



# Saluti dalla Regia Nave "ITALIA" nelle Americhe

**C. Ammiraglio Aldo Gabellone**  
(Socio del Gruppo di Taranto)

I collezionisti di storia postale navale ben conoscono la corrispondenza spedita dalla Regia Nave Italia, nel corso della sua Crociera americana del 1924.

Per i filatelisti tradizionali poi, la Italia è nota per la serie di francobolli, soprastampati "Crociera italiana - 1924".

Con questi francobolli, di cui la Nave fu dotata, dovevano essere affrancate le lettere e cartoline, ufficiali e non, spedite da

Cartolina commemorativa della "Crociera italiana nell'America Latina" spedita da Talcahuano (Cile) il 19 giugno 1924



## Ferdinando Palasciano Caratteristiche principali

### Ex mercantile tedesco KONIG ALBERT

- Dislocamento di 16.760 tonnellate.
- Varata nel 1899.
- Sequestrata nel 1915 dalla Marina italiana fu trasformata in Nave Ospedale e in quel ruolo operò per tutta la 1ª Guerra Mondiale.
- Al termine del conflitto fu ceduta alle Ferrovie dello Stato
- Nel marzo del 1923 fu, ancora una volta, incorporata nella Regia Marina con il nome di ITALIA e destinata ad imbarcare la Mostra Itinerante della Crociera Commerciale nell'America Latina.

bordo, dai vari porti esteri, dai quasi 800 "croceristi", nell'arco di poco più di otto mesi.

Per le Poste dell'epoca, scoperto il ricco filone del collezionismo, fu una ghiotta occasione per ripetere il successo economico e d'immagine dell'emissione, anch'essa soprastampata del "IX Congresso Filatelico" di Trieste del 1922 e anticipando quello straordinario delle Crociere aeree di Italo Balbo.

Fatta questa breve interruzione storica - filatelica, ritorniamo nel vivo della nostra storia.

In quel periodo il regime fascista, appena insediatosi al governo della Nazione, volle far sentire la sua presenza nei Paesi americani, per mostrare i progressi dell'industria nazionale e la rinascita dell'Italia, sotto la guida "illuminata" del suo Capo.

I mercati mondiali erano egemonizzati dai Paesi anglosassoni mentre nell'America centro-meridionale vi era ancora qualche possibilità di aprirne nuovi in concorrenza alla Germania e alla Francia già presenti in quei territori, le quali non vedevano con favore l'intrusione di altri, in quello che giudicavano una loro esclusiva "riserva".

Intanto in Italia, le potenti "corporazioni" degli industriali si mossero facendo pressioni sul Governo e proponendo il loro progetto.

Nacque così, sotto l'alto Patronato del Presidente del Consiglio dei Ministri, gli auspici di Gabriele d'Annunzio, il "Comitato per la Crociera Commerciale nell'America Latina", presieduto dal



## Movimenti della R. N. ITALIA durante la Crociera Commerciale nell'America Latina

Levò le ancore da LaSpezia il 18 febbraio 1924 e toccò i porti di:

- Gibilterra • Las Palmas • S. Maria di Belem
- Pernambuco • Bahia • Baia di Spirito Santo
- Rio de Janeiro • Santos • Florianopolis
- Rio Grande do Sul • Montevideo • Buenos Aires
- Bahia Blanca • Punta Arenas • Baia Fortescue
- Coronel • Talcahuano • Valparaiso • Antofagasta
- Iquique • Arica • Mollendo • Callao • Guayaquil
- Colon • Vera Cruz • Avana • Port au Prince
- Cartagena • Porto Columbia • La Guayra
- Port of Spain • Las Palma • Gibilterra
- La Spezia il 20 ottobre 1924

La serie di francobolli soprastampati "Crociera italiana-1924" emessi dalle R. Poste ed assegnati alla Nave per affrancare la corrispondenza in partenza da bordo



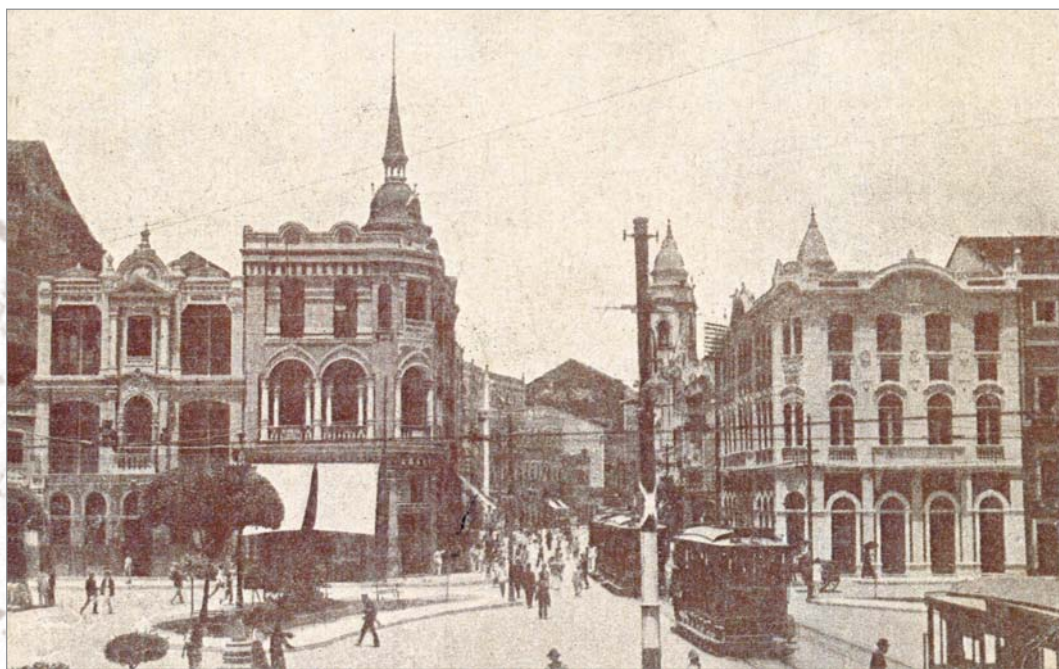
Senatore Pellerano. Facevano parte di questo Comitato rappresentanti del Governo, della Marina, dell'Industria e del Commercio. Fu da questo deciso di noleggiare una Nave idonea ad imbarcare la "Mostra Campionaria Itinerante"; precisò il percorso ed i porti da toccare, selezionò i prodotti da portare a bordo e le relative rappresentanze Commerciali. Oltre ai membri del Comitato, presero posto a bordo le Missioni dell'Esercito e dell'Aeronautica, una copiosa delegazione di gerarchi della M.V.S.N. (1) e un acclamato pittore dell'epoca (2).

Fu stabilito che la Nave, pur non portando armi di alcun genere se non quelle portatili del picchetto d'onore, doveva essere equipaggiata da personale della Regia Marina ed essere posta sotto il Comando di un Capitano di Vascello. L'incarico fu affidato ad uno dei più brillanti Ufficiali dell'epoca: il C. V. Carlo Grenet (3). La scelta della Nave, invece, cadde sul vecchio Piroscampo delle FF. SS. "Palasciano" (4), ribattezzato Italia per l'occasione. Fu sottoposto, nel R. Arsenal di La Spezia, ai lavori di ristrutturazione, per renderlo idoneo ad assolvere i nuovi compiti e

### NOTE:

- (1) Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale, forte di 700.000 uomini, ex squadristi e "camicie nere".
- (2) Aristide Sartorio (Roma 1860 - 1932). Accademico d'Italia. Suo è il grande "fregio" dell'aula di Montecitorio;
- (3) Oltre al Comandante furono designati: Assistente, C. V. Paolo Cattani; Comandante in 2a, C. F. Roberto Soldati; Comandante in 3a, C. C. Francesco Quentin.
- (4) Medico Militare (Capua 1815 - Napoli 1891). Docente di Clinica Chirurgica presso l'Università di Napoli. Senatore del Regno. Dalle sue convinzioni sulla neutralità dei feriti di guerra (che applicò nel 1848 durante l'assedio di Messina, affrontando poi, un processo e il carcere), ebbe origine la Convenzione di Ginevra del 1863.





Cartolina illustrata con il timbro postale della R. N. ITALIA spedita da Pernambuco il 23 marzo 1924



l'Equipaggio si preparò ad affrontare le fatiche che l'insolita ed originale Crociera richiedevano. Ultimato l'allestimento e imbarcati uomini e materiali, il 18 febbraio 1924, la R. N. Italia lasciò La Spezia diretta a Gibilterra, dove giunse quattro giorni dopo. La traversata dell'Atlantico, tenuto conto della stagione, fu dal punto di vista meteorologico relativamente tranquilla. Naturalmente non fu facile per lo Stato Maggiore della Nave armonizzare le varie esigenze e far convivere il variegato "drappello" di ospiti con le elementari, ma precise, regole vigenti su

una Nave militare. Per questo il Comandante Grenet, costituì una "commissione" incaricata di raccogliere e presentare al Comando, eventuali particolari esigenze di quella eterogenea presenza a bordo. Nei primi giorni, non mancarono lievi incidenti, dovuti alla deficiente organizzazione, non imputabile peraltro al Comando della Nave. Però, dopo le iniziali "incomprensioni" e la prima "mareggiata" tutto si ricompose. Alla fine prevalse lo spirito di adattamento dei passeggeri e la comprensiva tolleranza dei Marinai.

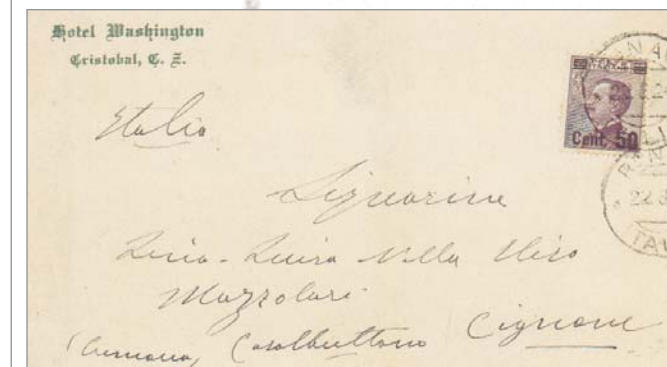


Busta ufficiale della R. N. Italia emessa in occasione della "Crociera Italiana nell'America Latina" spedita il 2 aprile 1924 da Baia di Espirito Santo

Il primo porto americano fu Pernambuco, dove l'Italia si fermò dal 21 al 25 marzo. La nostra prima cartolina esposta fu compilata proprio in quel sorgitore brasiliano dal quale iniziarono i primi rapporti commerciali. Infatti, Pernambuco viene definita dal mittente: "... assai interessante per il commercio ... ora ho venduto un turn-auto ...". La Crociera proseguì sostando nei principali porti del Brasile, Uruguay ed Argentina. Dalla Baia di Espirito Santo (Brasile) partì la prima lettera, con busta ufficiale della Crociera. L'11 giugno dopo Punta Arenas, la Italia attraversò lo Stretto di Magellano, in un'insolita calma di mare e di vento. Risalendo le coste americane del Pacifico, la Nave visitò i più importanti porti del Cile, Perù, Ecuador e Colombia. Attraversato poi, il Canale di Panama si fermò a Colon (Panama) dove fu spedita una seconda lettera. Da Vera Cruz (Messico), fu invece spedita, per Bologna, l'altra lettera "raccomandata". Dopo l'Avana (Cuba), Port au Prince (Haiti) e alcuni porti del Venezuela, da Port of Spain (Trinidad), il 29 settembre, la R. N. ITALIA riattraversò l'Atlantico per rientrare in Patria.

Il 20 ottobre 1924 a La Spezia, la Nave concluse la sua missione, dopo avere navigato per 23.000 miglia e toccato 31 porti esteri di 12 Nazioni. Da rilevare che solo in Argentina, nonostante la calda accoglienza riservata all'equipaggio e allo Stato Maggiore dell'Italia, si avvertì una certa freddezza nei riguardi dei rappresentanti del regime fascista. L'iniziativa, comunque, fu coronata da un insperato ed inaspettato successo. Le sole transazioni commerciali superarono i 120 milioni di Lire del tempo.

Lettera con busta intestata di un albergo di Colon spedita da bordo della Regia Nave Italia il 22 agosto 1924



Lettera "Raccomandata" della R. N. ITALIA, scritta durante la navigazione tra Vera Cruz e l'Avana e spedita il 23 agosto 1924 da quest'ultimo porto

I visitatori della mostra itinerante furono circa 2 milioni. La Marina espose, a bordo, materiale tecnico prodotto dalla nostra industria cantieristica e tutta la produzione cartografica dell'Ufficio Idrografico.

La Lega Navale mostrò, oltre al busto di Cristoforo Colombo, due targhe, che riproducevano un estratto del "testamento" ed una lettera del grande Navigatore, inviata alla Repubblica di Genova, dove affermava: "... siendo io nascido a Genova ...".

Nel gennaio del 1925 l'Italia ammainò le insegne della Marina, per ripassare nei ranghi della flotta delle Ferrovie dello Stato.