

**Aldo Cherini**

**LA TRAGEDIA DELLA FREGATA**

**“LA MÉDUSE”**

**1816**



**Autoedizione**

**2008**

Definiti i diritti delle due nazioni in base a regolare trattato di pace, l'Inghilterra comunicava alla Francia, nell'estate del 1814, l'impegno di restituire i possedimenti, le colonie, le proprietà e i beni d'ogni genere di pertinenza della Corona francese confiscati durante la guerra. Il ritorno di Napoleone dall'isola d'Elba provocavano la sospensione della restituzione ma alla definitiva sua sconfitta l'Inghilterra comunicava nel 1816 di essere pronta alla consegna.

Non ci fu alcun giubilo, e se ci fu poco ci mise a cadere. La faccenda, infatti, non era affatto semplice per più ragioni, stante la situazione in cui veniva a trovarsi la flotta, decimata e usurata, e più ancora del personale imbarcato, scarso di numero e poco addestrato.

Venivano comunque destinate alla spedizione nel Senegal di una formazione comprendente la vecchia fregata "La Méduse", la corvetta "Eco" e i più piccoli trasporti "Loira" e "Argo". A capo della spedizione c'era poco da scegliere, veniva incaricato il capitano di fregata Hugues Duroy de Chaumareys, da tempo inattivo e pertanto senza esperienze aggiornate, ma non privo di aderenze. Gli imbarcati erano 365 uomini dei quali 240 su "La Méduse", in molta parte professionisti e tecnici, e una scorta militare di 200 uomini, con doppiaggio del Capo Bianco e destinazione Saint Louis del Senegal.

La spedizione prendeva le mosse il mattino del 17 giugno 1816 e cominciarono subito i guai stante l'incapacità delle navi a procedere unite in convoglio per cui ogni dispersione poteva avere serie conseguenze. Non bisognava allontanarsi troppo dalla costa, anche se non era priva di pericoli. Non si faceva a bordo vita tranquilla, troppo discordi i pareri piazzati con troppa sicumera, or dall'uno o dall'altro dei personaggi imbarcati che i veri responsabili di bordo a stento fronteggiavano. Era importante riconoscere il Capo Bianco, ma in realtà esso non veniva riconosciuto con tragiche conseguenze in quanto ormai si era a ridosso del famigerato Banco di Argouin, una formazione sabbiosa con rocce affioranti, della quale bisognava stare al largo.

I velieri più celeri, la fregata e la corvetta procedevano, non sempre a contatto visivo, ognuno per conto suo. Né fu presa in considerazione una allarmata segnalazione del trasporto "Eco". Lo scandaglio segnalava ancora un buon passo.

Passava il mezzogiorno quando "La Méduse" veniva a trovarsi su di un mare che stava scolorando lasciando trasparire il fondale, ormai troppo a ridosso. Il che significava che dopo il doppiaggio del Capo Bianco, non riconosciuto, "La Méduse" avrebbe dovuto nel proseguire verso sud tenere una rotta ben distanziata dal Banco, cosa che più d'uno aveva presunto e affermato doversi fare nelle discussioni in proposito, il che non venne fatto con la inevitabile conseguenza dell'incaglio.

Erano le ore tre e un quarto del pomeriggio del 2 luglio e la realtà si presentava ora incontrovertibile. Apparvero subito urgenti le manovre e gli interventi per riportare lo scafo alla libera galleggiabilità, ma veniva a mancare ogni fiducia nell'esautorato comando navale e non se ne faceva nulla anche perché non era riuscita nessuna delle operazioni già tentate.

Il tempo stava intanto cambiando, il vento e il mare si alzavano minacciando tempesta. Apparve chiaro che la nave poteva ormai considerarsi condannata essendo venuto meno ogni mezzo impiegato per trarla fuori dalla presa del banco, e

che bisognava preparare il piano di abbandono nave e salvataggio degli uomini. Arrivavano finalmente dei soccorsi e fu possibile utilizzare sei scialuppe di varia grandezza e capienza e infine di una grande zattera di fortuna capace di tenere 152 individui, tra i quali 122 soldati. Nell'insieme il piano prevedeva l'imbarco di 385 persone. Ma su "La Méduse" rimanevano ancora circa 400 persone tra marinai e soldati, che venivano incredibilmente abbandonati a sé stessi! Quando cinquantadue giorni dopo veniva rinvenuto lo scafo malconcio se ne trovarono di vivi soltanto 17.

All'alba del 5 luglio il comandante de Chaumareys impartiva l'ordine di evacuare la fregata sul vero stato della quale nessuno si era fatto una conoscenza reale. Non era ancora un relitto.

Inizialmente, al momento di lasciare "La Méduse", le barche procedettero legate l'una all'altra, compresa la zattera, ma presto prevaleva lo spirito di autoconservazione abbandonando ogni ordine ed ognuno proseguiva per una propria via. Succedeva anche l'inverosimile quando era lo stesso comandante della spedizione, proprio il capitano de Chaumareys, ad abbandonare la scialuppa assegnata scegliendosi una migliore!

Impressionante quello che successe sulla zattera tanto carica di naufraghi da cedere sotto il peso perdendo parte della galleggiabilità tra gente ridotta alla disperazione. Venivano a mancare i viveri gettati in mare per alleggerire la zattera con conseguente insorgere del tormento della fame mentre le ondate notturne sollevate dalla violenza della tempesta trascinavano in mare i più disabilitati. Tentati omicidi persuadevano coloro che si presentavano più resistenti al degrado ad armarsi per la difesa propria e per un po' d'ordine. Si arrivava in realtà ad una battaglia tra schieramenti contrapposti con non poche vittime.

L'attenzione dei più disperati, spinti dalla fame, si indirizzava ai tanti cadaveri giacenti qua e là vale a dire a nutrirsi con la carne umana, il che sollevava orrore tra i più ma che non fermava alcuni, che possiamo definire più che altro infelici, che non esitavano a provare!. I disgraziati erano costretti a sottostare anche ad un'altra prova trascinati da una sete inestinguibile, a bere cioè la propria orina, non solo, ma anche quella degli altri.

Non rimaneva che tentare di raggiungere in qualche modo la costa che si vedeva scorrere non molto lontano. Un gruppo di otto uomini tentava di mettere insieme un natante di fortuna che si capovolgeva alla prima prova vanificando ogni illusione.

Appariva in lontananza un veliero a due alberi che rinfocolava le speranze di un imminente salvataggio, ma inutilmente perché non erano stati avvistati, finché non arrivava finalmente l' "Argo" che prendeva a bordo i superstiti, in tutto 15 uomini, 5 dei quali incapaci di muoversi, tutti mal ridotti.

Altri superstiti vennero a raccogliersi in un gruppo di 63 uomini, quanti risultavano allora in tutto i sopravvissuti di una spedizione male organizzata e quanto mai sventurata che, lasciato il mare, venivano inviati faticosamente verso il Senegal per via di terra.

Curioso il fatto che "La Méduse" non era affondata nella tregenda, era una nave ancora valida che veniva finalmente individuata e visitata con il ricupero tra l'alto delle carte e dei valori. Non fu impresa facile, che richiedeva da Saint Louis

tre viaggi nel corso dei quali venivano trovati viventi, ma in quali condizioni si può immaginare, 13 uomini e altrettanti privi di vita.

La piccola “Eco” riportava in Francia 53 naufraghi, un esito del tutto fallimentare, ad un costo umano altissimo, ben diverso da quello che doveva essere il compito della spedizione.

Ma cosa se ne sapeva della rotta che la spedizione doveva seguire in base alle carte del tempo? Poco o nulla. Veniva a mancare fin dal primo giorno a causa di un guasto anche il cronometro marino col quale si poteva calcolare la longitudine, elemento quanto mai essenziale nel caso de “La Méduse”.

Giunti bene o male nella zona pericolosa, era prevalso tuttavia a bordo il desiderio, in base all’uso diffuso in marina, di prestarsi a festeggiare determinati eventi quali il passaggio dell’equatore, e questo avvenne proprio a discapito di ben altro vitale richiamo.

È col cumularsi di simili manchevolezze, indiscipline, scarsa professionalità con manovre eseguite male o non fatte o con errate valutazioni di eventi insorgenti, che si era giunti ad uno dei naufragi considerato il più impressionante nella storia della navigazione.



La risonanza in Francia è grandissima, si spalancano le porte dei tribunali e delle commissioni d’inchiesta. Si mette in moto l’opinione pubblica, tanto da richiamare l’attenzione del pittore Théodore Géricault, che dopo lunghe e accurate indagini e disegni preparatori, si dedica ad un lavoro di pittura molto impegnato su di una grande tela di oltre 4 metri per 3, attualmente al Museo del Louvre di Parigi. È probabilmente questa tela a rinfocolare l’interesse popolare per la vicen-

da, raccolta e propagata dalla stampa, da scrittori, poeti e perfino da un'opera lirica del musicista Flotow, che non è uno sconosciuto.

Qualcuno non ha perso tempo fiutando fin dal principio anche l'affare ed ecco spuntare Henri Correard, ingegnere geografo, e Alexandre Savigny, medico, utilizzando il fatto di essersi trovati partecipi della spedizione. Pubblicano infatti a Parigi nel 1817 un libro in forma di relazione degli avvenimenti da loro vissuti con il titolo "Naufrage de la frégate la Méduse" e con il disegno dell'intelaiatura della zattera eseguito da Correard. Seguiva nel 1939 l'edizione italiana dell'editore Valentino Bompiani.

Un libro che può reputarsi fonte primaria di notizie relative al luttuoso evento, ma in realtà tutt'altro che privo di imprecisioni e di errori tanto da sollevare proteste e recriminazioni .

Occorrevano indagini minuziose e si è infine occupato del caso lo scrittore George Bordonove con un faticoso lavoro svolto direttamente negli archivi giungendo nel 1973 alle Editions Robert Laffont con il seguito nel 1977, in Italia, delle edizioni Mursia.

A. C.