

Garibaldi navigator pe Mediterană și Marea Neagră

Vasta spațiere a lui Garibaldi a cărei gestă neasemuită a avut ca teatru cele două Lumi, indică experiența de mișcare a unui om pentru care planeta nu cunoștea limite.

Până la inaugurarea mării stagiuni de la 1848–1849, devenită electrizantă în 1859–1860, îndelunga exercitare pregătitoare a însemnat pentru el parcursurile accidentate și adverse ale marinarului, proscrisului, corsarului, condotierului.

Venit pe lume la Nisa în casa modestului armator Domenico, precocele adolescent simte irezistibila chemare a mărilor, manifestată în forme specifice, de la tentativa eșuată de fugă cu barca în Levant, la identificarea cu atributele oamenilor mării și cu dorul infinit de aventura unică.

Tatăl său străbătuse toate etapele carierei de marinar. Ajunsesse la gradul de căpitan maritim abilitat pentru „marele cabotaj”, încât se poate spune că Giuseppe Garibaldi era ca marinar comercial un artist din tată în fiu.

Prima ambarcare oficială a celui care, locuind în vecinătatea imediată a țărmlui, conversase frecvent cu marinarii despre tainele mării și ale vieții pe mare, învățând să întindă parâme și să facă primele noduri, avea loc la aproape 17 ani, pe velierul *Costanza* în calitate de mus, la 29 ianuarie 1824.

Este cert însă – precum amintește și în *Memorii* – că el avusese anterior repetate experiențe marine, și e într-adevăr greu de admis că își făcuse întâia ucenicie profesională tocmai

pe o navă cu destinația Odessa, străbătând marea definită «spaima Europei».

Velierul era sub comanda lui Angelo Pesante care i se părea fericitului Garibaldi, extaziat de cântecele marinarilor sanremesi, de la bord, cel mai bun căpitan din lume, pe care îl va reîntâlni la Montevideo, petrecând o lună în casa lui.

Peste ani, el își amintea particularitățile primei sale nave, arborada înaltă, puntea superioară spațioasă, prora ornamentată.

Revenea de la Odessa în iulie pentru a pleca după alte patru luni în cea de a doua cursă, de data aceasta cu *Santa Reparata* – al cărui coproprietar și căpitan era tatăl său – de-a lungul coastei franceze. Obținea între timp – la 11 noiembrie 1824 – de la autoritățile navale din Nisa, documentul de înmatriculare maritimă.

La 26 martie 1825, *Santa Reparata* pornea spre Roma, de unde acosta la 1 iunie la Nisa.

Pentru următorii aproape zece ani, Garibaldi va continua să navigheze în Mediterana, Marea Neagră și Marea de Azov, când pe nava paternă, când sub alți căpitani, mai frecvent pe nave ale Companiei Gioan din Nisa, în genere nave cu vele, de 200 de tone, cu echipaje de 10-12 marinari.

Îndemânat și prevăzător, adversar al indiscipliniei pe care o descuraja ca secund și chiar ca prim ofițer, mereu gata să-și ajute oamenii, tânărul navigator era respectat și iubit deopotrivă de comandanți și de marinari.

Mai puțin fericită a fost traversarea Egeii și a Mării Negre în 1827, începută la 12 septembrie cu nava *Cortese*, sub comanda căpitanului Carlo Semeria. Multe din porturile Mării Negre erau blocate de ghețuri, dar comandantul spera să acosteze undeva înaintea apariției lor.

În largul Capului Matapan, *Cortese* a fost atacată de pirați greci. Spre marele dezgust al lui Garibaldi, căpitanul a ordonat să nu se opună rezistență. Pirații au prădat armele, munițiile și tot ce se putea.

Nava a putut ancora în insula Citera din arhipelagul Ionicelor, unde un marinar englez i-a oferit lui Garibaldi, rămas fără încălțăminte în cursul vizitei precedente, o pereche de pantofi, gest reamintit mai târziu, cu grațitudine, într-o revistă britanică.

Abia ieșiți din port, o altă navă-pirat își făcea apariția. Dar velierul fusese jefuit cu atâta lăcomie încât nu mai rămăsese nimic disponibil. Lăsat în cele din urmă să plece, echipajul avea parte în ziua următoare de un al treilea atac, de data aceasta al unei nave de război bine înarmate și cu 150 de oameni la bord, sub comanda căpitanului Tombasi, care se prezenta ca ofițer al marinei revoluționare grecești.

În 1870 Garibaldi nara episodul în *Cassel's Magazine*. Nemaexistând nimic de prădat, unul dintre vizitatori propusese să li se taie gâtul tuturor prizonierilor. După o aprinsă discuție, Tombasi permitea navei să plece, dar nu înainte de a fi fost dezbrăcat tot echipajul și de a se fi pus stăpânire pe toate instrumentele de navigație.

Improvizându-și veșminte din zdrențele de la bord, înfometaii marinari avură norocul să întâlnească o navă britanică de sub comanda căpitanului Taylor, care le oferii alimente și îi ajută să ajungă în insula Melos unde fură reechipați de nave americane și engleze.

Era prea târziu pentru o aventurare în apele Mării Negre și se decidea să se ierneze în Egee, reluându-se călătoria în primăvară. Se acosta la Smirna în 13 martie 1828, de unde, la 6 mai, nava părăsea portul pentru Constantinopol, intra în Marea Neagră și prin strâmtoarea Kerçi, în Marea de Azov. Acosta la Taganrog – port blocat în ghețuri pentru luni de zile – acum accesibil.

Reluând calea reîntoarcerii, velierul atingea la 29 august Constantinopolul, unde Garibaldi s-a îmbolnăvit. Nava pleca fără el și războiul ruso-turc îl bloca pentru alți doi ani în capitala turcă, unde generozitatea unei familii de compatrioți

și ajutorul comunității italiene i-au permis să supraviețuiască și să devină activ, între altele, ca profesor și pedagog privat.

Recunoscător destinului bun cu el, va scrie în memoriile sale că toată viața, ori de câte ori s-a aflat în primejdie sau în dificultate, a avut norocul să întâlnească oameni care să-l ajute, un noroc care nu s-a manifestat numai la genul feminin.

Toate adnotările din registre maritime de la Nisa confirmă că Garibaldi a rămas la Constantinopol din august 1828 până în februarie-martie 1831, când acosta în port velierul *Nostra Signora delle Grazie*, comandat de căpitanul Antonio Casabona.

Primea la întoarcere certificatul de căpitan de rangul II, obișnând prima sa comandă chiar pe nava cu care revenise de la Constantinopol, trimisă acum spre Minorca și Gibraltar, după alte călătorii de-a lungul coastei ligure.

La 24 februarie 1832, pleca cu nava *Clorinda* de 223 de tone, ca secund, cu destinația Taganrog-Crimeea.

În Egee, lângă insula Amorgos, *Clorinda* era atacată de două nave-pirat. Căpitanul Clary ordona să se tragă cu cele două tunuri, piratii se retrăgeau, Garibaldi era ușor rănit la mână.

Într-un bilanț târziu, pe o bucată de hârtie, al bătăliilor la care luase parte în Europa și în America, menționa în capul listei bătălia cu piratii greci.

În 1870 ținea să se refere din nou la acest amănunt în *Cassel's Magazine* pentru a-și apăra opinia că «e întotdeauna mai bine să te bați atunci când ești atacat decât să te predai fără luptă».

La Taganrog, avea în iunie necazuri cu poliția, după o escapadă încheiată cu cântece cu glas tare pe străzi și cu arestarea pentru tulburarea liniștii publice. Arestat din nou pentru nerespectarea consemnului de a rămâne la bord pe tot timpul șederii în port, risca pedeapsa exemplară a deportării în Siberia. Doar influența unui negustor italian în bune relații

cu guvernatorul și o mare cauțiune l-au salvat, de data aceasta nepărăsind *Clorinda*, până la plecare.

Revenită la Nisa, nava relua la 10 septembrie ruta spre Marea Neagră, cu Garibaldi ca secund, prin Egee și Salonic la Odessa, cu întoarcere prin Constantinopol în ianuarie 1833 și acostare la Marsilia în martie¹.

Urma imediat o nouă plecare, cu destinația Taganrog, tot ca secund al căpitanului Clary. Sosită la 15 aprilie la Constantinopol, *Clorinda* ridică ancora pentru Marea Neagră, acosta la Odessa și apoi în portul crimeean, de unde se întorcea la Nisa și, de acolo, în vara 1833 la Marsilia, unde Garibaldi se afilia după câteva luni la *Tânăra Italie* a lui Mazzini, sub numele de Giuseppe Borel.

În legătură cu călătoria spre Taganrog, mitul îi asociază destinului lui Garibaldi dubla revelație a sansimonismului și a lui Mazzini.

În adevăr, de la Marsilia până la Constantinopol, el avusese parte de neașteptata companie a afiliaților din jurului lui Emile Barrault, «persecuții apostoli ai unei noi religii» cum îi califică în *Memorii*. Din lungile conversații cu apostolul, secundul navei aflase că «omul care își apără patria sau atacă țara altuia nu e decât un soldat caritabil în prima ipoteză, nedrept în cea de a doua» dar și că cel ce devine cosmopolit, adoptând umanitatea drept patrie și dăruindu-și «spada și sângele oricărui popor care luptă contra tiraniei, e mai mult decât un soldat: e un erou».

La Taganrog, țintă finală – împreună cu Odessa – a majorității navelor ligure, el ar fi fost inițiat atunci în sfintele taine ale patriei, de un tânăr ligur, neidentificat în versiunile autografe ale *Memoriilor* sale în care nu apare nici o aluzie la afilierea la *Giovine Italia* și la Mazzini.

Ne aflăm în această situație episodică, în care izvoarele tac, în fața unei reconstrucții *a posteriori* a unei părți a tinereții și mitului lui Garibaldi, operă a hagiografiei istorice².

La finele anului 1833, Garibaldi este pentru autoritățile portuare din Genova, căpitan de gradul al doilea în marina comercială, marinar de clasa a treia în Marina Regală, ambarcat la sfârșitul lui decembrie pe nava de război *Euridice*.

Obține un permis de debarcare în ianuarie 1834 când un agent al poliției secrete – ascultător atent – cu care făcuse de curând o neinspirată companie împreună cu un amic, Mutru, îl denunță pentru tentativa de a-l antrena în organizarea unei răzvrățiri printre artileriști.

Pe neașteptate, la 3 februarie, e transferat de pe *Euridice* pe nava amiral a marinei sarde, *Comte Des Geneys*.

Cu câteva ore înaintea momentului stabilit de *Tânăra Italie* pentru declanșarea insurecției la Genova, după ce petrecuse o singură noapte pe nava amiral, în dimineața de 4 februarie, Garibaldi se declară bolnav și cu permisia de debarcare urmează să se prezinte la controlul sanitar. Orașul e plin de poliție și trupe, dar calm.

Realizând că transferarea sa se produsese în urma unor suspiciuni, ferm decis să dezerteze, rămâne ascuns, în timp ce amicul Mutru, reîntors pe navă e arestat sub acuzația de tentativă insurecțională. În Piazza dei Banchi aude că poliția îl caută pe un anume Garibaldi și reușește să iasă din oraș prin Porta della Lanterna. Străbate în zece zile 300 de km până la Nisa, dormind ziua prin tufișuri sau prin alte locuri sigure. Fratele său Francesco e arestat preventiv, apoi eliberat și autorizat să plece în Corsica.

I se pare că poate fi în mai mare siguranță la Marsilia, trece înnot râul Var, se prezintă primului post de poliție francez, e închis și evadează fără ezitări.

Nu avea să mai revină acasă vreme de 14 ani.

Ajuns la Marsilia, cumpără în portul vechi documentele marinarului englez Joseph Pane și își ia astfel o nouă identitate.

Citește într-o zi de iunie în *Le Peuple Souverain* numele său și povestea procesului de la Curtea militară și navală din Genova de la 3 iunie, cu nouă acuzați pentru complicitate împotriva M.S. Regelui. El însuși fiind acuzat pentru a fi încercat să corupă un subofițer de artilerie, acel agent întâlnit într-o cafenea din Genova.

Garibaldi era condamnat la pedeapsa cu moarte infamantă, declarat expus răzbunării publice ca inamic al patriei și al statului.

Revenit la meseria de marinar comercial sub numele de Joseph Pane e angajat oficial ca simplu marinar – din lipsa patentei pe acel nume – pe nava *L'Union* pentru o călătorie în Orient.

La 22 aprilie 1835 autoritatea navală comercială din Nisa înregistra absența sa nejustificată din marina regală, de la 4 februarie 1834, iar la 11 august era șters din registrele maritime, ca trecut sub o altă jurisdicție.

În *Memorii*, citim că naviga ca ofițer al navei *L'Union*, devenit amic al căpitanului Cazan și făcând funcția de secund, chiar dacă în jurnalul de bord nu putea figura ca atare.

La Marsilia salva de la înec un școlar de 14 ani. *L'Union* pornea în cursă la 25 iulie pe ruta spre Odessa, iarna în Orient și se întorcea în port la 2 martie 1835.

Mai naviga spre Tunis cu o fregată în mai, revenind într-o Marsilie lovită de holeră, unde se oferea ca voluntar în ambulanța spitalului.

Între finele lui august și începutul lui septembrie pleca spre Rio de Janeiro cu nava franceză *Nautonnier*, înrolat ca Joseph Pane. Exercita neoficial funcția de secund.

Străbătea cei 8000 de km și ajungea la Rio la începutul verii sud-americane, prin noiembrie, când i se înfățișa Pan de Azucar, cu casele albe din spatele portului, și era transportat prin golful Guanabara de o barcă cu vâslași, sclavi negri³.

Pentru toți acești ani în care Garibaldi s-a dedicat vieții de marinar comercial în Mediterană și Marea Neagră, angajările oficiale apar punctual în registrul matricol editat de Pino Fortini, *Giuseppe Garibaldi marinaio mercantile (Pagine di storia marinara)*, Roma, 1950.

Legătura lui cu marea s-a născut ca un raport de muncă și întotdeauna, ca marinar comercial, el l-a considerat ca propria muncă. O muncă aventuroasă în care se întâlneau în afara riscurilor mării și acelea ale pirateriei și ale unui război, nu neapărat strict naval, de mari escadre, ci mai curând folosirea de mijloace marine combinată cu alte acțiuni sau aservită altui scop principal, nu în mod necesar militar maritim.

Marea făcea parte într-atât de profund din ființa sa încât se servea uneori spontan de termeni maritimi spre a exprima concepte de altă natură, ca de exemplu, în finalul scrisorii adresate la 20 noiembrie 1877 alegătorilor din I-ul Colegiu electoral de la Roma: «... în ciuda oamenilor iluștri pe care-i posedă acest Guvern, el e putred la timonă, incapabil deci să manevreze barca Statului...».

În fine, avea în minte un idol venit din mare, pe amiralul Nelson, și în fantezie un fel de vis: Trafalgar. Visa ca o Italie – victorioasă într-o mare bătălie navală – să devină prima națiune maritimă din Europa. Spera să participe la o asemenea bătălie și ar fi fost «fericit să moară la bordul unei fregate italiene în seara unei zile ca la Trafalgar sau Abukir»⁴.

Italia primei Restaurații, în perioada căreia se situează cei zece ani de navigație ai lui Garibaldi în Mediterană și Marea Neagră începe să ocupe un loc mai puțin minor în raporturile italo-române. Această Italie fondează, cu Sardinia, primele reprezentanțe consulare în Principate; despre această Italie dispunem de însemnări de călătorie destinate să ofere imagini stimulative compatrioților. În aceeași Italie, se duc la studii superioare, cu interesante rezultate, întâii bursieri români. Prin

contacte culturale crește interesul pentru patrimoniul de valori al italianității între Dunăre și Carpați. Apar primii italieniști la Iași și București și întâiele ziare neefemere cu o rubrică intitulată *Italia*.

Determinând prin acordul din 1814 unirea Genovei cu Sardinia, puterile reunite în congres la Viena puneau acel regat în măsură să dobândească un nou prestigiu comercial. Laborioasa Genova străbătea sprintenă mările sub stindard sard.

Încheierea – în 1823 – a unui acord de amicitie, pace și comerț cu Imperiul otoman servește prosperității ligure. Prin tratatul de la Adrianopol din 1829 crește considerabil importanța Mării Negre ca o cale de navigație. Principatele obțin libertatea comerțului putând deveni și pentru Sardinia furnizori și clienți.

Crește, de asemenea, importanța capitalei turce ca post de observație al Sardiniei în Orient.

Printr-o scrisoare din 11 martie 1826, Gaetano Truqui îi propunea lui Vittorio Sallier della Tour instituirea a două proconsulate sarde la București și la Iași, subordonate consulatului general din Constantinopol. La 19 decembrie, același propune stabilirea încă a unui proconsulat la Galați⁵ iar la 11 iunie îi cere lui Sallier della Tour încredințarea postului de proconsul din capitala Moldovei lui Jean de Margotti⁶.

Aceste proconsulate au un caracter temporar și pentru mai mulți ani gestiunea intereselor comerciale sarde va fi asigurată în genere de funcționari fără o calificare diplomatică, o situație ce pare justificată pentru o perioadă de nivelul redus al schimburilor.

În zece ani, lucrurile se modifică relevant. Într-un *Aperçu sur les Principautés de Moldavie et de Valachie*, consulul Bartolommeo Geymet estimează numărul navelor acostate în 1837 în diversele porturi danubiene la 1010, dintre care 140 sarde⁷. Pare îndreptățit strigătul de alarmă prin care consulul

Cuprins

Garibaldi navigator pe Mediterană și Marea Neagră	5
Mitul lui Garibaldi în lume	19
Garibaldi în opinia și literatura română	45
Români cu Garibaldi în campania celor O Mie	70
Așteptându-l pe Garibaldi	113
O campanie a popoarelor de la Alpi la Dunăre	137
Anexă documentară	178