



**13 DE SEPTIEMBRE DE 1888. EL NAUFRAGIO DE UN BARCO ITALIANO EN LAS AGUAS DEL PUERTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA**

**SEPTEMBER 13TH 1888: THE WRECK OF AN ITALIAN SHIP IN THE WATERS OF THE HARBOR OF LAS PALMAS DE GRAN CANARIA**

**13 SETTEMBRE 1888: IL NAUFRAGIO DI UNA NAVE ITALIANA NELLE ACQUE DEL PORTO DI LAS PALMAS DE GRAN CANARIA**

**Sandro Pellegrini\***

**Cómo citar este artículo/Citation:** Pellegrini, S. (2020). 13 de septiembre de 1888. El naufragio de un barco italiano en las aguas del Puerto de Las Palmas de Gran Canaria. *XXIII Coloquio de Historia Canario-Americana* (2018), XXIII- 037. <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/CHCA/article/view/10432>

**Resumen:** Este relato se refiere al tragico hundimiento de un buque italiano que regresaba a Génova de los clásicos muelles del Rio de la Plata y de Bresil con 300 emigrantes a bordo. El 13 de septiembre de 1888 a la entrada de la gran bahia de la capital grancanaria el buque italiano *Sud America* de la compania *La Veloce* es embestido y colisionado por el trasatlantico francés *France* que navegaba con destino a los puertos de Sudamerica. El navio italiano, mas pequeno, sufrió una colisión lateral y se fue a pique en menos de media hora, arrastrando las holas los cadaveres de 88 italianos que estaban regresando a la Patria. El accidente ha sido reconstruido recurriendo a los articulos dedicados al suceso por los periodicos impresos en Génova y en las Canarias. La tragedia se conoció en Génova con rapidez y con continuas aportaciones, ya que hacía poco tiempo que una sociedad italiana especializada habia tendido un cable telégrafico submarino que conectaba las islas Canarias con Cadiz. El trasfondo en que se inserta un episodio tragico era el de la gran oleada de migraciones desde Europa hacia las tierras americanas, consideradas por mucha gente como el nuevo Eldorado. Este fenómeno se produjo especialmente en las poblaciones de Italia, una vez que se llevó a cabo la unificación de sus territorios

**Palabras clave:** migraciones, buque Sud America, puerto, Las Palmas de Gran Canaria.

**Abstract:** This report is dedicated to the tragic sinking of an Italian ship that was returning to Genoa from the classic harbors of Rio de la Plata and of Brazil, carrying 300 emigrants. On September 13, 1888, at the entrance of the great bay of the capital of Gran Canaria, the Italian ship South America of the Genoese company La Veloce was rammed by the French transatlantic France directed to the ports of South America. The smaller Italian ship suffered a great gash on one side and sank in less than half an hour, carrying into the waves the bodies of 88 Italians who were returning to their homeland. The story has been reconstructed using articles dedicated to the event by the newspaper printed in Genoa and in the Canary. The tragedy of Las Palmas de Gran Canaria was known in Genoa with great rapidity and with continuous updates because recently was laid a submarine cable that connected the Canary Islands with Cadiz. The historical background in which is inserted a tragic episode was that of the great wave of migrations that from Europe pointed towards the American lands, considered by many the new eldorado. This phenomenon was particularly felt by the populations of the post-unification Italy.

**Keywords:** migrations, ship Sud America, harbour, Las Palmas de Gran Canaria.

**Resumen:** La presente relazione è dedicata al tragico affondamento di una nave italiana che rientrava verso Genova dagli scali classici del Rio de la Plata e del Brasile con a bordo 300 emigranti. Il 13 settembre 1888

---

\* Dep

all'ingresso della grande baia della capitale grancanaria la nave italiana *Sud America* della compagnia genovese *La Veloce* venne speronata dal transatlantico francese *France* diretto verso i porti del Sud America. La nave italiana, più piccola, subì un grande squarcio su una fiancata e colò a picco in meno di mezz'ora portandosi nelle onde i corpi di 88 italiani che stavano rientrando in Patria. La vicenda è stata ricostruita facendo ricorso agli articoli dedicati all'avvenimento dai giornali stampati a Genova e alle Canarie. La tragedia di Las Palmas de Gran Canaria venne conosciuta a Genova con grande rapidità e con continui aggiornamenti poiché da poco era stato steso un cavo telegrafico sottomarino che collegava le isole Canarie con Cadice. Lo sfondo storico in cui si inserisce un episodio tragico era quello della grande ondata di migrazioni che dall'Europa puntavano verso le terre americane, ritenute da molti il nuovo eldorado. Tale fenomeno fu particolarmente sentito dalle popolazioni dell'Italia postunitaria attraversata da varie crisi.

**Parole chiave:** migrazioni, nave *Sud America*, porto, Las Palmas di Gran Canaria

I giornali genovesi diffusero la notizia di una grave sciagura sul mare già il giorno dopo il suo accadimento, il 14 settembre 1888, quando via telegrafo, si era saputo che nelle acque del porto di Las Palmas de Gran Canaria era stata speronata ed era colata a picco la nave passeggeri *Sud America* della compagnia genovese *La Veloce* che si era trascinata al fondo qualche decina di persone.

Ai giorni nostri l'avvenimento avrebbe meritato titoli a piena pagina. Nel settembre del 1888 i quotidiani più letti di Genova *Il Secolo XIX*, il *Corriere Mercantile*, e lo scomparso *Caffaro* dedicarono cronache lunghe e complete, con titoli ad una sola colonna come si usava allora, per informare i loro lettori che il giorno precedente una nave italiana, speronata da uno scafo francese, era affondata nelle acque di un porto ancora in costruzione nella capitale delle Canarie. I giornali dell'Ottocento usavano eccezionalmente, titoli a due o tre colonne e riservavano l'onore della prima pagina solamente a quelle che venivano reputate grandi notizie. Il *Caffaro* usciva con pagine a 4 colonne larghe, il *Secolo XIX* ed il *Corriere Mercantile* con pagine a sei colonne di testo.

Abbiamo letto i dettagli della notizia del tragico affondamento della nave *Sud America* che faceva regolarmente da Genova la rotta del Sud America raccogliendo anche a Marsiglia ed a Barcellona centinaia di emigranti diretti verso i porti dell'America meridionale. La stessa nave rientrava in Europa riportando altri emigranti di ritorno. Vogliamo ritenere che i nostri concittadini dell'epoca abbiano letto e commentato sotto i portici di Piazza del Mercato le notizie che riferivano le gazzette di quei giorni visto che la nave era genovese, che forse vi navigavano dei concittadini fra i membri dell'equipaggio, ed immaginando che forse tra le decine di emigranti di ritorno ci potesse essere qualcuno che si conosceva, magari proprio di Recco. Sulle colonne del *Corriere Mercantile*, specializzato nelle notizie sul settore dei traffici transmarini ed i movimenti del porto di Genova, la notizia della tragedia venne collocata nella rubrica *Cronaca e Notizie varie* con il titolo *L'investimento del Sud America*.

La presentò con queste parole: “*Un telegramma da Las Palmas, una delle isole delle Canarie in data 13, ore 10,30 antimeridiane reca una nuova, grave, notizia .Il vapore France dei Transports Maritimes, mentre andava a tutta forza investì e mandò a picco il vapore Sud America che stava per ancorare nel golfo di Las Palmas.*” Così il telegramma del comandante del *Sud America* alla Società *La Veloce*: “*Dalle informazioni giunte stamane, e che abbiamo potuto procurarci, risulterebbe il fatto essere accaduto nel modo seguente: - E' noto che Las Palmas è scalo dove i vapori che vanno e ritornano dall'America del Sud si fermano onde provvedersi di carbone. Il porto di La Luz è attualmente in costruzione ed il punto in cui si vanno ad ancorare i vapori è a breve distanza dal porto. Siccome le operazioni di carico richiedono qualche giorno, si suppone che ciascuno dei due vapori, volendo giungere primo, si sia messo a tutta forza per ottenere lo scopo. Venendo uno da Sud, l'altro dal Nord, lo scontro fu, in tali condizioni più probabile; la France che ha la prua perpendicolare alla moderna deve aver squarciato in modo gravissimo il fianco del Sud America se questo andò quasi subito a picco. Ulteriori informazioni lascerebbero ancora*

*sperare che possa recuperarsi il Sud America. La France aveva a bordo 875 emigranti diretti al Plata.*

*Telegrammi alle Società Assicuratrici recano che la France ebbe leggeri danni. Del Sud America sei uomini d'equipaggio e 81 passeggeri sono annegati.*

*Da un telegramma giunto questa mane alla Veloce dal suo Agente a Las Palmas, risulta che l'investimento è accaduto alle ore 6 di ieri mattina, 13, mentre il Sud America ancorava. Il vapore La France filava a tutta forza. Secondo questo telegramma le vittime sarebbero 5 dell'equipaggio e 70 dei passeggeri. Le autorità procedono rigorosamente, e hanno impedita la partenza del piroscafo La France. Il telegramma aggiunge che il Sud America affondò in cinque minuti, e trovò alla profondità di 15 metri."*

Le prime notizie giunte a Genova per telegramma erano già sufficientemente complete.

I giornali genovesi di quei giorni stavano reclamizzando le partenze regolari delle navi della *Veloce* per le rotte sudamericane cui erano destinati i vapori Vittoria, Napoli, Matteo Bruzzo, Nord America e Sud America, con partenze cadenzate, annunciate per i giorni 3, 14 e 24 di ogni mese. Il biglietto di passaggio per Buenos Aires costava 750 franchi in prima classe (e 550 sul Napoli), 550 franchi in seconda classe e 203 franchi in terza classe. Agente generale della *Veloce* era Eugenio Laurens, con uffici in piazza della Nunziata, mentre l'agente di Las Palmas de Gran Canaria si chiamava Cuyas.

Il *Sud America* era stato costruito in Inghilterra ed aveva 2.000 tonnellate di stazza e 1.575 di registro ed era stato sottoposto ad importanti lavori nel 1886. Al momento della tragedia aveva a bordo 251 passeggeri e 80 membri d'equipaggio. Tra i passeggeri si trovavano anche 9 marinai di un veliero di Camogli denominato *Minerva*, il quale con 13 persone a bordo aveva fatto naufragio sulle coste brasiliane di Santos il giorno di San Giovanni Battista. A bordo del transatlantico nazionale c'era altresì un gruppo di "artisti di canto" con Gemma Bellincioni, Concetta Bevilacqua, Guerrina Fabbri, il cav. Francesco Cardinali, Delfino Menotti, Gregorio Gabrieleasco, Gaetano Notargiacomo, Virginia Paltrinieri, Vittorio Brombara, Cesare Baraconi, Federico Gambarelli, Clemenza Cipriani, Silla Carobbi e con i maestri Severino Noli e Vittorio Mengardi, reduci, evidentemente di una tournée in Sud America come precisava il *Corriere Mercantile* qualche giorno più avanti.

Le colonne del *Caffaro* titolavano, in seconda pagina, a metà della seconda colonna "Nuovo disastro marittimo" cui seguivano subito le parole: "Ieri sera sul tardi una gravissima notizia circolava per la città. Trattavasi di un nuovo disastro marittimo, forse ben più grave di quello recente del Matteo Bruzzo. Non ho mancato di prendere subito informazioni dove potevano aversi più attendibili, ed ecco quanto ho potuto appurare.

*Avvenne ieri, ma non è appurata l'ora, una collisione presso Las Palmas tra il vapore italiano Sud America della Veloce in viaggio con merci e passeggeri dal Plata (Buenos Aires e Montevideo, n.d.r.) ed il Brasile per Genova ed il vapore francese La France in viaggio da Genova e Marsiglia per il Plata.*

*Il Sud America è affondato, e i danni de La France non sono conosciuti. Queste le notizie che mi fu dato avere, giunte a Genova per telegramma da Londra, mancano però i particolari, che giungeranno probabilmente in giornata, e forse in tempo per essere pubblicati sul nostro "Supplemento" quotidiano (che era in realtà una seconda edizione dello stesso giornale con notizie aggiornate, n.d.r.). Il Sud America, uno dei buoni piroscafi della Veloce, doveva essere ieri a Las Palmas e giungere a Genova la prossima settimana essendo partito il 31 scorso mese da Rio de Janeiro. In mancanza di particolari si ignora quale sia stata la causa dello scontro, ed in quali condizioni precise di tempo e di luogo sia avvenuto. Si ha ragione di sperare che l'equipaggio ed i passeggeri che erano a bordo possano essere salvati. Il piroscafo, però, come dissi, sarebbe andato a picco e quindi irrimediabilmente perduto.....Il "Sud America" entrò a far parte della squadriglia della "Veloce" da pochi anni e cioè dal 1882; fu costruito nel 1874 in Inghilterra per conto della ditta Lavarello (il*

cui fondatore, il famoso Cap. G. B. Lavarello, era recchese, n.d.r.), dalla quale venne rilevato. Era comandato dal capitano Bertora con 60 uomini d'equipaggio: aveva la portata di 2.000 tonellate, e 1573 di registro. I passeggeri che trasportava in Italia erano 150 imbarcati al Plata e 150 al Brasile, in tutto 300. Il piroscampo "France" era partito da Genova pel Plata il 5 corrente con 875 emigranti, ed è raccomandato in Genova dal signor G. Crilanovich.

*Ed ecco le poche notizie, dirò così ufficiali, che ho potuto raccogliere.*

Alla compagnia La Veloce è pervenuto il seguente telegramma da Las Palmas in data ieri 13, ore 10,50 antimeridiane, che mi viene gentilmente comunicato, quando erano già composte le notizie precedenti: - Sud America andò a picco al momento di ancorare investito dal vapore francese La France che andava a tutta forza. Bertora.-

a questo telegramma risulta che il capitano comandante del Sud America è salvo e si può ritenere che anche l'equipaggio ed i passeggeri siano pure salvi perchè in caso diverso, il capitano Bertora ne avrebbe fatto cenno nel suo telegramma. Risultando inoltre che il Sud America è andato a picco nel momento di ancorare, è presumibile siansi potute compiere con buon successo tutte le opere di salvataggio. Un altro fatto si desume ancora dal telegramma del capitano Bertora. Il Sud America è stato investito da La France che andava a tutto vapore. Rileviamo solo questa circostanza, la cui gravità non sfuggirà certo ai lettori, e sulla quale ci riserviamo quei commenti che saranno il caso, a notizie più chiare."

Molte supposizioni dell'anonimo cronista genovese erano destinate a rimanere....solo sue idee personali.

Ulteriori precisazioni si leggono nel numero supplementare del *Corriere Mercantile* del giorno 15 dove figura l'annuncio che il numero dei morti nella tragedia avvenuta nelle acque delle isole Canarie "è di 70 passeggeri, tutti pare di terza classe, e di 5 dell'equipaggio." Tra questi ultimi figuravano il nome del primo ufficiale Tomaso Gallucci di Ancona, di Romeo Bennini, primo nostromo, di Giovanni Soria nostromo, di Luigi Miraglia, e quello di Florindo Primavera, primo dispensiere. Il cronista avvertiva che le notizie ufficiali erano limitate ai telegrammi giunti alla sede genovese della Società *La Veloce*, mentre il resto di notizie più o meno veritiere dovevano reputarsi solo congetture. Si sapeva che le autorità spagnole avevano decretato, come prima misura, di far controllare lo stato di navigabilità del *France*, carico di emigranti italiani e francesi il cui comandante aveva dichiarato di voler proseguire quanto prima il suo viaggio verso l'America meridionale. Si legge ancora in quelle righe di cronaca: "La Veloce diede ordine che i superstiti del naufragio siano imbarcati sul piroscampo Nord America per essere sbarcati a Genova. Il Nord America è partito il giorno 3 settembre da Buenos Aires ed il 5 da Montevideo. Il 17 sarà quindi a Las Palmas e il 23 giungerà a Genova. Del Sud America si dice ancora che sia assicurato presso la Società di Assicurazione Italia per 800.000 lire. Dall'epoca della sua costruzione il Sud America fece viaggi dell'America, essendo sempre stato adibito alla rotta Genova-Buenos Aires."

Il giornale continua riportando che l'Agenzia Stefani aveva fatto sapere come la nave naufragata avesse a bordo 251 passeggeri e 80 membri d'equipaggio e concludeva "Finora furono raccolti 180 passeggeri e 80 uomini d'equipaggio. Furono estratti 8 cadaveri. Grandi sforzi per salvare i naufraghi."

Sempre con l'abituale titolo su una colonna Il Secolo XIX di domenica 16 settembre aggiornava i propri lettori su "l'investimento del Sud America" con il testo che segue.

"Invano furono attese per gran parte della giornata di ieri maggiori o più precise sul disastro marittimo del 13 mattina nelle acque di Las Palmas. Si sperava dopo i nomi dei morti dell'equipaggio, avere quelli di una parte almeno dei passeggeri, e mentre è supponibile che i dispacci che La Veloce deve aver ricevuti ieri da Las Palmas si riferissero quasi tutti ai nomi di questi morti, è altrettanto supponibile ch'ella avrà voluto riservarsi di farne partecipazione diretta alle famiglie interessate, prima che se ne venga fatta la pubblicità....Da altre fonti si è potuta raccogliere la precisa portata del carico di merci che il

Sud America aveva a bordo, cioè 2.000 sacchi di caffè presi a Rio de Janeiro, e calcolabili n. 60 franchi l'uno e trecento tonnellate d'altro genere svariato di merce, di gran parte cuoi, imbarcati a Buenos Aires e diretti come il resto a Genova. Delle vittime rimane sempre accertata la cifra di non meno di 65 passeggeri di terza classe e delle 5 persone dell'equipaggio...

*E'altrettanto tristemente vero che il povero ufficiale Gallacci compiuto questo viaggio doveva recarsi a sposare ad Ancona una signorina da lui amatissima restando per qualche tempo in licenza.*” Più avanti le parole ricordavano che i morti di terza classe avrebbero potuto esser stati sorpresi nel sonno mentre si salvarono quelli delle prime due classi che avevano le cabine nella parte alta della nave e si chiariva che *“queste persone tornavano fra noi in gran parte rifornite di non poca moneta in altrettante sterline. I reduci che abbiano fatto più considerevoli fortune, sogliono tornare forniti di tratte bancarie, piuttosto che di numerario.....”* Si spiegava ai lettori che il *France* era uno dei migliori scafi della S.G.T.M.V., che era lungo 130 metri in coperta, con stazza di 4.500 tonnellate, era costato 3.000.000 di lire e, al momento, avrebbe potuto ancora avere un valore di un milione e mezzo. Di più, aggiungeva che il suo capitano aveva deciso di proseguire, appena possibile, per i suoi scali finali. L'articolo conclude con queste parole: *“Quanto ai superstiti del Sud America saranno, per disposizione della Veloce imbarcati per Genova sul Nord America partito il 3 corrente da Buenos Aires e il 5 da Montevideo. Quali commoventissime scene attendono questi superstiti all'arrivo in Genova che sarà probabilmente il 23 di questo mese! Il Sud America è stato completamente abbandonato alle società assicuratrici.”*

Il medesimo *Secolo XIX* del 17 settembre 1888 parlava di *“circa 60 annegati”* di cui 5 membri dell'equipaggio e delle proteste del comandante Bertora davanti al Console italiano di Las Palmas. Il comandante Bertora *“affermava che mentre il Sud America trovavasi ancorato il piroscafo La France l'investì avanzando contro le indicazioni del suo pilota, colpendo al centro sinistro.”* Il telegramma aggiungeva che erano stati estratti dal mare 29 cadaveri di cui alcuni già riconosciuti. Le difficoltà di aver maggiori dati derivava dal fatto che era andato perduto, con la nave, il ruolo dei passeggeri. Con un breve stacco il cronista del quotidiano aggiungeva che il confratello romano il Fanfulla aveva affermato *“che da qualche tempo in qua la marina mercantile francese da prova di singolare, allarmante imperizia”* e che il Governo italiano aveva fatto *“gli opportuni passi diplomatici perchè questa nave (il France...) non venga sottratta alla responsabilità diretta, che possa incombere al capitano e agli armatori, del disastro. Il nostro Governo è nello stesso tempo disposto a portare nelle trattative che dovranno aver luogo, il maggior spirito di conciliazione sostenendo il buon diritto della causa delle vittime....”*

Anche il *Corriere Mercantile* di quel giorno riportava con un titolo su mezza colonna quanto aveva riferito il *Secolo XIX* precisando che lo squarcio aperto dall'urto nella fiancata della nave genovese era largo in coperta 1 metro e 40 ed aveva un'altezza di metri 6,90. Nell'impatto un incendio era scoppiato in due cabine. Dei 29 cadaveri recuperati non erano stati ancora riconosciuti quelli di 5 uomini e di 3 donne. Si supponeva che le vittime fossero una quarantina. Le notizie erano state fornite dal capitano Bertora alla compagnia di armamento. Il giornale sottolinea una discrepanza fra la prima dichiarazione del capitano italiano il quale aveva sostenuto che la sua nave era già all'ancora e la successiva in cui aveva affermato che si trovava in fase di manovra. La responsabilità dal comandante francese appariva evidente, ma la verità avrebbe dovuto esser stabilita dal Comandante del porto di Las Palmas e dal Console d'Italia che aveva sentito il capitano Bertora nelle prime 24 ore dopo l'incidente.

Alle 10 del mattino era giunto a Genova un altro telegramma spedito dalle Canarie alle 4,40 del pomeriggio precedente ed indirizzato alla *Veloce*, per informare della perdita di una parte della corrispondenza pubblica e della vittoria conseguita dal capitano Bertora nel chiarimento delle responsabilità dell'incidente.

In un'altra pagina del *Corriere Mercantile* si leggeva della gran folla che aveva animato la festa di San Cipriano, del temporale notturno, del livello della "popolazione stabile" di Genova arrivata a 183.591 abitanti, con una prevalenza di 3.000 femmine, sui controlli della salute pubblica, sull'ispezione effettuata in porto per portarvi la luce elettrica, dei lavori alla galleria ferroviaria succursale dei Giovi in cui lavoravano 3.082 operai, con notizie del varo di una torpediniera nei cantieri Bombrini, della nomina del capitano marittimo G. O. Frugone a "cavaliere di Spagna." Il Governo di quel Paese gli aveva regalato anche un orologio d'oro per aver salvato la vita a 300 marinai spagnoli imbarcati su una nave da guerra che aveva fatto naufragio. Si poteva ancora leggere del rimpatrio gratuito, via mare da Marsiglia, di 4.488 italiani fra febbraio e settembre, dell'apertura di una campagna di vaccinazioni, e dell'apertura di alcuni centri di controllo della sifilide e delle malattie luetiche. Tali centri sanitari avrebbero funzionato a giorni alterni, per uomini e donne. Fra gli oggetti smarriti in quei giorni in città figuravano due portamonete con danaro, un binocolo, un ventaglio ed un braccialetto. Le notizie di cronaca nera mettevano in luce le risse causate dal troppo vino bevuto...la morte, a Lecce di quattro persone a causa di un fuoco d'artificio. Ne seguivano altre da Parigi, Bruxelles, Vienna, Bucarest e quella di una rivolta nelle lontanissime isole Samoa.

Il giorno 18, tanto il *Secolo XIX*, quanto il *Corriere Mercantile*, iniziarono a ridurre gli spazi destinati ad ospitare le notizie sulle vicende della sfortunata nave italiana. L'appendice del *Secolo XIX* forniva alcuni dettagli sul carico: si trattava di 1.800 sacchi di caffè imbarcati a Rio che dopo esser stati recuperati avrebbero comunque potuto venir usati per confezionare delle miscele, di 140 balle di lana, di un carico di 160 *pipe* di sego, di 600 sacchi di semi secchi e di "500 cuoia secche caricate a Buenos Aires."

Lo spazio dedicato dal *Corriere Mercantile* alla notizia della nave affondata riferiva delle istruzioni impartite dalle autorità centrali spagnole a quelle di Las Palmas per la conduzione dell'indagine ed aggiungeva che il *France* era ripartito il giorno 17, alle ore 11, verso i porti del grande fiume argentino. Il giorno precedente un'altra nave, il *Rosario*, della compagnia Lavarello era salpata da Genova per Rio de Janeiro e Buenos Aires con 1.250 emigranti.

Lo stesso giornale, il giorno 19 settembre, informava sulla vicenda del *Sud America*: titolando "Nulla di nuovo per oggi" aggiungendo che si stavano attendendo i rapporti ufficiali e le prime testimonianze sulla vicenda, e, contemporaneamente si escludeva che il Governo italiano avesse potuto inoltrare a quello francese "una domanda di spiegazioni (che) sarebbe assolutamente fuori luogo." A Las Palmas era giunto il postale *Nord America* della *Veloce* che "proseguirà domani per Barcellona e Genova imbarcando i superstiti del naufragio del *Sud America*." Dal canto suo il *Secolo XIX* riferiva una proposta avanzata dal giornale *Il Popolo Romano* secondo cui l'Italia avrebbe dovuto farsi promotrice di una conferenza marittima internazionale sulla sicurezza in mare.

Il *Corriere Mercantile* del 20 riassumeva come nonostante i telegrammi di sollecito non si fosse ancora riusciti ad avere l'elenco completo dei morti e dei superstiti e che il *Nord America* arrivato a Las Palmas alle 10 del mattino del 18, aveva già imbarcato i naufraghi ripartendo quasi subito verso Genova. Il supplemento dello stesso giorno aggiungeva tra le "ultime notizie" altre informazioni sulle vicende della nave italiana. In particolare come il comandante Vard del *France* avesse affidato ad un comunicato la difesa del suo operato mentre la popolazione di Gran Canaria aveva dimostrato la sua simpatia per i naufraghi, provvedendoli di abiti, di cibo, di cure mediche, organizzando anche un concerto di beneficenza per raccogliere dei fondi. Sul *Nord America* che aveva lasciato il porto grancanario per Genova avevano preso posto 56 persone dell'equipaggio e 199 passeggeri della nave naufragata.

Solamente il giorno 22 il *Corriere Mercantile* fu in grado di pubblicare i 196 nomi delle persone che avevano preso posto sul *Nord America* diretto a Genova. Si tratta, in massima

parte, di nomi originari delle Regioni meridionali: quelli liguri erano pochissimi. A Las Palmas si cercava di stabilire quanti fossero ancora i ricoverati negli ospedali. Il tribunale marittimo locale aveva decretato la colpa del capitano francese. Il giornale riferisce altresì la ricostruzione dei fatti effettuata dal comandante del *France* il quale ricordò che l'incidente avvenne la mattina del 13 settembre alle ore 6 mentre la sua nave, provenendo da Sud, stava puntando verso il porto di Las Palmas e si trovava già con i motori spenti. Dal Nord stava arrivando, a tutta velocità, la nave della *Veloce*. Visto che c'era la minaccia concreta di una collisione il capitano Vard ordinò il "macchina indietro" dopo aver filato le catene con le ancore. Per questa ragione, secondo il capitano Vard, il *France* era praticamente fermo quando era stato investito di prora dallo scafo italiano. Se il *France* non si fosse fermato sarebbe stato investito dal *Sud America* che l'avrebbe gettato a fondo. La nave francese ammainò quattro canotti per le operazioni di salvataggio, ed il capitano francese sosteneva che "qualunque altra manovra era impossibile perchè La France essendo chiusa fra i vapori ormeggiati, non poteva venire sulla dritta a causa del Sud America nè sulla sinistra a causa dei vapori ancorati. Il Sud America affondò in 25 minuti sul luogo dov'era avvenuto l'incidente."

Anche il *Secolo* pubblicò per intero la versione del comandante francese. Il giorno precedente (21 settembre) aveva riferito della partenza per Genova dei 196 superstiti, precisando che forse i morti erano "soltanto" 50 e che di quanto era accaduto nelle acque delle Canarie la colpa era attribuibile solamente alla condotta del comandante della nave francese.

Il 24 settembre il supplemento del *Corriere Mercantile* annunciava in 15 righe. "Oggi, dopo le 2 pomeridiane è giunto nel nostro porto il Nord America con i superstiti del Sud America. Il prefetto Municchi avendo ricevuto dal ministero un telegramma che lo autorizza a prendere a favore dei superstiti i provvedimenti che stimerà del caso, si è immediatamente recato a bordo insieme al questore per distribuire i soccorsi e per provvedere al rimpatrio di quella gente. Il comandante del porto sta procedendo, per parte sua, ad un'inchiesta per la legale constatazione del modo in cui avvenne il disastro di Las Palmas."

Il seguente 25, un martedì, il *Secolo XIX* uscì (come del resto il *Mercantile*) con una cronaca su due colonne fitte fitte con un titolo ed un sottotitolo che presentavano all'attenzione del lettore le più recenti notizie su "L'arrivo dei superstiti del Sud America. Episodi interessantissimi. Ciò che dicono i superstiti-La condotta dei francesi." Riferiamo i punti salienti di quella cronaca che inizia con le parole: "Il Nord America con a bordo i superstiti della catastrofe del Sud America a Las Palmas era alle viste ieri, poco dopo il tocco. Circa alle due e mezza il grande piroscampo della *Veloce* ancorava al ponte Federico Guglielmo. Grandissima folla attendeva l'arrivo dei poveri superstiti. Fra i primi a recarsi a bordo si notarono il Marchese Marcello Durazzo e il Marchese Durazzo Pallavicini, il medico Farina per l'autorità sanitaria, il prefetto comm. Municchi, il comandante del porto Ruggiero, il questore Raimondi, il maggiore dei carabinieri, l'ispettore del porto cav. Malnate.

Il ministero aveva telegrafato alla prefettura autorizzandola a prendere a favore dei superstiti quei provvedimenti che fossero del caso, così per i primi soccorsi ai bisognosi, che pel rimpatrio dei superstiti del Sud America. I naufraghi accolsero colla massima espansione tutta questa gente che s'interessava alla loro sorte: all'avvicinarsi della nave allo scalo si vedevano assiepati alle paratie. Il prefetto cominciò ad interrogare l'uno e l'altro, sul passato pericolo, sulle attuali condizioni, sullo stato di salute. Anche il comandante del porto si dimostrava sollecito a raccogliere informazioni....." E proprio al comandante del porto sarebbe toccato procedere a formalizzare l'inchiesta sui tragici fatti accaduti nella baia di Las Palmas. La cronaca prosegue raccontando che i rimpatriati erano 189, che la maggior parte degli ufficiali della nave affondata si era trattenuta nell'isola canaria. Fra i rientrati c'era il

medico di bordo Pietro Viglierno che compiva il suo terzo viaggio transatlantico il quale aveva detto che i morti erano stati 54 e che si erano ripescati 41 cadaveri di cui 7 non si poterono identificare, anche se uno apparteneva ad una persona originaria di un paese del chietino. Il medico fornì l'elenco dei morti identificati che il giornale riportò per intero, come riferì le risposte del commissario di bordo Torre alle domande del prefetto.

Subito dopo lo speronamento della nave il Torre aveva chiesto al comandante il da farsi quando risuonò a bordo *“il tremendo avviso: si salvi chi può....”* Il commissario fece appena in tempo a stivare in una valigia le cose che più gli premeva salvare e con quella saltò in mare dove ebbe la forza di raccogliere anche un bambino. Purtroppo la forza del vortice causato dallo scafo che affondava gli strappò dalle mani tanto la valigia quanto il bambino. Il Torre dichiarò altresì che molti dei morti erano stati trascinati sott'acqua dal peso delle monete cucite in doppie fodere nei pantaloni, nei gilè e nelle giacche. Il cronista puntualizzava: *“Si narra che uno dei cadaveri rinvenuti avesse cucite nell'interno del panciotto 625 lire sterline, pari a lire 15.625. I passeggeri di prima classe consistevano in una famiglia con quattro bambini e due signori, il signor Edmondo Paul da Ginevra, professore di musica,....ed il professore di musica Alberto Januski da Ravenna....”* i quali rimasero tutti a Las Palmas. Un naufrago napoletano aveva perduti la moglie, due figli e due cognati, mentre una madre ebbe la sorte di salvarsi con il bambino legato al collo. Alcuni dei superstiti si offersero subito di adottare alcuni dei bambini che avevano perduto i genitori. Il cadavere del nostromo non era stato ritrovato. Si sapeva che il secondo ufficiale Gallacci era morto annegato perchè uno stivale gli si era impigliato in un cavo. I cadaveri di due coniugi che viaggiavano in prima classe furono estratti dalla loro cabina dai palombari. Il cronista scriveva che lo stato economico dei superstiti era in genere buono poichè si trattava di persone che rientravano in Italia dopo aver fatto in America qualche piccola fortuna trasformata in monete d'oro che si erano cuciti addosso.

L'atteggiamento degli ufficiali del France era stato piuttosto curioso, in quanto dalle murate della loro nave chiamavano la gente a guardare la prodezza che avevano compiuta mentre fu apprezzato il soccorso fornito da una nave tedesca e da una spagnola. I francesi misero in mare un gozzo con ritardo. Elogi andarono alla popolazione di Las Palmas che assistette subito i naufraghi, al capitano Bertora che rimase nelle Canarie per rappresentare gli interessi della compagnia assieme ad un gruppetto di persone che stavano attendendo il recupero dei beni abbandonati sulla nave. Nel viaggio di ritorno sul *Nord America*, il tenore Stagno che si trovava fra i naufraghi salvati, donò 500 lire da distribuire ai bisognosi. Purtroppo tra coloro che chiedevano di avere qualche spicciolo c'era anche una persona che aveva addosso un grande somma: *“sacra auri fames”* commentava il *Secolo XIX*. Seguiva un'ultima notizia tecnica. Il *Nord America* aveva impiegato meno di 24 ore per compiere la tratta Barcellona-Genova. Nel porto ligure vennero raccolti danari per i naufraghi tanto sulla nave *Regina* (armatore Costa) come sul *Perseo* (Navigazione Generale Italiana) e altri quattrini furono offerti dalla Società Ligure di Salvamento. La notizia che figura sulle colonne del *Corriere Mercantile* riferisce delle somme offerte dall'equipaggio del *Nord America* ai colleghi del *Sud America* e di quelle consegnate dal prefetto su indicazione del Governo. Una breve appendice parla dell'inquietudine del migliaio di emigranti italiani imbarcati sul *France* che si rifiutarono di sottoscrivere una dichiarazione liberatoria per il comandante francese.

Le pagine del *Corriere Mercantile* del 26 settembre riportavano alcuni particolari sulla morte del primo ufficiale il quale si era aggrappato ad una trave lunga circa un metro e mezzo dalla quale era stato allontanato a forza da un gruppo di 5 o 6 naufraghi che non sapevano nuotare e che in tal modo avevano salvato la pelle, del salvataggio di un bambino di otto anni, Fortunato Biasotti, di Chiavari, il quale rientrava dall'America con il padre affogato nella sciagura, portandosi sott'acqua il bel capitale di 300.000 lire.

Di particolare interesse la versione in italiano di un articolo apparso sul numero del 15 settembre del quotidiano di Las Palmas Diario de Avisos (*Il giornale degli avvisi*, che si stampa ai giorni nostri con lo stesso titolo nell'isola di Tenerife)

Il giornale spagnolo aveva scritto che “...*poco prima delle 6 della mattina di oggi 13 entravano nel porto de La Luz il vapore Sud America di 1258 tonnellate, capitano Carlo Bertora, il piroscafo francese France di 4600 tons. capitano Verd, e il vapore spagnuolo Habana di 839 tons. capitano Paolo Vila.....*” Il giornale aveva ricostruito l'incidente con queste parole:

“...*Entrambi giunti in porto avevano preso pratica, e mentre il vapore italiano stava per dar fondo, il piroscafo francese, senza che fosse possibile scansarlo, gli fu addosso, investendolo con un sì formidabile urto nel centro stesso, a babordo, che in meno di 10 minuti, secondo asserisce il capitano del Sud America, questo scomparso. Dieci minuti di incredibile angoscia! In un momento le sartie ed i pennoni del piroscafo furono coperti di gente, che vi si aggrappava, a misura che il piroscafo stava sommergendosi.....*” Il racconto prosegue narrando l'opera di salvataggio dei naufraghi attuata dalla nave Habana che stava entrando anche lei in quel porto e dalla nave tedesca Cordelia che già si trovava alla fonda. Nel frattempo, scriveva il Diario de Avisos, “*giungevano sul luogo della catastrofe la barca della sanità col medico direttore don José Champsour, e il segretario don José Deniz, e i rimorchiatori e le lance del porto. Tutti rivaleggiarono con prove di abnegazione, di coraggio, di prontezza per salvare i poveri naufraghi, e in tal modo si spiega come di 329 persone siano periti soltanto circa 60, per diverse cause che non fu possibil evitare, sia per ferite riportate nell'urto, sia per essersi trovate nei camerini, o sotto coperta al sommergersi del piroscafo, oppure per avere intorno al corpo cinture contenenti danaro, cinture il cui peso doveva essere abbastanza rilevante, dal fatto che si vedevano persone le quali cadendo sparivano istantaneamente....*” Il racconto prosegue con le espressioni di simpatia rivolte al comandante Bertora spiegando che il ridotto numero di vite perdute dipendeva dal fatto che il *Sud America*, affondando in un basso fondale, al punto che la metà dei suoi alberi usciva dalle acque, non aveva causato un grande gorgo che avrebbe potuto sommergere un maggior numero di naufraghi. Costoro erano stati ricoverati nei locali del nuovo Lazzaretto dove “*i caritatevoli e filantropici sentimenti, patrimonio dei cuori canariani e spagnoli, valsero ad asciugare molte lacrime sin dai primi momenti. Molte persone si tolsero gli abiti da dosso per darli ai naufraghi e parecchie donne chiesero di affidare loro i bambini rimasti orfani*” mentre negli stessi locali venivano raccolte le salme degli annegati. Sul luogo si trovavano l'agente consolare d'Italia, don Nicolay Massieu y Falcon “*addetto al Consolato dell'Uruguay*” ed il sacerdote don Aquilino Falcòn. L'articolo è abbondante nei particolari sul salvataggio di diversi naufraghi, sulla quantità di danaro che alcuni di quelli, donne comprese, portavano addosso, sulle famiglie straziate dalla morte di molti parenti, sul salvataggio di “*un lattante raccolto galleggiante sull'acque, mentre già stava per sommergersi....*” sulla difficoltà di ricostruire la liste dei salvati che erano stati raccolti in vari punti della città, dei recuperi di salme effettuate dai palombari, delle disposizioni di seppellire subito i cadaveri delle vittime con rito religioso. Un commento finale assicurava che “*Le autorità fecero tutte esemplarmente il loro dovere.*”

Il giornale genovese aggiungeva un parziale elenco di sopravvissuti -i passeggeri del *Sud America* erano per lo più di origine meridionale- in cui si leggono quelli dei liguri Federico Sciacaluga, marinaio di 17 anni, Teofilo Delfino, giornaliero di 47 anni, Teresa Barbieri “*di Genova, di 28 anni, ammogliata, con una bambina di 8 mesi, accompagnata dalla vecchia madre, Maddalena Barbieri che perì nel disastro.*” Altri particolari raccontano di alcuni naufraghi costretti a letto all'ospedale di Las Palmas non avendo abiti con cui ricoprirsi, del salvataggio dei documenti e della corrispondenza custoditi nella cabina del comandante, di un grazie pubblico del Comune di Las Palmas ai medici Champsaur, Millares, Suares, Ximenes,

Apollinario e di un grazie dei superstiti alla popolazione ed alle autorità della capitale grancanaria.

Tre notizie brevi concludevano le colonne dedicate alla vicenda del *Sud America*. La prima concerne l'avvio a Cadice, davanti al cui tribunale si sarebbe dovuta discutere la causa sull'affondamento della nave italiana, dell'avv. Caveri e del cap. Capurro, il quale avrebbe dovuto proseguire per Las Palmas per cercare di salvare il vapore e le merci trasportate.

La seconda tratta delle visita del prefetto sulla nave *Nord America* per disporre il rimpatrio dei superstiti del *Sud America*, e l'ultima fornisce i nomi dei componenti la commissione d'inchiesta insediata presso la capitaneria di Genova. Essi erano il capitano di porto comm. Ruggeri, il cav. Sanguineti presidente dell'Associazione marittima e il cav. Zicavo ufficiale di porto.

Il *Corriere Mercantile* aggiungeva, lo stesso 25 settembre, come ad accogliere i naufraghi sul *Nord America* si fossero recati, oltre al prefetto, questore e comandante di porto, anche i marchesi Durazzo-Pallavicini e Durazzo-Adorno azionisti della *Veloce*, il dottor Farina per la commissione sanitaria, il maggiore dei Carabinieri cav. Grossardi, l'avv. Moro, segretario del prefetto, e l'ispettore del porto cav. Malnate. I superstiti vennero interrogati tutti dal prefetto con la collaborazione del commissario di bordo della nave affondata, signor Torre. Importanti le testimonianze del fuochista, il diciottenne genovese Ribotta e quella di un altro genovese che si chiamava Giuseppe Balbi. Venivano citate le somme messe a disposizione del prefetto dagli agenti marittimi del gruppo *La Veloce*, in totale 1000 lire, precisando che “*non molti sono però i veri bisognosi...*”

Il numero del *Mercantile* del 27 settembre, dopo la notizia della prossima partenza per l'Argentina del piroscafo *Perseo* della Nuova Generale Italiana con l'indicazione del termine ultimo per la consegna della posta destinata a Buenos Aires, riporta anche quella dell'uccisione di un eunuco nell'harem del sultano a Costantinopoli da parte di un altro eunuco che fu subito giustiziato ed infine l'interessante notizia dell'istituzione di una coppia di “*treni lampo*” tra Milano e Roma (via Genova e Pisa). Uno dei due convogli sarebbe partito da Milano alle 8,25 del mattino con arrivo serale a Roma alle ore 22,50, mentre la partenza da Roma era prevista alle 8 del mattino con arrivo alle ore 22,30 alla stazione di Milano. Le notizie citate precedevano quella sulla polemica sorta tra i giornali genovesi sulla correttezza e la cortesia delle navi francesi. Il *Mercantile* non era d'accordo sulla notizia che voleva gli emigranti italiani imbarcati sul *France*, sorridere nel vedere il naufragio che si stava compiendo tragicamente sotto ai loro occhi. Il giorno seguente i lettori furono informati che *La Veloce* aveva deciso di pagare tutto l'equipaggio del *Sud America* fino all'ultimo giorno di settembre e di concedere ad ognuno un *bonus* di 50 lire.

Il numero del 1° ottobre del *Corriere Mercantile* riporta la notizia della partenza per i soliti scali sudamericani del piroscafo *Nord America*, mentre quasi un'intera colonna era dedicata alla seconda parte del “*Rapporto del comandante della France*” sullo speronamento alla nave italiana. In realtà, precisava il giornale, si trattava della seconda parte del rapporto, quella che riguardava il comportamento dello stato maggiore del *France*.

Il comandante in seconda, Saint Martin, visto l'accaduto aveva gridato al capitano italiano di far arenare la sua nave e ai passeggeri di trovare scampo sul *France*. Ma entrambi quei suggerimenti non ebbero seguito. Aggiungeva che c'erano in mare scialuppe sufficienti per raccogliere 3.000 naufraghi. Un marinaio genovese si trovava all'interno di una lancia della nave tedesca *Cordelia* ed incitava i battellieri in acqua ad avvicinarsi il più possibile al *Sud America*, ma costoro, temendo il gorgo causato dalla nave che stava affondando, si tenevano lontani invitati alla prudenza anche da tale Abundo, un marinaio italiano. In tal modo, “*per un errore incalcolabile di un pazzo si ebbero a deplorare tante vittime.*” Tre marinai francesi con una scialuppa contribuirono, però, a salvare tre naufraghi ed il capitano francese scriveva

che ogni uomo del suo equipaggio aveva fatto più del proprio dovere. Aveva scritto delle lettere di ringraziamento all'agente italiano, al comandante del porto, al vice-console francese.

Il comandante del *France* elencava i lavori eseguiti a Las Palmas in tutta fretta alla sua nave tra il giorno 14 e le tre del pomeriggio del 16 settembre. La parte più importante consisteva nel rafforzamento della prora con lastre metalliche imbullonate e cementate.

Un giornale francese aveva posto in evidenza che gli ordini del comandante italiano erano stati dati in ritardo e che era stata la nave *Sud America* a tagliare la rotta al *France*.

Il comandante Vard sosteneva infine che il giudizio definitivo sull'incidente avrebbe dovuto esser pronunciato dalla Capitanía Generale Marítima di Cadice.

Le notizie sulle vicende della nave della *Veloce* stavano perdendo oramai la loro attualità.

Tra quelle del 1° ottobre scritte sul *Corriere Mercantile*, si specificava, in cinque righe, che i palombari continuavano a lavorare "all'estrazione del carico del *Sud America* e dei bagagli dei passeggeri." nelle acque di Las Palmas. E si aggiungeva, sotto il titolo "Emigrazione" che il giorno precedente erano partiti per il *Sud America* i piroscafi "*Fortunata R. noleggiato da La Veloce, diretto a Las Palmas e Brasile con 1600 circa emigranti*", mentre il *Perseo* della Navigazione Generale Italiana era salpato verso Buenos Aires con 986 emigranti.

La notizia più importante di quel giorno, e su quella pagina, veniva riservata ai traffici in entrata e in uscita dal porto di Genova, con puntuali riferimenti al numero delle navi a vapore ed a vela, ai loro rispettivi tonnellaggi ed a quelli totali delle merci manipolate, ai traffici di cabotaggio e di navigazione internazionale, alla preminenza, fra le bandiere estere, di quelle inglese e tedesca. Altre righe riferivano lo stato delle costruzioni marittime italiane giudicate "in continua decadenza...." e comunque con netto vantaggio delle navi a motore rispetto agli scafi a vela.

Correva già il 16 ottobre quando il *Mercantile* riferiva di somme raccolte e distribuite ai superstiti del naufragio del *Sud America*. Un contributo particolare alle famiglie dei 5 marittimi morti nell'incidente era stato assegnato dalla Società Ligure di Salvamento. Un'altra notizia riferiva dell'apertura dei corsi della Accademia Navale cui erano stati prescelti 9 liguri sui 78 ammessi. La Marina Militare aveva bandito un concorso per 170 allievi. Maggiore spazio veniva dedicato alla notizia del giorno, la visita dell'Imperatore Guglielmo II in Italia, iniziata a Napoli dov'era prevista una grande rassegna navale.

Il giorno 18 ottobre si riportava che il capitano Capurro, incaricato della compagnia *La Veloce*, aveva informato come dopo aver salvato caffè, pelli e sego, anche secondo il parere dei palombari, lo scafo affondato non poteva esser recuperato.

Il 6 novembre dopo notizie sull'Università e sul bilancio del Comune di Genova, nell'angolo in basso a destra appare il titolo "*Avviso d'asta*" sotto cui si legge come il 30 novembre, su istanza delle compagnie assicuratrici, sarebbe stato posto in vendita, all'asta pubblica, davanti al notaio José Benitez Lorena "*il vapore Sud America. sommerso nel porto di La Luz (Gran Canaria) ...in 18 metri di profondità, colla sua macchina completa, ancore e catene, alberata, cavi, vele ed accessori esistenti sopra lo stesso vapore, sparsi sul fondo, il tutto nello stato in cui si trova.....con più o meno 35 botti sego, 1600 sacchi caffè, 119 fardi pelli lanari, 570 sacchi grano, 500 cuoia, il tutto appartenente al carico non estratto. Sono esclusi dalla vendita i bagagli e gli effetti dell'equipaggio e dei passeggeri ed il numerario.*" Seguono le indicazioni sulla caparra da versare in sterline inglesi per avere il diritto di partecipare all'asta che si sarebbe tenuta al mezzogiorno del 30 novembre "*nel luogo indicato dalle bandiere dell'asta.*"

L'annuncio venne ripetuto per più giorni.

Oggi nessuno sa più nulla di quella lontana tragedia del mare.

Anche a Genova chi se ne ricorda più?... forse le tragedie del mare da ricordare e da celebrare nella capitale marittima d'Italia sarebbero troppe.

Chi ha l'opportunità di visitare il cimitero del quartiere di La Vegueta, a Las Palmas di Gran Canaria vedrà, vicino all'ingresso, la tomba, molto semplice, del primo ufficiale del *Sud America*, ed un imponente monumento in marmo, ordinato a Genova e realizzato da un autore genovese che raffigura un'Italia addolorata. Sotto a quel marmo riposano i resti mortali delle altre vittime della sfortunata nave italiana.

Il Console italiano di Las Palmas nella giornata dell'anniversario dell'affondamento della nave genovese depone una corona di fiori con il nastro tricolore. Sovente gli capita di accompagnare ad una visita di omaggio ai resti dei naufraghi gli equipaggi delle navi militari italiane che fanno scalo nel porto della capitale di Gran Canaria.

Al solo ufficiale venne riservata una tomba particolare nel cimitero della capitale dell'isola di Gran Canaria rimesso a nuovo fra il 1812 ed il 1815, come ricorda una lapide all'ingresso.

Gli altri corpi vennero sepolti all'indomani della tragedia in una tomba comune sulla quale venne eretta qualche anno dopo, nel 1892, una statua, donata dal Governo italiano e realizzata a Genova dallo scultore Paolo Trucornia (o sarà Tiscornia?) di Fernando che rappresenta un'Italia dolente con la scritta "*La carità della Patria lontana*" appoggiata ad un masso di pietra che riproduce il movimento delle onde.

Ai piedi della statua si nota lo stemma sabauda.

L'intero manufatto è stato restaurato e ripulito di recente e si presenta nelle migliori condizioni.

## BIBLIOGRAFÍA

Le raccolte dei giornali genovesi IL SECOLO XIX, IL CORRIERE MERCANTILE, IL CAFFARO, dal 13 settembre 1888 a tutto novembre 1888.

Le raccolte contemporanee del giornale *Diario De Avisos* di Gran Canaria.

"125 años de nuestro puerto. Una historia unida al desarrollo de la Ciudad. El puerto de La Luz" (octubre de 2008). Gabinete Literario, Las Palmas de Gran Canaria.