

Piero Pastorino

I velieri del guano

Questa volta, la nostra storia inizia dalla geografia, soprattutto dall'enorme *motore termico naturale* che, nascendo intorno ai Poli, genera le correnti marine che mettono in movimento i mari ed il clima del mondo.

Nel 1569 il Gesuita José de Acostaⁱ, inviato missionario in Perù, individuò la corrente fredda che dall'Oceano Antartico risale lungo la costa del Pacifico.

Il tedesco Alexander von Humboldtⁱⁱ, un dottissimo scienziato, che qualcuno definì un genio rinascimentale come Leonardo per la vastità e la varietà del suo sapere, intraprese una spedizione in Sud America con un naturalista francese, Aimé Bonpland, che durò dal 1799 al 1804.

Compì innumerevoli esplorazioni e scoprì nuove specie di animali e piante fino ad allora sconosciute in Europa, mentre mappava il territorio, determinandone meridiani e paralleli, registrandone le isoterme e compiendo le rilevazioni magnetiche.

Misurò dettagliatamente le temperature della corrente del Perù, che a seguito del suo lavoro fu poi chiamata "di Humboldt", benché lui si schermisse dicendo che era da sempre nota ai pescatori locali.

Si rese conto dell'importanza che il guano, il deposito degli escrementi degli uccelli marini locali, aveva per gli indigeni, che lo raccoglievano già ai tempi degli Inca (guano, dallo spagnolo *huano*, è la derivazione da *wanu* – immondizia - in lingua quechua) e lo utilizzavano per concimare i campi, la cui fertilità aveva meravigliato lo scienziato.

Humboldt ne portò un campione in Europa, dove fu analizzato e fu dichiarato come il fertilizzante più ricco in assoluto di azoto, fosforo e potassio, i nutrienti di cui necessitano le piante per crescere.

Le coste del Cile e del Perù erano particolarmente ricche di depositi millenari di ottimo guano per una serie di concause.

La corrente molto fredda di Humboldt risale dall'Antartico la costa pacifica dell'America meridionale, portando in superficie tonnellate di nutrienti per i pesci, soprattutto acciughe, che si radunano in quelle zone in banchi giganteschi.

A loro volta, i pesci attirano enormi quantità di uccelli marini che si nutrono di tale *bonanza*, nidificando e riproducendosi nelle isole e penisole di quelle coste oceaniche. Nel corso dei millenni, le loro deiezioni hanno ricoperto di uno strato alto decine di metri tutte le superfici di nidificazione. Inoltre, il clima poco piovoso a causa della poca evaporazione dell'oceano, estremamente freddo, ha fatto sì che questi depositi non siano stati dilavati e i preziosi elementi chimici siano rimasti integri.

Dopo Humboldt, tutto rimase silente per qualche decennio, finché un altro scienziato tedesco, il chimico Justus von Liebigⁱⁱⁱ, nel 1840 dimostrò che le piante, per crescere, necessitavano soprattutto di azoto e mise a confronto la farina d'ossa e il guano peruviano, dimostrando l'assoluto vantaggio di quest'ultimo.

Se fino ad allora, di fronte ai grossi problemi di estrazione, ad un viaggio di trasporto di 90/120 giorni (via Capo Horn) ed un mercato incerto, gli investitori avevano nicchiato, improvvisamente si risvegliarono.

L'Europa stava infatti affrontando una carestia dopo l'altra e le terre agricole, devastate dalle continue guerre, sempre più spopolate dalla rivoluzione industriale, dalla fame e dall'emigrazione, producevano cibo in quantità insufficiente ai bisogni di una popolazione in crescita; il nuovo concime apparve come un toccasana, il miracolo che avrebbe salvato la situazione.

E immediatamente si scatenò in Europa e negli Stati Uniti la corsa al guano.

In Inghilterra sbarcarono nel 1840 1.800 tonnellate di guano, ma già cinque anni dopo si arrivò a quasi 220.000.

Il Perù nazionalizzò le isole del guano, monopolizzandone la proprietà; ne divise la gestione e la commercializzazione, però, tra compagnie inglesi, francesi e peruviane. Queste fecero guadagni enormi: una tonnellata veniva pagata 12 sterline e rivenduta a più del doppio. In seguito, il Perù diede il monopolio alla

compagnia di Auguste Dreyfus (Dreyfus Frères) che, per mezzo di un complicato sistema di coperture di prestiti, finanziò lo sviluppo del paese.



Auguste Dreyfus, 28 giugno 1827 – 25 maggio 1897

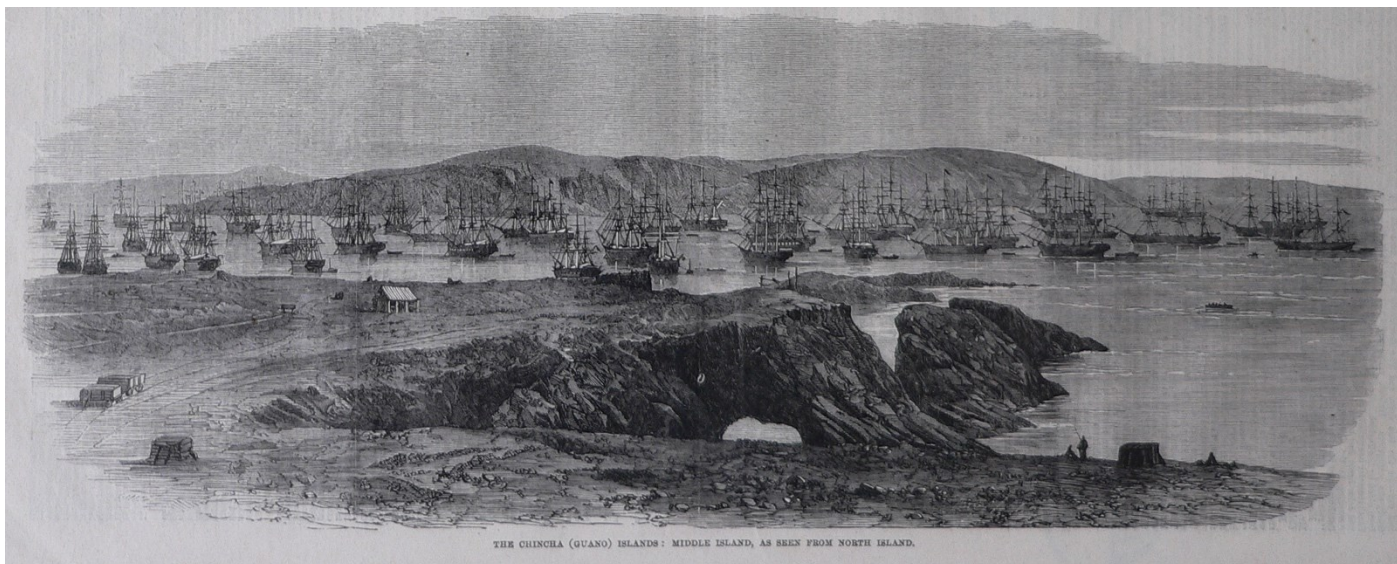
Il Perù utilizzò queste risorse per modernizzare il paese.

Questo “*paradiso*” aveva però come contropartita l’inferno in cui operavano coloro che il guano lo dovevano estrarre e trasportare.

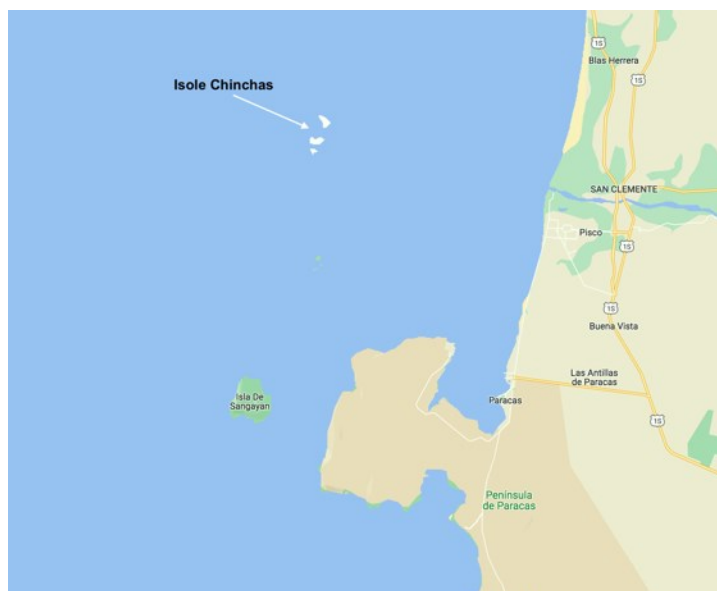
Le più famose “*miniere*” di guano, o *guaneras*, erano soprattutto le peruviane Islas Chinchas: quando Humboldt le visitò i depositi raggiungevano un’altezza di 35 metri.

I velieri dovevano prima recarsi a nord, al Callao (il porto storico presso Lima) per ottenere il certificato per poter caricare, poi rifornirsi di acqua e provviste in previsione di un’attesa che poteva risultare molto lunga. Stessa procedura per caricare il guano a Islas Lobos de Afuera.^{iv}

Dopodiché andavano all’ancora, aspettando il loro turno. Caricare il guano in quegli isolotti esposti al cattivo tempo non era uno scherzo, né una cosa veloce: il guano veniva accumulato in cima a quelle scogliere a picco sul mare e poi, per mezzo di lunghe “*manichette*” di tela, scaricato o direttamente sulle navi (se il tempo e l’abilità del capitano lo permettevano), oppure su delle lance che facevano la spola tra le manichette e il bastimento. I mezzi di estrazione erano veramente rudimentali.



Le isole Chinchas in una litografia da Illustrated London News del 1864, via Creative Commons.



Le isole Chinchas. (elaborazione dell'autore)



*I giacimenti di guano, isole Chinchas – Vista del 1875.
Immagine g.c. da Rundel Latin American Map Collection, The Claremont Colleges Library, Claremont, CA.*

Sulle coste cilene, a sud di Iquique, si trovano invece le *guaneras* di Pabellon de Pica e Huanillos.

Molto più a sud, Punta de Lobos.

Anche qui, certificato a Iquique e poi attesa in rada.

Nella cartina che segue, si possono vedere dove fossero i principali “*porti*” di caricazione del guano in Perù e Cile; naturalmente i bastimenti europei dovevano doppiare il famigerato capo Horn sia all’andata che al ritorno.

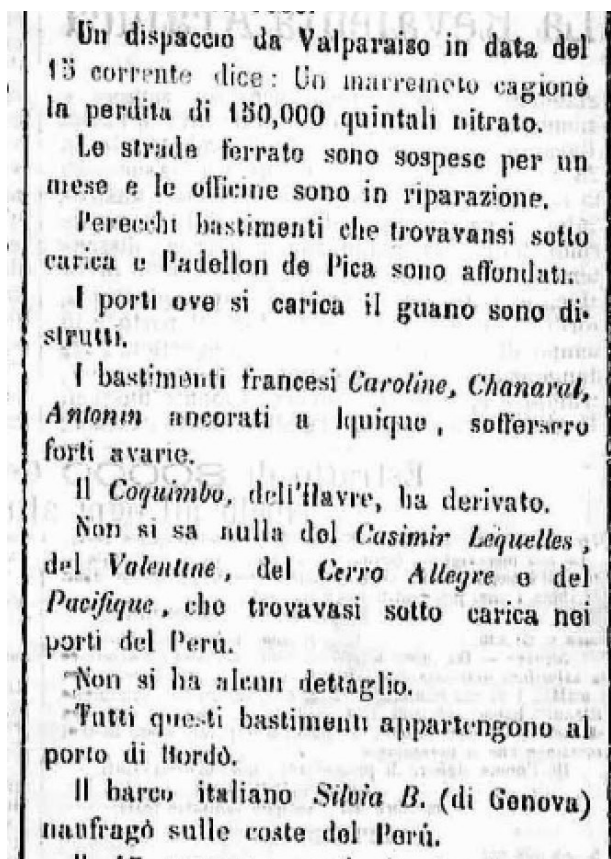


I principali approdi del guano, elaboraz. grafica dell'autore.

Non dimentichiamoci che tutti questi posti sono situati su coste aperte del Pacifico, che molto spesso di pacifico ha solo il nome.

Un esempio: alle 8.15 del 9 maggio del 1877, la costa di Pabellon de Pica fu investita da una gigantesca *tsunami* che spazzò via alcuni paesi, già colpiti dal relativo terremoto.

Diversi velieri, tra cui alcuni italiani, che si trovavano in rada o sotto carico, furono colati a picco.



Un dispaccio da Valparaiso in data del 13 corrente dice: Un terremoto cagionò la perdita di 150,000 quintali nitrato. Le strade ferrate sono sospese per un mese e le officine sono in riparazione. Perecchi bastimenti che trovavansi sotto carica e Padellon de Pica sono affondati. I porti ove si carica il guano sono distrutti. I bastimenti francesi *Caroline*, *Chanard*, *Antonin* ancorati a Iquique, soffersero forti avarie. Il *Coquimbo*, dell'Ilavre, ha derivato. Non si sa nulla del *Casimir Lequelles*, del *Valentine*, del *Cerro Allegre* e del *Pacifique*, che trovavasi sotto carica nei porti del Peru. Non si ha alcun dettaglio. Tutti questi bastimenti appartengono al porto di Nordò. Il barco italiano *Silvia B.* (di Genova) naufragò sulle coste del Peru.

Dalle Notizie marittime de *La Liguria Occidentale* del 22 maggio 1877.

Se gli equipaggi dei velieri dovevano confrontarsi con gli elementi scatenati per rifornire di guano gli speculatori e le coltivazioni europee, rischiando spesso la pelle, la loro vita era rosea se confrontata con quella dei dannati che lavoravano nelle *guaneras*.

Si trattava di isole o promontori completamente brulli, senza acqua e ripari, dove il fortissimo odore di ammoniaca danneggiava occhi e polmoni, dove si lavorava senza sosta, peggio che in schiavitù.

La polvere del guano che i minatori scavavano e trattavano trasmetteva malattie che li falciavano: non dimentichiamoci di cosa in realtà fosse questo materiale.

Il Peru abolì la schiavitù nel 1854, compensando i padroni degli schiavi con i proventi del guano, tuttavia, anche prima di tale data, nessuno avrebbe impiegato un proprio schiavo in quel lavoro.

Trovare la mano d'opera era una questione critica. All'inizio i peruviani iniziarono col circuire gli indigeni delle isole del Pacifico, quali, ad esempio, gli abitanti dell'isola di Pasqua, che – senza sapere leggere – firmavano ignari con una croce un contratto-capestro che li legava per otto anni all'inferno delle *guaneras*. Quando le autorità francesi riuscirono a far finire quel traffico, dei 1.600/1.700 che erano stati portati in Peru, solo 12 pasquensi superstiti tornarono sulla loro isola, portando però con loro il vaiolo che fece una strage. Dai circa 3.000 abitanti del 1860, l'isola di Pasqua non ne contava che 111 nel 1877.

Un'altra fonte di "reclutamento" furono i cosiddetti *coolies* cinesi, che imbarcati nei porti di Macao e Canton, erano trasportati soprattutto a Cuba e in Peru, dove lavoravano rispettivamente nelle piantagioni e nelle isole del guano.

Si trattava di un traffico triste, gestito apparentemente dalle mafie cinesi, che raccoglievano schiere di disgraziati quali contadini rovinati dalle siccità, debitori insolventi, evasi, eccetera e li facevano imbarcare.

Dato che dal 1849 era anche “scoppiata” la febbre dell’oro in California attirando migliaia di disperati da ogni parte del mondo, non è escluso che tanti si siano imbarcati convinti di andare a San Francisco e si siano ritrovati in Peru.

Anche nostri velieri parteciparono a quello che all’epoca si chiamava il traffico dei Celestiali, i figli del Celeste Impero.

Persino un insospettabile Giuseppe Garibaldi, a quel tempo fuggitivo dopo la fine della Repubblica Romana e la morte di Anita, rifugiato in Peru e nominato capitano del veliero Carmen nel 1851 dall’armatore residente a Lima Pietro Denegri^v, dopo aver caricato guano alle Chinchas per Canton e Amoy, nel viaggio di ritorno scalò Canton dove, dopo aver fatto riparare il bastimento, imbarcò Celestiali e cineserie per il Peru; apparentemente il Denegri (a volte scritto De Negri), in una chiacchierata con lo scrittore Augusto Vittorio Vecchj (*alias* Jack la Bolina) e da lui riportata, avrebbe commentato: «m’ha sempre portati i Chinesi nel numero imbarcati e tutti grassi ed in buona salute; perché li trattava come uomini e non come bestie, mostrandosi unico esempio di umanità in questi viaggi quasi sempre crudeli».

Però, benché fosse un traffico regolare dell’epoca e non perseguito come lo era invece la tratta degli schiavi, parrebbe che Garibaldi glissò sempre su quel viaggio e non se ne trova traccia nelle sue memorie; pertanto, il carico del viaggio di ritorno del Carmen va preso con le dovute cautele.

Ci furono diverse rivolte di *coolies* a bordo di bastimenti, anche camogliesi che, almeno nel caso del brigantino a palo Napoleone Canevaro di Zoagli, causarono addirittura il naufragio del veliero.

Il guano causò due guerre: la prima, detta Guerra ispano-americana, dal 1864 al 1866, quando la Spagna, nel contesto di una disputa con le sue antiche colonie, occupò le isole Chinchas e bombardò dalle navi sia il Callao (il porto di Lima), in Peru, sia Valparaiso, in Cile, prima di ritirarsi.

La seconda, legata allo sfruttamento del guano e - soprattutto - dei giacimenti di salnitro scoperti nel deserto di Atacama, allora in Bolivia, fu chiamata Guerra del Pacifico e durò dal 1879 al 1884, coinvolgendo Bolivia, Peru e Cile.

La guerra finì con il Cile vincitore che si impossessò delle terre dei giacimenti, tagliando via la Bolivia – che si era resa *colpevole* di eccessive tasse all’esportazione - dall’accesso al Pacifico.

Oltre alla costa occidentale del Sudamerica, ogni nazione si lanciò nello sfruttamento di ogni deposito di guano nel mondo; situazioni climatiche simili sono presenti anche sulla costa sud-occidentale dell’Africa e alcune isolette della Namibia furono raschiate a fondo.

Teniamo però presente che, essendo il capo di Buona Speranza molto meno a sud di capo Horn (nell’emisfero nord la differenza di latitudine corrisponderebbe più o meno a quella tra il Golfo di Gabés in Tunisia e quella di Helsingborg in Svezia), le acque delle rispettive correnti per nord, di Humboldt e del Benguela, non sono ugualmente fredde e ricche di nutrienti, di pesci, di uccelli marini e ... depositi di guano.

Il Congresso degli Stati Uniti, i cui agricoltori necessitavano di grandi quantità di fertilizzanti, promulgò il 18 agosto 1856 una legge, *The guano islands acts*, con la quale autorizzava i cittadini americani a prendere possesso, per conto degli Stati Uniti, di isole ed isolotti ricchi di guano che non fossero già sotto la giurisdizione di un’altra nazione e a sfruttarne i depositi. Il Congresso garantiva la protezione della marina e la copertura giuridica dei territori così occupati. Questi territori, tuttavia, non sarebbero entrati a far parte degli Stati Uniti e potevano essere abbandonati una volta che i giacimenti si fossero esauriti.

Alcuni di questi territori, per quanto incredibile possa sembrare, sono tuttora in questa specie di limbo, come il famoso atollo di Midway, il sito della battaglia aerea della seconda guerra mondiale.

La *frenesia* del guano e dei nitrati durò in pratica fino ai primi del Novecento, quando l’Europa scoprì metodi di ottenere il nitrato di ammonio industrialmente: dato che il salnitro è anche la base degli esplosivi, si può immaginare quale corsa ci sia stata al controllo del traffico del salnitro...

Naturalmente, molti “nostri” bastimenti^{vi}, quelli costruiti sulle nostre spiagge^{vii}, parteciparono al redditizio traffico del guano.

Di alcuni di essi ho trovato su un giornale dell’epoca (*La Liguria Occidentale*, anni 1876 e 1877) le seguenti “notizie marittime”:

TIPO	Nome	Costrutt	anno	Loc.	Armat	Comp.	data	nota
BP	Giuseppe Murzi	Ciarlo G.	1874	Sav	E. Murzi	SAV	1876.07.22	Partito da Pabellon de Pica, Cile per Gibilterra, dopo aver impiegato 10 mesi per caricare 1.900 tonn. di guano.
BP	Silenzio	Baglietto M.	1875	Var	F.lli Multedo	GEN	1876.08.14	In caric. guano a Lobos de Afuera, Peru per Europa
BP	Mia Madre	Ponziolo F.	1875	Fin	G.B. Ansaldo	GEN	1876.11.30	In caricazione (guano) a Huanillos
BP	Bernardo Chiozza	Amico B.	1875	Loa	F.lli Chiozza	GEN	1876.11.30	Sotto caricazione guano a Huanillos (Cile)
BP	Cognate Accame	Amico O.	1869	Loa	F.lli Accame	PMZ	1877.01.05	Arr Falmouth per ordini da Pabellon de Pica
BP	Carolina	Amico B.	1869	Loa	G.B. De Giovanni	GEN	1877.01.06	Da Pabellon de Pica a La Rochelle con guano appoggiato in rada per tempesta
BP	Federico lo Svevo	Amico B.	1866	Loa	Nicola Patrone	GEN	1877.01.09	Part Falmouth per Dunkerque con guano da Pabellon de Pica
BP	Andrea Antonio	Sirello F.	1872	Sav	C. Zanelli	GEN	1877.02.01	Arr Gibilterra da Pabellon de Pica con guano per ordini
BP	Vincenzo Accame	Amico B.	1871	Loa	F.lli Accame	PMZ	1877.02.02	Arr Falmouth per ordini da Pabellon de Pica (guano)
BP	Lorenzo	Scala G.	1874	Var	Schiaffino G.	CAM	1877.02.17	Arriv Dunkerque da Lobos, Cile con guano
BP	Amicizia Savona	Sirello F.	1869	Sav	Cat. ved. Minuto	GEN	1877.02.23	Arr al Callao da Genova in 122 gg.
BP	Alessandro	Craviotto D.	1873	Var	F.lli Sturlese	SPZ	1877.03.31	Arrivato ad Aberdeen con guano da Pabellon de Pica, Cile
BP	Stefano A.	Calamaro E.	1872	Sav	Stefano Ascheri	SAV	1877.05.12	Sotto carico a Punta de Lobos, Cile (guano)
BP	Angela e Clorinda (ex Io)	Ferrari S.	1875	Sav	Odera & Solari	GEN	1877.05.12	Sotto carico a Punta de Lobos, Cile (guano)
BP	Gloria del Mare	Craviotto S.	1874	Var	F. & G. Serra	GEN	1877.05.12	Sotto carico a Huanillos, Cile per Europa.
BP	Amicizia Savona	Sirello F.	1869	Sav	Cat. ved. Minuto	GEN	1877.06.28	Part. Pacasmayo, Peru per Londra
BP	Rosa Madre	Calcagno A.	1871	Sav	Fortunato Ottone	GEN	1877.11.10	Arrivato al Callao, Peru da Cardiff in 110 gg. per caricare guano
BP	Bartolomeo Cerruti	Cerruti A.	1875	Var	F.lli Cerruti	GEN	1877.12.06	Sotto carico a Huanillos, Cile per Europa.

Noterete che alcuni bastimenti sono riportati con la stessa data sotto carico; evidentemente quella era la data della nota informativa ricevuta dal giornale: tenete conto che la caricazione, tra attesa e operazioni effettive, poteva durare mesi (vedi la nota del brigantino a palo Giuseppe Murzi e la differenza tra arrivo al Callao e la partenza da Pacasmayo dell'Amicizia Savona)...



Il bellissimo brigantino a palo Amicizia (poi Amicizia Savona) dell'armatrice Caterina Vallega ved. Minuto, costruito da F. Sirello nel 1869 a Savona. Quadro Fam. Riolfo Marengo - Pessano, immagine g.c.

E in Italia? Il guano si usava?

Guardate le pubblicità sullo stesso giornale savonese sopraccitato: penso che siano più chiare di tanti racconti.

Guano del Governo del Perú.

Riconosciuto il migliore CONCIME per la Coltivazione del Grano, Melega, Riso, Vigna, Olivi Lino, Canape, Gelso, Prati, Ortoglie, ecc., ed il più economico se bene applicato.

I Signori *Granet Brown e C.* Agenti per la Vendita in Italia del *Guano del Governo del Perú*, ceduto ai Signori *Dreyfus Freres e C.* dal Governo Peruviano, rendono noto, che i Prezzi sono i seguenti:

Per il *Guano naturale*, quale viene estratto dalle Isole:

L. 517 40 in oro la Tonn. di 1000 Kil. peso lordo per quantità di 50 Tonn. e più.
• 547 40 • • • • • 1000 • • • • • per quantità minore di 50 Tonn.

Per il *Guano disciolto*, secondo il sistema dei Signori *Ohtendorff e C.*, di Londra, con garanzia del seguente contenuto:

9 Oja di Ammoniac non volatile;
20 Oja di Fosfato di Guano solubile;
4 Oja di Fosfato di Guano non solubile;

L. 570 in oro la Tonn. di 1000 Kil. tara in rog. 1/2 Oja per quantità di 50 Tonn. e più.
• 500 • • • • • 1000 • • • • • per quantità minore di 50 Tonn.

Il tutto per contanti e senza sconto, reso nei Magazzini di Deposito in Sampierdarena. Si ricevono anche Bilietti della Banca Nazionale al cambio del giorno e cui si fa l'acquisto. Non viene ammesso reclamo di sorta, dopo che sia fatta la consegna della Merce. Si spediscono Opuscoli d'Istruzione a richiesta. Si raccomanda speciale attenzione per evitare le Contraffazioni. Occorrendo altri schiarimenti rivolgersi ai Signori *GRANET BROWN e C.*, in Genova, Via Nuova, N. 7.

GUANO DISCIOLTO

DEL GOVERNO DEL PERU'

Medaglia d'oro all'Esposizione Universale di Parigi 1878.

Riconosciuto il migliore e più economico Concime per la Coltivazione del Grano, Melica, Riso, Arca, Biada, Vigna, Olive, Canape, Gelso, Prati, Ortoglie, ecc.

Garanzia del seguente contenuto:

8 Oja di Ammoniac non volatile;
20 Oja di Fosfato di Guano solubile;
2 Oja di Fosfato di Guano non solubile.

Prezzi ridotti e schiarimenti a richiesta.

DEPOSITO IN SAMPIERDARENA

Fare attenzione alle Contraffazioni.

Rivolgersi unicamente ai Signori *Granet Brown e C.*, Via Nuova, N. 7. GENOVA, unici Agenti per la Vendita in Italia del *Guano disciolto del Governo del Perú*.

Inserzioni pubblicitarie del 1879 su La Liguria occidentale di Savona.

Uno fra i primi ad introdurre ed utilizzare il guano in Italia fu il “solito” Camillo Cavour il quale, nel 1842, importò i primi quantitativi e li utilizzò per concimare le sue risaie del vercellese, suscitando lo stupore degli altri coltivatori, che erano abituati al solito letame e ora si trovavano confrontati con un puzzolentissimo composto polveroso che arrivava mischiato con colorate piume di uccelli e sabbia. Tra l’altro Cavour, che era in corrispondenza con il grande chimico Liebig, all’inizio era piuttosto scettico sulle sue scoperte, dovendosi poi ricredere.

Il guano fece fare all’agricoltura il balzo necessario per sfamare una popolazione europea e americana in forte crescita e fu una risorsa imprescindibile, che fece arricchire chi ne deteneva i diritti e aprì nuove rotte in Pacifico alla navigazione a vela e all’epopea dei passaggi di Capo Horn.

ⁱ José de Acosta – Medina do Campo, 1539 – Salamanca, 15 febbraio 1600. Fu un brillante gesuita che preferì andare missionario nel Nuovo Mondo che diventare professore a Roma. Arrivò a Lima, in Peru, ed intraprese una lunga marcia attraverso la cordigliera delle Ande per raggiungere il Vice Re all’interno del paese, scoprendo il *mal di montagna* dovuto alla rarefazione dell’ossigeno, una versione della quale è chiamata, appunto, *malattia di Acosta*. Per i suoi contatti con i piloti delle navi dell’Ammiraglio Pedro Sarmiento de Gamboa, che la Spagna aveva inviato per tenere a bada Sir Francis Drake che nel 1579 si era affacciato sul Pacifico, riuscì ad avere una corretta idea dei passaggi intorno allo stretto di Magellano e – soprattutto – delle correnti marine. Scrisse dettagliati resoconti dei suoi innumerevoli viaggi nel paese.

ⁱⁱ Alexander von Humboldt – Berlino, 14 settembre 1769 – Berlino, 6 maggio 1859. Fu un genio, un “tuttologo” che, ricco per eredità di famiglia, compì una quantità enorme di studi, soprattutto nel corso di una spedizione nell’America meridionale. A parte

la corrente marina, molte specie animali e vegetali (da lui scoperte) presero il suo nome. Con due compagni quasi raggiunse la cima del Chimborazo, descrivendo tutti i sintomi del *mal di montagna*, e per oltre 30 anni detenne il record di altezza di scalata. Tornato in Europa, tra le altre cose, aiutò con finanziamenti i più grandi scienziati dell'epoca, tra cui Darwin e Liebig.

ⁱⁱⁱ Justus von Liebig - Darmstad, 12 maggio 1803 - Monaco, 18 aprile 1873. Fu un chimico che, anche sponsorizzato da von Humboldt, si dedicò, tra le altre cose, all'analisi organica e all'applicazione di questa all'agronomia. Fu in corrispondenza anche con Cavour. Tra l'altro inventò l'estratto di carne Liebig e anche le figurine colorate che ne aiutarono la commercializzazione. Le sue ricerche fecero capire a tutti l'importanza del guano in agricoltura.

^{iv} Spesso ricorre, nei nomi geografici, il termine *Lobos*: sebbene significhi Lupi, sono così chiamate, in spagnolo, le foche o leoni marini che, evidentemente, colonizzavano, insieme ai vari uccelli marini, quelle località così ricche di pesce.

^v Pietro De Negri, armatore e affarista di origini sestresi o nizzarde che risiedeva in Peru. Per il cronista della marineria Gio. Bono Ferrari, il Carmen gli era stato venduto dal Cap. Giuseppe Parodi. Del De Negri si diceva (la forma dubitativa è d'obbligo) che avesse *comprato* alcuni velieri abbandonati (in un numero incredibile) a San Francisco dall'intero equipaggio per correre a cercare l'oro. Il fatto che il Carmen dovette avere gli alberi cambiati e la carenatura di rame rifatta a Canton dal cap. Garibaldi farebbe pensare che non fosse un bastimento in buone condizioni. Esistono foto dell'epoca del porto di San Francisco con moltissimi velieri abbandonati, tanto da rendere quasi impossibile la navigazione nella rada. Una parte dell'attuale Financial District e dell'Embarcadero di San Francisco è costruita sopra i resti di molti di questi bastimenti abbandonati.

^{vi} BP: Brigantino a palo

^{vii} Località: Var = Varazze, Sav = Savona, Loa = Loano, Fin = Finale Ligure.