeros visitaron varios ríos y cascadas, incluyendo las Sete quedas (Siete Cataratas) del Iguazú, aún más espectaculares que las actuales Cataratas del Iguazú. En cada cascada, el Bove dio nombres de italianos, en honor a las autoridades de la Marina y de la Sociedad Geográfica.

Luego regresaron al suroeste. Caminaron por el río Iguazú hasta las Cataratas Victoria. Habían explorado no sólo las "Misiones", sino el Alto Paraguay, el curso de los ríos Paraná, Iguazú, Itambe-Guazú y las provincias brasileñas de Guayra y Mato Grosso.

El 10 de enero de 1884 Bove regresa a Buenos Aires después de diez meses.

En sus informes, Giacomo Bove magnifica estos territorios, indicándolos como excelentes para asentamientos de colonos (es decir, italianos...); curiosamente, sin embargo, en Italia la cosa no tuvo ecos.

La segunda expedición ítalo-argentina a la Patagonia y Tierra del Fuego

Desde Buenos Aires, a bordo del Valparaíso, partió el 29 de enero de 1884 rumbo a Tierra del Fuego.

En esta expedición estuvo acompañado por su esposa Luisa Bruzzone, por el escritor Edmondo De Amicis (quien ya estaba en Sudamérica, invitado por un periódico argentino)^{xvii} y por Domingo Sarmiento, expresidente de la república argentina.

Se embarcaron en un nuevo reconocimiento de Tierra del Fuego, con la goleta Cilote, comandada por el Capitán Stone y el Alférez Noguerra.

En febrero de 1884 estuvo en Punta Arenas, el 21 de febrero en Ushuaia, remontando luego la costa de Tierra del Fuego. También volvió a visitar la Isla de los Estados, para comprobar el avance de las obras para la construcción del faro y el refugio para naufragos, quedando satisfecho.

De esta expedición regresaron a Italia con 25 cajas de material antropológico, etnográfico, zoológico y botánico.

"Nuestras" canoas también deben haber estado en una de estas cajas.

La expedición en el río Congo

La ambición de Giacomo Bove siempre fue la Antártida, pero las autoridades italianas tenían los ojos puestos en África y el Congo en particular, así como en las demás potencias europeas.

El canciller alemán Bismark había organizado una conferencia en Berlín (1884/85) para regular el comercio en las regiones de África occidental, países de los que todas las naciones europeas querían su parte.

En la práctica, las naciones europeas dividieron el territorio entre Congo y Níger.

Italia se reservó la posibilidad de asentarse a orillas del Congo, mientras que Leopoldo II, rey de Bélgica, se convirtió en rey del nuevo Estado Libre del Congo.

Por lo tanto, se le pidió a Giacomo Bove que hiciera una expedición en ese río, para explorarlo y analizar las posibles posibilidades de asentamientos coloniales italianos.

Bove partió de Liverpool el 2 de diciembre de 1885 hacia el Congo con el capitán de infantería Fabrello y el profesor Stassano en el barco de vapor Landana de la African Steamship Company, aunque no estaba feliz de unirse a una expedición inglesa.

Bordeando la isla de Madeira y subiendo hasta Canarias, llegaron a las costas de Sierra Leona; Bove, al describir la belleza de los lugares, definió al país como el más insalubre de toda la costa occidental de África.

Llegaron el 17 de diciembre al puerto de Banana, en la desembocadura del río Congo.

Durante la temporada de lluvias, Bove y sus compañeros remontaron el río hasta Matadi, realizando observaciones geográficas y comerciales en el bajo Congo; partieron de Matadi el 3 de junio, a pesar de los obstáculos puestos por la administración inglesa para organizar la caravana, remontaron el Congo hasta Léopoldville (5 de julio) y luego hasta las cataratas de Stanley, donde llegaron a mediados de agosto: aquí el Stassano tuvo que abandonar la expedición, por enfermedad.

Bove regresó a Italia en otoño, físicamente debilitado por una enfermedad tropical entonces desconocida y bastante desmoralizado; su informe fue extremadamente negativo. En un momento llega a escribir: "En cuanto a nuestra emigración al Congo... no digo que la aconsejemos sino que permitiría me parecería un delito".

Esta visión, considerada demasiado pesimista y derrotista en comparación con la de otros observadores italianos, evidentemente interesado más que él en la explotación intensiva de aquellas zonas (como luego lo haría Bélgica), provocó un enfriamiento en las relaciones con Bove, quien, enfermo y quizás deprimido, decidió dimitir de la Armada. Fue contratado como capitán de barco por la naviera genovesa La Veloce.

Esta empresa nació en 1884 a partir de la liquidación de la famosa compañía náutica de Giobatta Lavarello.

Giacomo Bove, sin embargo, estaba cada vez peor y todos los médicos, medicinas y tratamientos que probó fueron inútiles; también lo vio una psiquiatra, Andrea Verga.

Después de haber ido en vano a buscar alivio a sus dolores en un balneario de Levico, entonces en el Imperio de los Habsburgo, el 7 de agosto de 1887 se detuvo en la estación de Verona y se apeó en el hotel Cola, en Riva San Domenico sull'Adige.

El periódico de Verona, Arena, del 9 de agosto de 1887, sale con la noticia del suicidio de Giacomo Bove, relatado por el joven cronista Emilio Salgàrixix "Estábamos ya en el coche cuando nos llegó la dolorosa noticia de que el capitán Giacomo Bove, el ilustre explorador de el Polo Artico, y ahora Director de la Navegación Italiana en Génova, se suicidó de un disparo de revólver cerca de Porto San Pancrazio». Salgari escribe que padecía una "neurosis incurable". Y nos da una imagen incisiva del lugar de la tragedia: "un sombrero blanco colgaba de la misma morera bajo la cual se suicidó".

En la prensa de la época se informa: «fue varias horas después, cerca del mediodía, cuando el sol llovía a cántaros, que alguien se dio cuenta. Un granjero que pasó por los campos al este de la granja de Casetta fue atraído por un punto de luz en la base de las hileras de moreras. Se acercó intrigado. ¡Y de repente se detuvo! ¡Consternación! Luego corrió hacia donde había venido a dar la alarma. Los primeros en correr fueron dos carabinieri a caballo. El labrador volvió con un médico, algunos curiosos y el labrador al servicio del Conde Pellegrini. Pronto una docena de personas se reunieron alrededor de la morera manchada de sangre. No fue difícil definir la identidad del hombre, ni reconstruir los hechos que lo habían llevado a la muerte, debido inequívocamente a ese agujero rojo en su sien derecha. También para este hombre en su bolsillo habían encontrado cinco cartas y dos fotografías que mostraban a una mujer joven y elegante, que lucía un moño tan grueso como una cuerda en la nuca.



*Máscara funeraria de yeso de Giacomo Bove; entre los hallazgos conservados en Savona, Palazzo Pozzobonello
Fotografía de Maria Teresa Scarrone, Museo Giacomo Bove - Maranzana, gc*

La última carta abierta de las cinco, dirigida a la Seguridad Pública de Milán. La palabra "Milán" en el sobre, sin embargo, había sido tachada con dos líneas a lápiz y corregida con "Verona". Evidentemente había habido un cambio de planes. Uno de los carabinieri se sintió autorizado a examinar el contenido allí mismo. Él leyó.

"Doy gracias a Dios por empujarme al triste paso.

¡Nada es mejor que Nada!"

Al final de la carta, el carabiniere encontró un post scriptum añadido a lápiz. Así lo recitó con un tono sorprendentemente irónico, que dejó estupefactos aún más a los presentes: "Anécdota: cuando ayer por la mañana fui a buscar el revólver a un armero de la ciudad, me dijo: 'Señor, con esta arma mataría a un buey'. . " ¡Fatalidad! Y yo soy Bove».

Salgàri escribe de la llegada de la viuda a Verona y del solemne entierro; luego cuenta cómo el cuerpo fue cargado en el tren a Génova, donde se decidió enterrarlo. Sin embargo, en Génova, la viuda se enteró de que la curia, a causa del suicidio, no concedía funerales religiosos ni sepultura en Staglieno, como estaba previsto.

Luisa Bove Bruzzone, por lo tanto, llevó el cuerpo de regreso a Acqui Terme, donde tuvo lugar el solemne funeral; marcada, sin embargo, por la ausencia del clero y, sobre todo, del alcalde, el abogado Accusani, líder del partido clerical.

Finalmente, en 1951, acompañado por una delegación de oficiales de la Marina (incluido Durand de La Penne), Los restos de Giacomo Bove fueron trasladados de Acqui al cementerio de Maranzana, donde aún descansan hoy.

La viuda, después de un desafortunado y brevísimo tercer matrimonio, se jubiló y vivió en Savona hasta su muerte el 29 de febrero de 1937. Logró obtener del Municipio que la calle donde vivía tomara el nombre de Giacomo Bove; está enterrada en el cementerio de Valleggia, en la capilla de su cuñado Pasquario.



*La placa en la tumba de Luisa Bruzzone, viuda Bove.
Cementerio de Valleggia, fotografía del autor*

Sobre la figura de Giacomo Bove parece que ha caído la niebla de una *damnatio memoriae* que es increíble: intenta preguntarle a alguien quién fue Giacomo Bove...

Sin embargo, como lo recordaba su amigo Edmondo De Amicis en las páginas de la Gazzetta del Popolo: "A su paso, las estaciones de tren se llenaban de estudiantes que gritaban su nombre, en los vastos teatros miles de oyentes colgaban movidos de sus labios, en los banquetes cien cálices buscaban los suyos».



Giacomo Bove, casa museo Giacomo Bove, Maranzana, gc

ⁱ La casa fue muy reformada tras la compra por parte del Ayuntamiento de Maranzana para albergar la escuela y, aún hoy, el Ayuntamiento durante un cierto período. En la planta superior está el Museo Giacomo Bove, muy bien organizado.

^º RN Vedetta: primer buque de guerra con casco de hierro construido en Italia. Tenía una hélice y todavía estaba aparejado con una vela como un bergantín. Fue muy lento. Su carrera terminó cuando fue vendido (1903-1904) al Instituto de Redención Garaventa en Génova.

ⁱⁱⁱ El ailanto o árbol del paraíso, originario de Japón, fue importado en esa época para alimentar a los nuevos gusanos de seda: lamentablemente resultó ser pues ser esa plaga que hoy constituye un grave problema para nuestro ecosistema.

^{iv} Otra misión privada en este sentido fue realizada por el explorador - comerciante Giovanni Emilio Cerruti (que no debe confundirse con Giovanni Battista Cerruti de Varese, el famoso *rey de los Sakai*, que también opera en Borneo).

^v Agradecimiento a la directora de la casa museo Giacomo Bove de Maranzana, Maria Teresa Scarrone.

^{vi} El canal de Suez se inauguró el 17 de noviembre de 1869: para la ocasión se había pedido a Giuseppe Verdi que compusiera una ópera para inaugurar al mismo tiempo el nuevo teatro de ópera de El Cairo, pero Verdi se retrasó y esa noche Rigoletto subió al escenario. La ópera Aida, concebida para la ocasión, fue terminada en 1870, pero debido a la guerra franco-prusiana que impidió la expedición de los trajes desde París, no se representó en El Cairo hasta el 24 de diciembre de 1871.

^{viii} El Washington (botado en 1854 en Seyne-sur-mer para un armador estadounidense como buque de vapor mercante Helvetie) fue comprado el 8 de junio de 1860 por la Armada dictatorial siciliana para el transporte de las tropas de Garibaldi para reforzar la empresa de los Mil. Fue el barco que el 9 de noviembre de 1860 transportó a Garibaldi desde Nápoles a Caprera. Luego fue absorbido por la Marina Real Italiana el 17 de marzo de 1861, que lo utilizó como barco oceanográfico.

^{viii} En el libro-informe de Nordenskjöld, *El viaje de Vega por Asia y Europa*, Londres 1881, el científico detalla la organización del viaje, desde la elección del barco hasta la de la tripulación y las provisiones. Era interesante el pedido de patatas del sur de Europa, que debían estar maduras en su punto justo para prevenir el escorbuto.

^{ix} Estos montones de piedra se llaman *mojón*, del gaélico escocés *càrn*. Se utilizan como signos de puntos conspicuos, como límites, entierros, "postes", etc. dependiendo de la cultura.

^x Durante el tiempo que estuvieron bloqueados, el resto del mundo no tuvo noticias; así que el propietario del New York Herald, James Gordon Bennett, pensó en patrocinar una expedición al Ártico de la Marina de los EE. UU. Pensó que, mientras buscaban el acceso al fantástico Mar Polar a través del Estrecho de Bering, podrían rastrear el Vega y así proporcionar a su periódico una *primicia* mundial, como cuando patrocinó el famoso viaje de Stanley en busca de Livingstone en África Central (con el muy famoso e históricamente no probado "Doctor Livingstone, supongo...").

La Jeannette, en lugar de aprovechar el verano para ir a la isla de Wrangel, donde estaba previsto pasar el invierno, perdió el tiempo yendo a la península de Chukchi a buscar la Vega; Se enteró de que el mismo ya había pasado y se fue, no tuvo tiempo de llegar a donde esperaba y quedó prisionera de la manada, que la aplastó. El comandante De Long condujo a sus hombres en pequeños balleneros que a veces tenían que arrastrar a través del hielo en una trágica marcha y navegar hacia la desembocadura del Lena. Al final, de los treinta y dos tripulantes, solo trece sobrevivieron. El comandante De Long también pereció.

^{xi} En 1848 se formó una primera Legión húngara en Savona para luchar en defensa de Venecia; en 1859 se formó otra en Génova y luchó con Garibaldi en los Cacciatori delle Alpi. Muchos húngaros siguieron la expedición de los Mil, como Türr y Tükory, que murieron en la conquista de Palermo. Después de la Guerra de la Independencia, muchos fueron reclutados por el ejército de Saboya.

^{xi} Se hace referencia a la niña como "noble"; No pude encontrar ninguna documentación relacionada con el título de Condesa (De Borosegno o Börajegne) que Luisa Bruzzone presume en la lápida del cementerio de Valleggia.

^{xiii} La comunicación de la muerte al municipio de Padua la hacen dos testigos definidos como santeses de profesión, (sacristan), lo que sugeriría que Jaworka murió en un hospital religioso.

^{xiv} *Expedición austral argentina – Informes preliminares presentados a S.S. E.E. – G. Bove*, Buenos Aires 1882

^{xv} *Patagonia - Tierra del Fuego: informe del teniente Giacomo Bove, jefe de la expedición científica al Comité Central de Exploraciones Antárticas*, Génova 1883.

^{xvi} Ver: F. Ciciliot, *Leon Pancaldo de Magallanes en Buenos Aires*, Savona 2012.

^{xvii} Isla de los Estados: el nombre se lo dieron los holandeses Willem Schouten y Jacob Le Maire, quienes la descubrieron el 25 de diciembre de 1615; los Estados (Staten) era el nombre del Parlamento holandés de la República de las Siete Provincias Unidas. El mismo nombre se le dio en 1630 a lo que ahora se llama Staten Island en Nueva York, cuando el asentamiento holandés se llamaba Nueva Amsterdam.

^{xviii} Porto Pactolus: no está claro si el barco fue llamado así por la localidad o si (quizás más probable) la localidad fue llamada Bove debido al naufragio. El capitán rescatado se llamaba WL Mac Lellan, demasiado parecido a Sir William Mac Lellan, nombre dado por Emilio Salgàri a "su" capitán del Thunder, por no sugerir una de las muchas "*inspiraciones*" que las aventuras narradas por Bove le dieron a el escritor, que veía en el explorador una especie de idealización de sí mismo.

^{xix} Siguiendo el informe de Bove, con decreto del 29 de septiembre de 1882, las dos cámaras argentinas decretaron erigir un faro de primera clase en la Isla de los Estados, en Capo S. barcos naufragados o averiados. (*Patagonia - Tierra del Fuego, cit.*)

^{xx} En otras localidades con características similares, estos pequeños huracanes toman diferentes nombres: en Groenlandia se llama *Piteraqa*, en Alaska y en las islas Aleutianas *viento Squamish*.

^{xxx} Cubia: es la abertura para el paso y el deslizamiento de la cadena del ancla en la parte delantera del barco. Por lo general, hay dos, uno a estribor y otro a la izquierda.

^{xxii} El pueblo Yagan (o Jamana) había sido recibido en 1828 por FitzRoy, el capitán del Beagle, durante el primer crucero de exploración. También tomó como rehenes a algunos fueguinos a quienes pretendía civilizar, llevándolos a Londres. El más famoso de ellos, apodado Jemmy Button, fue posteriormente traído de vuelta a Tierra del Fuego durante la segunda expedición del Beagle, en la que participó Charles Darwin. El fuegino, vuelto a su tierra natal, abandonó sus ropas y hábitos ingleses para volver a sus orígenes.

^{xxiii} Información cortesía de Loretta Paderni, Museo Luigi Pigorini, Roma.

^{xxiv} Encuéntrelos, buscando en las cajas de depósito, gracias a Gabriele Boero y la gerente Marta Sperati.

^{xxv} Un obispo salesiano enviado por Don Bosco, Giuseppe Fagnano, hizo más que nadie en esta obra. Los Fagnano solían sumarse a expediciones militares o científicas de exploración para conocer mejor las poblaciones fueguinas. En 1892, en una de estas exploraciones realizada por el Contralmirante Vicente Montes, su admirador, un lago de unos 100 kilómetros de longitud, al que se le dio el nombre de lago Fagnano. Entre otras actividades, este obispo fue ecónomo del colegio de Varazze.

^{xxi} Las cascadas de Sete Quedas fueron sumergidas por el lago artificial generado por la represa de Itaipú, que alimenta la segunda mayor central hidroeléctrica más grande del mundo.

^{xvii} El escritor De Amicis relató más tarde en su libro *Sobre el océano* su viaje de 1884 de Génova a Montevideo en América del Norte, un vapor cargado de emigrantes italianos. Hay quien dice, entre otras cosas, que De Amicis pudo haberse inspirado en la "fuga" del pequeño Bove del internado de Génova para el cuento *De los Apeninos a los Andes*, incluido en el libro *Cuore*.

^{xviii} Los socios Matteo Bruzzo y los marqueses Marcello Durazzo y Giacomo Filippo Durazzo Pallavicini - en la asamblea del 24 de abril de 1884 decidieron transformar la empresa en la naviera La Veloce, con un capital social de 15 millones de liras. Bruzzo conserva la mayoría de las acciones hasta su muerte el 30 de marzo de 1896. Durante muchos años fue la única empresa con capital completamente italiano, de hecho genovés. En 1892, la empresa recibió del gobierno brasileño el premio de cien mil liras adeudadas a ese transportista extranjero de emigrantes que había traído al menos diez mil emigrantes sin ayuda a Brasil.

^{xxix} Emilio Salgàri (Verona 1862 - Turín 1911) soñaba con ser Giacomo Bove. No pudo terminar sus estudios en la Náutica de Venecia, pero ostentó el título de capitán, proclamándose "lobo de mar". Se basó en gran medida en los diarios y viajes de Giacomo Bove las ideas para las novelas de aventuras que escribió. Giacomo Bove era su alter-ego idealizado. En un artículo de La Stampa del 2 de septiembre de 2017, Marco Albino Ferrari habla de los "destinos cruzados" entre el capitán y el escritor. Hasta el punto de que incluso Salgàri se suicidó, haciéndose *seppuku* con una navaja, al estilo japonés.

^{xxx} Bibliografía: P. Pisano, *Giacomo Bove. Un explorador y un camino entre Verbania y Ossola*, Germignaga 2016.

^{xxi} Se casó en terceras nupcias con el brillante abogado romano Serafino Serafini, un hombre sin embargo muy sujeto a violentos cambios de humor, lo que probablemente indicaba un problema de conducta. A los pocos días de la celebración de la boda religiosa, Luisa Bruzzone abandonó rápidamente la capital. El marido, conmocionado y presa de nuevos ataques de ira, se suicidó con un revólver. (Bibliografía: P. Pisano, *cit.*)