

Enrico d'Albertis

di Anna d'Albertis

Le fotografie di Enrico d'Albertis scattate a Ustica nel 1899 restituiscono un'inusuale immagine dell'isola con il paesaggio di più di cento anni fa, così diverso da quello attuale. Non è facile trovare fotografie paesaggistiche scattate in quegli anni, e il motivo è molto semplice.

Fino ai primi anni del Novecento le macchine fotografiche erano molto voluminose e utilizzavano lastre di vetro, che erano ovviamente pesanti e fragili, per cui è ovvio che venissero usate quasi esclusivamente negli studi fotografici, dove le persone si recavano per farsi ritrarre. Esistevano per la verità ottimi fotografi paesaggisti che riuscivano a trasportare all'esterno del loro studio il loro pesante, ingombrante e fragile equipaggiamento: esistono infatti dei meravigliosi scatti ottocenteschi che ritraggono strade e piazze, monumenti e ceremonie. Ma queste macchine erano enormi, richiedevano l'uso del treppiede e le lastre dovevano essere sviluppate in tempi brevissimi. Era quindi impensabile che un turista viaggiasse con la propria macchina fotografica per scattare foto dei paesaggi o dei propri compagni di avventura, e di conseguenza praticamente non esistevano i "ricordi di viaggio" come li intendiamo noi, abituati come siamo a usare i nostri telefonini per riprendere ogni cosa, dalla nuvola di passaggio al piatto della prima colazione.

Enrico d'Albertis, durante i suoi viaggi attorno al mondo, aveva acquistato negli Stati Uniti delle macchine fotografiche portatili, relativamente leggere e maneggevoli, che erano state inventate da un certo signor Eastman e che dal 1888 erano commercializzate con il nome di Kodak: un nome che non significava nulla, ma che era destinato a fare la storia. *Voi premete il pulsante, noi facciamo il resto* era lo slogan della compagnia, che ebbe un immediato successo oltreoceano, ma era ancora praticamente sconosciuta in Europa.

Per la loro leggerezza e maneggevolezza queste macchine potevano essere portate ovunque e d'Albertis ne approfittò e incominciò a fotografare ogni cosa. Potrà così testimoniare con i suoi scatti i suoi viaggi, fotografando persone, mezzi di trasporto, monumenti, paesaggi. In tutta la sua vita scatterà circa ventimila fotografie in tutte le parti del mondo.

Anche quando, nel febbraio del 1899, compie una campagna naturalistica in Sardegna e Sicilia con Giacomo Doria, Enrico Hillyer Giglioli, probabilmente anche con Achille Terracciano, illustre botanico di



Fig. 1 d'Albertis durante il suo secondo viaggio intorno al mondo.
Fig. 2 Il castello di Montegalletto Castello D'Albertis.

Palermo, porta con sé la sua fedele Kodak. In questa occasione, partendo da Palermo, fa una capatina a Ustica, dove incontra Luigi Salvatore d'Asburgo, con il quale era in buoni rapporti di amicizia, e in quell'occasione scatta alcune interessantissime fotografie che testimoniano la realtà di quegli anni ormai lontani.

Quello che salta subito agli occhi, confrontando la realtà ottocentesca con quella attuale, è che attualmente la vegetazione è molto più rigogliosa, ci sono dappertutto molti più alberi, anche davanti alla chiesa di San



*Uno dei cutter del Capitano d'Albertis.
In particolare il secondo, Il Corsaro, con il quale attraversò l'Atlantico, aveva una lunghezza di 22 metri.*



*Una dedica al Capitano da parte di Luigi Salvatore D'Asburgo:
«qual è il miglior nido / Quello sull'onda molle / O sull'amenno colle ?
Io, resto al primo fido
al Capitano E. A. D'Albertis il 23 Giugno 1898
Arciduca Luigi Salvatore»*

Ferdinando Re, la cui facciata era una volta ben visibile e non come oggi schermata dai rami. C'è anche da considerare che una volta la legna più degli alberi stessi era un bene prezioso dato che serviva a riscaldarsi e a cucinare. Di conseguenza veniva raccolta regolarmente

e la vegetazione non poteva espandersi liberamente.

Questa chiesa parrocchiale è stata intitolata fin dalle origini a San Ferdinando Re, per volere dei Borbone, ma gli abitanti di Ustica, che si erano trasferiti da Lipari a seguito del piano di ripopolamento voluto appunto dai Borbone, erano devoti al loro Santo Patrono San Bartolomeo, e quindi San Ferdinando è passato subito in secondo piano e la devozione è ancora oggi rivolta soprattutto a San Bartolomeo

Enrico d'Albertis ha avuto indubbiamente una vita molto intensa, anche perché non ha dovuto per così dire "perdere tempo a lavorare" e ha potuto dedicarsi completamente ai suoi interessi. È infatti nato nel 1846 da una famiglia di facoltosi industriali e, dopo la scuola di Marina e qualche anno nella Marina Militare, è passato alla Marina Mercantile con la quale ha compiuto alcuni viaggi verso l'India. Dopodiché ha deciso di ritirarsi a vita privata, quando aveva solo venticinque anni. Da sempre appassionato di scienze naturali, era amico di alcuni dei più famosi studiosi del momento: Giacomo Doria, insigne naturalista a tutto campo, Alberto Issel, geologo, Raffaello Gestro, entomologo, e poi Enrico Hillyer Giglioli, Decio Vinciguerra e alcuni altri.

Si era intanto fatto costruire un piccolo yacht a vela, il *Violante*, che fu fra l'altro la prima barca da diporto italiana, registrata dal neonato Regio Yacht Club, di cui d'Albertis era stato uno dei più appassionati fondatori. Il *Violante* fu fin da subito messo a disposizione degli amici ricercatori, chiamati scherzosamente "I cavalieri della Galita", che si imbarcavano per fare delle crociere nel Mediterraneo, non solo per godere della navigazione a vela, ma anche e soprattutto per compiere delle campagne scientifiche. Si dragava, si studiavano le correnti, si osservavano pesci e alghe, insomma si facevano tutte quelle operazioni che non si potevano richiedere a chi per mare andava per guadagnarsi il pane.

«Ed ogniqualvolta lo consenta la sicurezza della nave egli muove guerra implacabile agli abitanti della terra e delle acque: pesca, draga, caccia, osservando e notando quanto concerne gli oggetti raccolti e le località esplorate. Così al ritorno delle sue escursioni egli reca al Museo Civico di Storia Naturale un conspicuo tributo di collezioni scientifiche e agli amici Naturalisti offre nuovi e pregevoli materiali di studio....». Così scriveva Arturo Issel in uno dei suoi libri, riferendosi appunto al d'Albertis.

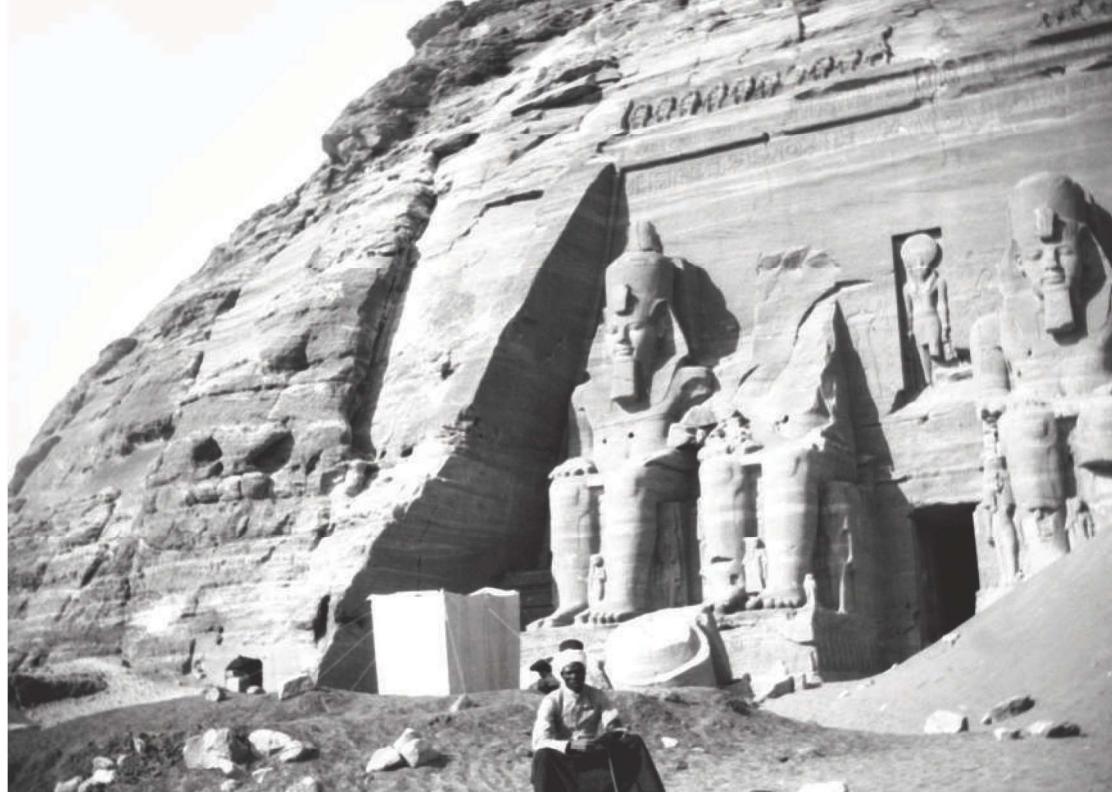
Il nostromo del *Violante* era Alberto Giusti, cugino del capitano e suo grandissimo amico. Tanto gli era caro che, quando morì prematuramente, d'Albertis volle aggiungere al suo nome, che era semplicemente Enrico, anche Alberto, il nome di Giusti.

Il *Violante* si dimostra presto troppo piccolo per compiere lunghi viaggi, e d'Albertis commissiona un cutter più grande, che chiama *Corsaro*, con il quale riesce a fare crociere più importanti, spingendosi nell'Atlantico fino alle Azzorre, sempre con lo stesso scopo scientifico e naturalistico.

Bisogna ricordare che, in quei tempi, andar per mare non era pericoloso solo per le condizioni del tempo e del mare, ma anche per i numerosi pirati che ancora

Abu Simbel nel 1903 ancora sepolto dalla sabbia.

Foto E. d'Albertis



spadroneggiavano nel Mediterraneo. Infatti, sia il *Violante* che il *Corsaro* erano equipaggiati con cannoncini e spingarde a scopo di difesa. «*Caramba, yo tambien tiengo bandera de guerra y cañones*» racconta di aver gridato «in uno Spagnuolo più o meno castigliano, ma in tono al tutto Genovese» a un guardacoste spagnolo che lo aveva preso a cannonate avendolo scambiato per un pirata durante una crociera verso le Canarie...

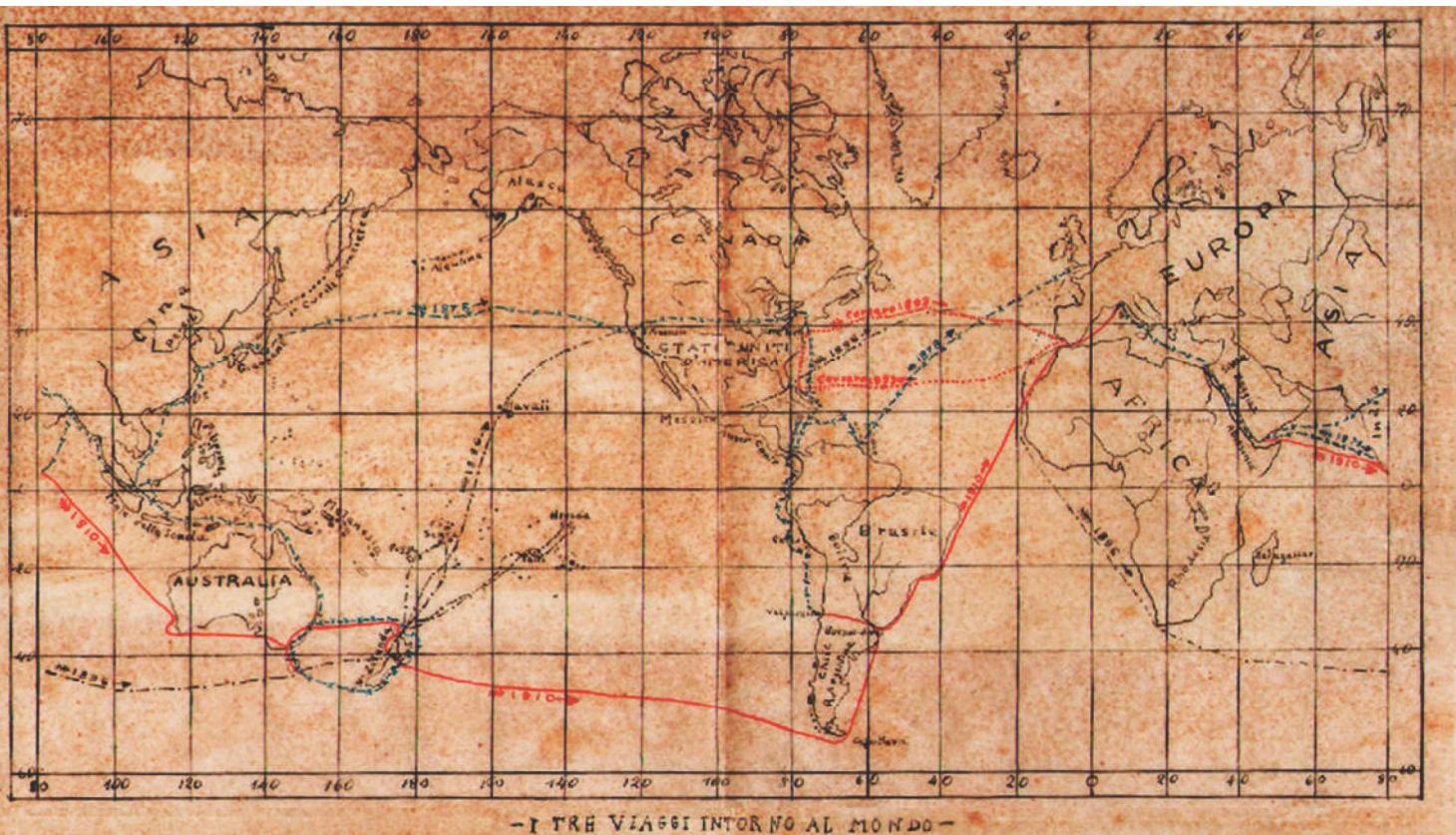
Nel 1894, in occasione dei festeggiamenti per il quarto centenario della scoperta dell'America, si reca a New York utilizzando per la traversata i mezzi di navigazione usati da Colombo, vale a dire il quadrante, l'astrolabio e la balestriglia. In America incontra gli alti Ufficiali italiani che gli offrono un traino per il viaggio di ritorno. L'occasione è imperdibile, perché significa ritornare in Europa molto più rapidamente, dato che la unità della Marina erano provviste di motori. Purtroppo però questa decisione si dimostra presto una scelta sbagliata, date le condizioni proibitive del mare. Era infatti in corso uno spaventoso uragano con onde altissime e vento impetuoso. Tanto che i cavi di ormeggio che servivano a trainare il *Corsaro* hanno dovuto essere tagliati velocemente, per evitare che il piccolo scafo, non potendo manovrare liberamente, potesse spezzarsi sotto la forza dei marosi. Chi era a bordo delle navi della Marina era convinto di aver lasciato lo yacht a un tragico destino e che sarebbe sicuramente affondato assieme al suo equipaggio, tanto che quando, contro tutte le aspettative, lo rivedono sano e salvo al di là dell'oceano, prorompono in entusiastiche manifestazioni di gioia e di ammirazione. Questa eroica e, bisogna ammetterlo, fortunata traversata ha procurato a d'Albertis il titolo di Capitano di Corvetta della Marina Militare, ma, per ammissione del Capitano stesso, questo ambito riconoscimento ufficiale non gli è stato gradito quanto le spontanee manifestazioni di giubilo tributategli dai marinai della Marina Militare.

Sfortunatamente, poco tempo dopo la traversata atlantica, il *Corsaro* viene investito nella Manica subendo danni tanto gravi da dover essere demolito.



*Canale di Suez 1870 circa.
Sopra: New York 1870 circa.*

Foto dell'Archivio della famiglia d'Albertis



Mappe dei viaggi intorno al mondo del Capitano d'Albertis.

D'Albertis non era a bordo, stava visitando il Nord Europa in compagnia di un nipote, e si racconta che lesse su un giornale la notizia della propria morte!

Ormai senza yacht, continua a viaggiare, da questo momento in poi esclusivamente con «mezzi pubblici»: navi, treni, cammelli, carrozze... Aveva già fatto una volta il giro del mondo nel 1877 e, dato che «in tema di viaggi è massima scaltra, se vai da una parte tornare dall'altra», come recita una massima inventata anni dopo da un suo pronipote, ne fa altri due, sempre da ovest verso est. Viaggi che richiedono sempre meno tempo, dati i miglioramenti delle comunicazioni: un anno il primo, undici mesi il secondo e solo sette il terzo. Ma tra uno e l'altro visita la Terra Santa, fa il periplo dell'Africa e soggiorna a lungo in Egitto, oltre a viaggi più brevi in Europa e in Italia.

Allo scoppio della Prima guerra mondiale ha quasi settant'anni e ovviamente non può arretrarsi, ma si inventa una rete di avvistamento per i sommergibili nemici e si reca nelle zone di guerra, accolto dai suoi vecchi amici della Marina, documentando queste sue visite con le sue foto. Prende persino lezioni di volo sugli idrovolanti: «*caelum ipsum petimus*» dirà, ricordando orgoglioso l'esperienza. Finito il conflitto, si rende conto degli orrori che si sono commessi e che la guerra è sempre un grande sbaglio, sia per i vinti che per i vincitori, nonostante ne sia stato un fautore.

Un'altra sua passione sono state le meridiane, o per

meglio dire gli orologi solari: ne progetta più di cento che verranno costruite sulle facciate di chiese ed edifici pubblici, stabilimenti termali, caserme, alberghi o ville degli amici: molte di esse sono ancora visibili e ben conservate. Il Capitano è infatti a ragione considerato uno dei più prolifici gnomonisti italiani.

I suoi sogni preferiti sono stati l'Isola del Giglio, nell'Arcipelago Toscano, dove aveva acquistato la torre saracena del Campese e dove trascorreva lunghi periodi, e il piccolo Eremo di Capo Noli, una cassetta di legno a picco sul mare, il suo rifugio preferito per riflettere e scrivere i suoi libri. È stato infatti anche un prolifico scrittore, pubblicando i resoconti delle sue crociere e dei suoi viaggi, e i suoi studi scientifici soprattutto su Cristoforo Colombo.

Ormai vecchio e malato, costretto praticamente a vivere su una sedia a rotelle, si ritira definitivamente nel suo Castello di Montegalletto, dove muore il 3 marzo 1932. Nel suo testamento lascia il Castello al Comune di Genova, con il desiderio che se ne faccia un Museo Colombiano.

Il suo corpo riposa nel cimitero monumentale di Staglieno di Genova, in una tomba circondata dall'acqua.

ANNA D'ALBERTIS

L'autrice, nipote del Capitano, ha studiato gli scritti del famoso navigatore e ha riordinato la vasta raccolta di fotografie che documentano i suoi viaggi.